



ТАЙНАЯ СИЛА

ГЕЙНРИХ  
ШНЕР

# РОТШИЛЬДЫ

ИСТОРИЯ ФИНАНСОВЫХ  
МАГНАТОВ

УДК 82-94  
ББК 66.2  
Ш 76

**Гейнрих Шнее (Heinrich Shnee)**

**Ш 76** Ротшильды – история крупнейших финансовых магнатов / Гейнрих Шнее (Heinrich Shnee). – М.: ТД Алгоритм, 2016. – 304 с. – (Тайная сила)

**ISBN 978-5-906861-02-3**

Ротшильды – самая могущественная и богатая финансовая династия мира. Автор этой книги Генрих Шнее детально изучил деятельность Ротшильдов, начиная с финансирования ими немецких княжеских домов и заканчивая их всемирной ролью в двадцатом веке. Он пришел к выводу, что Ротшильды помогали поддерживать и низвергать троны, они снимали министров и назначали новых, удобных им. При помощи денег они правили парламентами и газетами, устраняли конкурирующие банки.

В книге приводится много примеров этого – в частности, финансирование Ротшильдами войн против Наполеона, приобретение акций Суэцкого канала, приобретение монополий на добычу самых востребованных полезных ископаемых, масштабные торговые сделки; финансирование выгодных Ротшильдам политических режимов в Европе накануне и после Второй Мировой войны. В связи с «делом Ротшильдов» перед читателем предстанут такие «акулы капитализма», как Круппы, Бенцы-Даймлеры, Сименсы и другие.

**УДК 82-94  
ББК 66.2**

**ISBN 978-5-906861-02-3**

© Шнее Г. (Shnee H.), 2016  
© Перевод с немецкого, 2016  
© ООО «ТД Алгоритм», 2016

## ВСТУПЛЕНИЕ

Это было в 1764 году, когда двадцатилетний Майер Амшель Ротшильд из еврейской улочки во Франкфурте поступил на службу в княжеский дом Гессена. Но уже в 1769 году он был назначен придворным фактором (комиссионером). Почти до самой своей смерти в 1812 году он почти полвека верой и правдой служил князю Гессена, императору и другим князьям. Будучи простым торговцем и менялой, он положил начало династии с мировым именем.

Если в Германии семья Ротшильдов уже вымерла, то ее отдельные ветви продолжают процветать в Лондоне и Париже, владея огромными состояниями. Но ее взлет можно понять, только изучив историю всей ее деятельности

## Деятельность Ротшильдов при дворе немецких князей

Берлинскому экономисту Вернеру Зомбарту принадлежит большая заслуга в том, что в своем произведении «Евреи и экономическая жизнь», появившемся в 1911 году, он сумел показать всему научному миру значение деятельности придворных факторов как государственного института абсолютистского княжества.

В своих работах, и особенно в своем главном произведении «Современный капитализм», Зомбарт попытался обозначить взаимосвязи между капитализмом, деятельностью евреев и современным государством. Придворным факторам, как тогда называли этих поставщиков и финансистов в научном мире и документах, он приписывал решающую роль в основании и развитии современного государства, которое покоится на их успехах.

Хотя в то время не было специальных исследований, Зомбарт решился на довольно смелые утверждения:

«Евреи XVI, XVII и XVIII веков были самыми влиятельными поставщиками войск и способными кредиторами князей, и считаю необходимым придавать этому обстоятельству первостепенное значение для всего процесса развития современного государства». И далее: «Достоверно известно, что в XVII и XVIII веках не было ни одного немецкого государства, которое не имело бы при себе одного или нескольких придворных евреев. От их поддержки существенным образом зависели финансовые возможности страны».

Подобные утверждения Зомбарта наталкивались на резкие возражения историков, упрекавших его по праву в том, что он не мог назвать ни одного оригинального источника, подтверждавшего эти тезисы. Феликс Рахфаль и Герман Веттер-

ен называли и свои области исследования — Нидерланды и колонии, чтобы показать, насколько односторонними и неудачными были доказательства Зомбарта. Разногласия между ними имеют место и сегодня, о чем свидетельствует дискуссия о значении трудов Зомбарта в США. Несмотря на вышесказанное, наука все же не занималась изучением деятельности придворных евреев. Это не относилось к общим высказываниям придворных еврейских писателей об истории израильтян. Они не основывались на архивных источниках. Это были в основном переводы мемуаров и некрологов из еврейских общин. Лишь после Первой мировой войны ученики Якоба Стридера, Сельма Штерн и автор этих строк приступили к изучению деятельности придворных факторов на основе архивных документов.

Современное абсолютистское княжеское государство, образовавшееся на исходе средневековья и пережившее свой полный расцвет в XVI, XVII и XVIII столетиях, совпадает с эпохой раннего капитализма. Одновременно с государством развивается и экономика. Абсолютистское княжеское государство создает для себя удивительно рационально продуманную систему средств господства, к которым относится и институт придворных факторов, оказывающих своему господину помощь в создании, развитии и сохранении всех средств власти. Если в XVI веке на должности придворного фактора были христианские кредиторы, то в XVII и XVIII веках, от Тридцатилетней войны до эмансипации, придворными факторами стали евреи-финансисты, которые относились к штабу придворных. Их и называли «придворными факторами», или просто евреями. В XVII и XVIII веках «придворный фактор» и «придворный еврей», обозначало одно и то же. Следует заметить, что в обиходе слово «придворный еврей» не считалось унижительным. Известные евреи-финансисты, как, например, Оппенгеймер и Вертгеймер из Вены, даже с гордостью называли себя «евреями императорского двора».

Эти придворные факторы из евреев в эпоху княжеского абсолютизма были представителями финансовых магнатов. А сама эпоха была классическим периодом придворных фак-

торов, тогда как Германия с большим количеством княжеских дворов была классической страной в Европе, где придворными кредиторами были евреи. Ни в каком другом государстве не было такой многообразной сети института придворных факторов, как в Германии. Деятельность этих придворных финансистов всегда была направлена на процветание княжеского двора, придворной знати, государства и влиятельных государственных чиновников. Взаимосвязь между двором, государством и факторами покоилась на разветвленной сети личных отношений, но не представляет собой ни государственную, ни экономическую систему. Это были личные отношения к резиденции, которые выделили придворного финансиста из общей массы еврейских мелких торговцев и придали ему тем самым особое место не только при дворе, но и среди еврейской общины.

В средневековье евреи были придворными слугами. Это означало полную зависимость от своего господина. В архивных документах Швабии за 1275 год придворная служба считалась признанным правовым учреждением. С возникновением отдельных государств евреи постепенно из императорских слуг превращались в слуг князей, а в начале XIX века стали представителями иудейской веры. В периоды всех трех ступеней развития всегда были придворные финансисты. Но массовым явлением, институтом финансовое дело стало тогда, когда евреи были полностью подчинены власти князя. Они стали источником финансов, которыми князь пользовался по своему усмотрению. Из всей массы этих слуг выделялись придворные финансовые магнаты. Во все века князья, знать, духовенство и даже целые города были должниками у евреев. Но эти представители иудейской веры еще не были придворными факторами. Ими они стали лишь после того, как благодаря своим особым поручениям и привилегиям смогли выделиться из единоверцев.

Князья по различным мотивам относились к этим финансистам довольно благосклонно, особенно после Тридцатилетней войны. В то время как капитал, находящийся в руках христиан, быстро таял, многие евреи, как поставщики войск и мо-

нетчики, разбогатели. Прежде всего они завладели торговлей драгоценным металлом, приобретали ювелирные изделия, украшения, которые закладывали им солдаты. Эти же солдаты отважно защищали гетто от грабежей во время Тридцатилетней войны, так что евреи в своем большинстве не очень сильно пострадали от войны. Евреи, как общность, представляли собой после войны значительный экономический корпус, который князья использовали в своей новой политике, надеясь получить от богатых евреев свою экономическую независимость. И если даже евреи в своей основной массе и страдали от бесправия и владели жалкое существование, то у князя и придворных всегда была возможность привлечь состоятельных евреев в резиденцию. Они получали ответственные должности с соответствующими званиями, рангами и содержанием и зачастую решительно влияли на политику князей. Новые резиденции времен барокко во многом обязаны прежде всего придворным финансистам.

Придворным финансистам вначале давали привилегии из политических соображений. Гогенцоллерны от Великого курфюрста до Фридриха Великого, Габсбурги и Виттельбахи XVIII и XIX веков особенно поддерживали промышленное предпринимательство своих придворных факторов, предоставляя им личные и деловые преимущества. Меркантильная экономическая и налоговая политика постоянно поддерживала придворных финансистов. В Пруссии это в равной степени было присуще всем — от Великого курфюрста до Фридриха Великого, а в Австрии — от Фердинанда I до императора Франца.

Многие придворные факторы, будучи основными поставщиками армии, составили себе значительное состояние. В XVII и XVIII веках, от Тридцатилетней войны вплоть до освободительных войн, без евреев-поставщиков не обходилась ни одна война. Валленштейн был бы немыслим как организатор без постоянных поставок своего фактора, императорского придворного еврея Якоба Бассеви фон Тройенберга. Вся военная история Австрии времен абсолютизма стала возможной благодаря организаторским способностям пред-

ставителей семей Оппенгеймеров, Вертгеймеров, Вецларов фон Планкенштерн, Арнштайнеров и Экселесов. В таких государствах, как Пруссия и Австрия, число подобных предпринимателей было достаточно велико, в то время как в одном из главных южных государств Германии, в Баварии, вначале их сознательно отстраняли и стали привлекать лишь во время войны с Испанией.

Все вопросы снабжения Баварии продовольствием в 1799 году находились в руках единственного поставщика, придворного фактора и банкира Арона Элиаса Зелигмана из Лаймена в Пфальце. Факторы в первую очередь заботились о поставках продуктов питания, так как они обеспечивали торговлю товарами за пределами государства; к поставкам оружия и обмундирования их почти не привлекали, за исключением Австрии.

Известным явлением абсолютистского княжеского государства стала привилегия придворного монетчика. Евреи пользовались исключительным правом на продажу серебра, поэтому монетными дворами владели евреи — поставщики серебра. Предприниматели-монетчики обещали высокие прибыли, которых они добивались за счет населения. Едва ли кто-нибудь из немецких князей мог устоять перед заманчивыми предложениями придворных монетчиков, чтобы лично не обогатиться или не погасить долги подобными приобретениями. Лишь в исключительных случаях, как это было при Фридрихе Великом, государство могло извлечь для себя какую-либо пользу.

Княжеские дворы периода барокко были центром представления роскоши. Примером служил Версаль, немецкие дворы стремились во всем подражать ему. Придворные ювелиры и банкиры должны были удовлетворять потребности князей в деньгах и роскоши. Поэтому не было ни одной резиденции без банкира и ювелира. Образцами того времени были Пруссия при первом короле, Австрия при Леопольде I, Саксония при Августе Сильном, Ганновер и Кельн, Вюртемберг при Эберхарде Людвиге и Карле Александре и Бавария. При Максимилиане Эмануэле Мюнхен считался одним из самых блистательных

княжеских дворов Европы. Когда в 1722 году должно было состояться бракосочетание принца Карла Альбрехта с дочерью императора Марией Амалией, из престижа нужно было блеснуть особой роскошью. Но государственная казна была пуста — на стране уже бременем лежал долг в 20 миллионов гульденов — нужно было делать новые долги. Всего, что могли предоставить христианские банкиры, Руффин из Мюнхена, Раунер из Аугсбурга, было слишком мало. Курфюрст, хотя он сам лично был против евреев, должен был прибегнуть к помощи придворных факторов. Главный придворный фактор из Зульцбахера Ной Самуэл Исаак при поддержке придворного фактора из Вены дал займы необходимые миллионы. Общая сумма составляла 3 млн. 313 тыс. 228 флоринов 35 крейцеров. Дорогостоящую свадьбу могли финансировать только придворные факторы.

И внешняя политика поддерживала придворных факторов. Вестфальский мир предоставил князьям право самим проводить свою внешнюю политику. Каждое государство стремилось приобрести новые земли, чтобы расширить свою страну, повысить ее ранг, добываясь при этом прежде всего определенных субсидий от крупных держав, за деньги нанимали войска. Но суровые, холодные интересы политики и государства постоянно требовали денег, и придворные финансисты должны были доставать их.

Таким образом, во всех важных внешнеполитических событиях придворные финансисты принимали участие, прямо или косвенно: в дипломатических миссиях, при повышении в должности, при приобретении корон для королей и головных уборов князей, в финансировании войн, продавая и покупая земли, передавая субсидии.

По вопросам процентов, комиссионных, пени за просрочку платежей, долговых обязательств, векселей, залогов и залогов придворные банкиры всегда были кредиторами князей, их родственников, знати и придворных, важных чиновников. 25 августа 1722 года, когда Макс Эмануэль Баварский заключил со своим придворным банкиром Исааком первый крупный договор на заем 950 тыс. флоринов, он заложил

ему все доходы и прибыли. Вольф Вертгеймер, сын крупного финансиста Габсбургов, 25 августа 1722 года дал курфюрсту займы 1 млн. 200 тыс. флоринов, и ему были заложены все внутренние и внешние ренты и доходы. Самому крупному придворному финансисту Баварии Арону Элиасу Зелигману были заложены доходы от налогов, когда в 1802 году он предоставил стране 3 млн. флоринов, а в 1808 году еще доходы от таможенной пошлины по новому займу на 4 млн. Самому крупному придворному финансисту Вены Самуэлю Оппенгейму были заложены все доходы Австрии. Между придворной знатью и придворными факторами в XIX и XX веках существовали тесные финансовые взаимоотношения. Вплоть до свержения монархии в 1918 году придворные финансисты оставались доверенными лицами и советниками по финансовым делам. Ротшильды являются представителями именно такого типа финансистов. Герсон Блайхредер в Берлине был не только государственным банкиром, придворным банкиром Гогенцоллернов, но и собственным банкиром дома ведущего министра. Нет сомнения в том, что эти придворные факторы приумножали состояние своих клиентов, получая за это приличное вознаграждение. Племянник Блайхредера, Пауль фон Швабах, оставался финансистом придворной знати Берлина до 1918 года, как и Ротшильды в Вене при последнем из Габсбургов на императорском троне.

Такой же плодотворной была и деятельность придворных факторов как поставщиков, особенно в период барокко. Придворный фактор обязан был снабжать ведомство гофмаршала, конюшни, кухню и подвалы. Он поставлял все, что необходимо от колыбели до могилы, от крещения до погребения. При дворе архиепископа в Бонне даже принадлежности для религиозных торжеств и церемоний должен был доставать придворный еврей.

Поставляя ювелирные изделия, многие придворные ювелиры стали миллионерами. Больше всего ювелирных изделий приобретали в свое время первый король Пруссии, Август Сильный из Саксонии, Макс Эмануэль Баварский, Эбер-

гард Людвиг и Карл Александр из Вюртемберга, Клеменс Август из Кельна.

Монетчики вместе со своими единоверцами торговали драгоценным металлом и чеканили разменную монету. Неразбериха с деньгами, царившая в начале Тридцатилетней войны и позже, в XVII и XVIII веках, создавала условия для деятельности фальшивомонетчиков и предоставляла частным предпринимателям широкое и доходное поле деятельности. Богатство многих придворных финансистов было нажито именно благодаря участию в прибылях от такого рода деятельности. В Пруссии главными поставщиками Фридриха Великого были семьи Эфраима, Итцига и Исаака. Все они стали миллионерами, и еще в XX веке остались потомки этих придворных монетчиков, состояние которых ведет свое начало с XVIII века. Княжеская политика «перезакладывания» денег в общем и целом такая же безрадостная глава нашей истории, как и торговля солдатами.

Будучи монетчиками, придворные финансисты могли проникать в государственный аппарат и выполнять определенные служебные обязанности. В качестве интендантов и тайных военных советников поставщики войск в мирное и военное время держали в своих руках аппарат снабжения, особенно во время наполеоновских походов и освободительных войн. Большинство из них начинали свою деятельность, имея лишь небольшой капитал, и за несколько лет им удавалось приобрести солидное состояние. На поставках для армии Оппенгейм из Вены сделал блестящую карьеру. У него на службе находились почти все придворные евреи Германии. Нет ни одной семьи придворных факторов, которая не была бы упомянута в его актах как семья сопоставщиков или помощников. Организаторские способности Оппенгейма достойны удивления. К подобному утверждению может прийти любой непредубежденный историк.

Вецлар фон Планкенштерн, будучи на императорской службе поставщиком армии, стал мультимиллионером. Самыми крупными военными поставщиками Баварии были Байт Каулл из Гехингена, Давид Ильман из Пферзе под Аугсбур-

гом, Абрахам Мендле из Кригсгабера и члены семьи Зелигмана из Пфальца. Следует подчеркнуть, что все поставщики армии вышли из придворных факторов.

После освободительных войн военное управление решило взять в свои руки обеспечение продовольствием. Прежние предприниматели перевели свое состояние в банки или вложили его в земельные участки. Финансисты семьи Зелигмана в 1835 году стали совладельцами Баварского ипотечного банка. У некоего барона Симона фон Айхталя, младшего сына Арона Элиаса Зелигмана, в 1814 году возведенного в дворянство, капитал акций составлял 3 млн. 347 тыс. флоринов, Майер Амшель Ротшильд и сыновья имели 1,5 миллиона, третий придворный финансист — Якоб фон Гирш — 1 миллион. Из всего капитала акций в 10 миллионов гульденов больше половины сосредоточились в руках этих трех придворных финансистов.

В XIX веке придворные финансисты принимали активное участие в основании крупных банков в резиденциях и больших городах Германии. Мадам Каулла, одна из известных немецких факторов (1739 — 1809), стала совладелицей Вюртембергского придворного банка в Штутгарте с капиталом в 150 тыс. гульденов.

Но в мануфактурном и ремесленном производстве придворные финансисты не смогли добиться особых успехов. Здесь у них дела не шли. Все снова и снова они возвращались к торговле. Лишь в XIX веке, когда были созданы благоприятные условия, они стали преуспевать и в этой области.

Придворные евреи часто состояли и на дипломатической службе как политические агенты, резиденты, консулы, советники посольств. Так, например, Беренд Леман, крупный финансист, помог Августу Сильному получить корону короля Польши; Лефман Беренс финансировал продвижение своего герцога при избрании его курфюрстом Ганновера, Йост Лимбан финансировал в Берлине коронацию первого короля Пруссии. Одна из важнейших задач княжеских придворных факторов состояла еще и в том, чтобы, используя свои связи в Вене, подготовить почву для желанного сословного повыше-

ния своих господ. Это стоило денег, и придворные факторы давали займы. Подарками (Douceurs) можно было даже за-получить голоса каноников на выборах епископа. Сотни ты-сяч талеров могли достать только княжеские придворные ев-реи. Епископы Мюнстер, Падерборн, Гильдесгейм из Кельна служат тому убедительным примером.

Субсидии, получаемые князьями в XVII, XVIII и в нача-ле XIX веков, поступали исключительно от придворных фи-нансистов. Несметное число миллионов талеров стекалось в казну немецких князей, а крупные суммы — просто в карма-ны правящих министров. И вряд ли какое-либо имя осталось незапятнанным. В министерстве иностранных дел в Париже можно было бы проверить все суммы и установить те лица, которые их получали. За подобные трансферты придворные финансисты получали не только соответствующие комисси-онные, но и могли осуществлять все банковские операции от момента получения денег до их выплаты.

В 1703 году придворный фактор Пфальца Лемле Мозес получил в Вене субсидию на сумму 400 тыс. флоринов. Боль-шие прибыли, полученные от трансфертов, во многом способ-ствовали быстрому подъему дома Ротшильдов. Только с 1776 по 1814 год английские субсидии составили в Гессене 19 млн. 56 тыс. 778 талеров, в ходе Семилетней войны было получено 2 млн. 220 тыс. талеров, что составило всего 21 млн. 276 тыс. 778 талеров. В 1815 году Арнольд фон Айхталь вместе с отцом Ароном Элиасом произвел английских субсидий в баварскую государственную казну на сумму 608 тыс. 695 фунтов стерлин-гов, это были финансовые трансакции высокого класса. С се-редины XVIII века немецкие князья и государственные мужи получили от Франции субсидиями и подарками 137 млн. 226 тыс. 152 ливра, от Англии субсидий на 46 млн. 696 тыс. 576 фунтов . По расчетам Зомбарта, все суммы составили более миллиарда немецких марок.

Во все времена придворные факторы были лейб-медика-ми князей. Несмотря на все существующие ограничения, уже в средние века папы имели при себе наемных евреев в каче-стве лейб-медиков. Такие лейб-медики императора, как Пау-

лус Вайднер из Билербурга и Пауль Рициус, барон из Шпринценштайна, были и первыми придворными факторами, возведенными в дворянство. Евреи были и придворными певцами, придворными художниками, придворными артистами. В «черном кабинете» удостоенный доверия еврей должен был подделывать печати на открытых письмах. Прав писатель Александр Захер-Мазох, сказавший о еврее-факторе:

«Нет никого, кем бы он не мог быть».

\* \* \*

Политически самым значимым придворным фактором при дворе герцога Карла Александра Вюртембергского был Йозеф Зюс Оппенгеймер. Его путь от простого торговца и частного банкира до всесильного тайного советника, директора монетного двора и сборщика налогов, до крупного предпринимателя и некоронованного властителя земли Вюртемберг даже для периода барокко был своеобразным и единственным в своем роде. Этого придворного фактора возвышает над всеми другими придворными финансистами, даже над Ротшильдами, его сознательно проводимая политика, направленная на то, чтобы средневековое сословное родовое государство Вюртемберг превратить в современное абсолютистское государство. Юд Зюс потерпел неудачу и поплатился жизнью, но не только потому, что стиль его жизни даже по тем временам был непостижим. С юридической точки зрения вюртембергские власти были вправе предъявлять определенные требования к деятельности тайного советника. Юд Зюс занимал должность резидента с окладом 300 флоринов, как тайный советник получал 2 тыс. 356 флоринов, значился в списках казначейства, он обладал незаурядными деловыми качествами. Но во всем остальном падение и конец этого придворного фактора едва ли отличается от судьбы, которая настигала любого фаворита князя в борьбе между абсолютизмом и сословиями. Юд Зюс был финансовым гением, удивительно работоспособным, умным, изысканным, но он не был личностью. И для выполнения той политической задачи, которую он поставил перед собой, у него не было достаточно

мудрости, отличающей подлинного государственного деятеля. Он недооценил возможных последствий своей политики.

Вся система привилегий, характерная для зарождающейся бюрократии того времени, сплотила придворных факторов в единую касту внутри единоверцев. Придворные евреи стали основой иудаизма и считались аристократами среди израильтян.

Служебное положение евреев при дворе подчеркивалось самым количеством занимаемых должностей: гофмейстер и старший повар, лакей и доверенное лицо, фактор, придворный ювелир, агент, резидент и, наконец, тайный советник. Особенно почетным титулом считался титул старшего придворного агента и казначея. Титул тайного советника имели крупные финансисты Йозеф Зюс Оппенгеймер, Бенъямин Вайтель Эфраим и Крелингер в Пруссии, Израель Якобсон в Брауншвайге и Касселе.

При большинстве дворов, за исключением Вены, с титулом было связано определенное жалованье. И ставшие миллионерами придворные факторы, Ротшильды в том числе, этому окладу придавали большое значение, потому что именно он подчеркивал их предпочтительное положение. Жалованье, как правило, составляло несколько сотен талеров в год, 300 — 500 талеров или 500 флоринов, помимо этого полагалось еще какое-то количество продуктов. По тем меркам Юд Зюс получал довольно высокое жалованье — 2 тыс. флоринов, а также 356 флоринов на слуг и фураж. В Зульцбахе придворный фактор получал даже больше, чем министр. Обеспечивались и вдовы придворных факторов. Не следует забывать, что придворные факторы занимались еще и предпринимательской деятельностью, поощряемой различными привилегиями князя.

Назначение придворным фактором с соответствующим титулом и жалованьем, как и всех прочих чиновников, скреплялось особым документом, грамотой. Эти грамоты были подлинными произведениями искусства, написанные на пергаменте, отделанные красным бархатом и украшенные желтой лентой. Документ содержал обязательства придворного фак-

тора верно служить интересам князя, приносить ему пользу и ограждать от неприятностей. Все документы (патенты) имели одинаковый текст. Складывалось впечатление, что дворы, впервые составили такие грамоты, пересылали их в соседние резиденции, а может быть, сами претенденты прикладывали образцы к своим заявлениям.

Но были и некоторые особые привилегии придворных факторов, которые вызывали недовольство единоверцев, такие, например, как освобождение от общих еврейских налогов, освобождение от суда раввина и подчинение княжескому суду наравне с другими чиновниками двора, право содержать собственную синагогу с раввином и школьными учителями, право брать себе в дом единоверцев для ведения хозяйства. Они могли не носить желтую звезду и уже давно получили право жить не в еврейских кварталах, а в пригороде, где могли приобретать для себя дома.

Крупные влиятельные финансисты, такие как семьи Гирша из Геройта и Зелигмана-Айхталь в Баварии, Израэля Якобсона на севере Германии, и многие другие придворные факторы Габсбургов издавна стали вкладывать свое состояние в большие земельные участки. В 1818 году Якоб Гирш, например, владел имением общей стоимостью в 580 тыс. флоринов. Стоимость монастырских и рыцарских земель, приобретенных Якобсоном в Вестфалии и Мекленбурге, превышала многие миллионы. После его смерти не могли точно установить эту стоимость.

Эта искусственно созданная ступенчатая система привилегий, полностью соответствующая духу барокко, привела к тому, что придворные факторы уже ничем не отличались от чиновников. На процессах казначея Вольфа Брайденбаха против княдеецкого дома Изенбург — Бирштайна Верховный суд Дармштадта признал за придворным фактором все права и присудил Изенбургу уплатить все задержанное жалование. Но такими правами пользовались только те придворные факторы, которые имели определенные титулы и находились на службе у князя, получая за это положенное жалование. В Пфальце они зачислялись в штаб главного гофмейстера по-

следней группой, точно в соответствии с их рангом: от главного придворного фактора до гвардии-квартирмейстера.

Крупные придворные финансисты были основными борцами за права евреев. До начала XIX века без придворных евреев не было никакой эмансипации. Отдельные придворные факторы, такие как Даниэль Итциг в Берлине, Израэль Якобсон в Брауншвайге и Давид Зелигман в Карлсруэ, еще до официальной эмансипации получили патенты на владение землей для всей семьи. Придворным факторам Давиду Фридлендеру, Самуэлу Рубену Комперцу из Берлина, тайному советнику Израэлю Якобсону из Брауншвайга и Касселя, советнику Вольфу Брайденбаху из Изенбурга, семьям Барух и Ротшильд из Франкфурта-на-Майне и Гиршу из Геройта в Баварии, Арнштейнерам и Эскелесам из Вены — всем им в первую очередь должны быть благодарны евреи за предоставление гражданских прав. Активное участие принимали в этом и придворные чиновники.

Архивные документы XVII и XVIII веков свидетельствуют о том, как добросовестно, с какой тщательностью чиновники абсолютистского государства занимались проблемами евреев вообще и придворных факторов в частности. Придворные чиновники никогда не относились к евреям враждебно и всегда старались удовлетворить их законные требования.

Еврейские авторы, описывая историю евреев, не совсем благосклонно отзывались об институте придворных факторов. Это в первую очередь связано с тем, что почти все эти семьи отказывались от иудейской веры и принимали христианства. Подобные переходы начались уже в XVI веке и, как правило, были связаны с получением дворянского титула. Большая часть придворных факторов возвысилась до старой или новой аристократии или приблизилась к тем кругам, которые в XIX и XX веках стали представлять имущие классы и образование. Участие евреев в управлении государством в XIX и XX веках было довольно значительным.

Число семей придворных факторов и их потомков, возведенных в дворянство, составляло уже несколько тысяч. Они полностью ассимилировались. Габсбурги были поистине ве-

ликодушны, возводя в дворянство своих придворных евреев. Гогенцоллерны, напротив, проявляли определенную сдержанность.

В Австрии возведение в дворянство началось уже в XVI веке, и до эмансипации около 15 семей придворных факторов еврейского происхождения были причислены к дворянскому сословию. В Пруссии лишь в 1810 году придворный финансист Леви стал бароном фон Дельмаром, после того как принял христианство. Большинство потомков тех разбогатевших финансистов отошли от коммерческой деятельности и банковского дела. Их сыновья служили в конной гвардии, приобретали рыцарские земли и основывали майораты. Некоторые дослужились до генералов и вошли в военную историю.

Многие евреи принимали христианство как необходимый социальный фактор и, как правило, выбирая при этом вероисповедание правящей династии. Но было достаточно и других примеров, которые показывают, что такой переход совершался и по внутреннему убеждению, как это произошло с двумя дочерьми придворного еврея Мозеса Мендельсона:

Доротеей Шлегель и Генриеттой. Последняя высказала в своем завещании пожелание, чтобы ее братья и сестры тоже приняли католическую веру. Хотя ее желание и не было исполнено, все же все потомки Мозеса Мендельсона, так пламенно защищавшего евреев, были христианами.

Переход большого числа придворных финансистов и их потомков в христианство явился основной причиной постепенного упразднения института придворных факторов. В период капитализма крупные банки стали решать задачи, выполняемые прежде придворными факторами. В середине XIX века капиталов семей придворных факторов уже было недостаточно, чтобы финансировать крупные промышленные предприятия.

К 1850 году своего наивысшего расцвета достиг дом Ротшильдов. Ротшильды относятся к немногим династиям придворных факторов, сохранивших веру своих отцов. Банк Оппенгейм в Кельне является сегодня единственным финансовым учреждением прежних придворных факторов. А банки

Мендельсона и Блайхредера в Берлине так и не были открыты после 1945 года.

Оказывают ли эти придворные факторы решающее влияние на становление и развитие современного государства, как утверждает Зомбарт? При этом Зомбарт не рассматривает вопросы непосредственного участия самих людей в истории развития государства. Его больше интересует процесс образования государства последнего столетия. Результаты исследований показали, что в эпоху раннего капитализма придворные факторы не принимали никакого участия в основании современного государства, потому что в то время у них не было необходимых для этого капиталов. Приоритетом в этом процессе обладали христианские кредиторы.

Длинный ряд крупных придворных финансистов открывает дом Фуггера. Его активное участие в большой политике на стороне Габсбургов имело большое историческое значение.

В XVII, XVIII и в начале XIX веков большую роль начинают играть евреи-финансисты. Они появляются почти при всех княжеских дворах, принимая участие во многих исторических событиях. Достаточно вспомнить о финансировании Семилетней войны крупными частными предпринимателями. Это было одним из блестящих финансовых достижений Фридриха Великого. По подсчетам Козерса, частные капиталовложения составили 29 млн. талеров, 20% на военные расходы и 17% на военные сборы.

Значительными были и денежные вклады придворных факторов в архитектуру барокко. Без займов придворных финансистов многие архитектурные замыслы в резиденциях князей так и не были бы осуществлены. Даже такие повелители, как Карл VI и его дочь Мария Терезия, всегда ненавидевшие евреев, не смогли бы закончить строительство церкви Карла и замка Шенбрунн без денег своих придворных евреев. Без денег факторов немыслим был бы и аристократический образ жизни периода барокко с его великолепными праздниками.

У всех магнатов того времени были свои придворные евреи, снабжавшие кладовые и подвалы, наполнявшие пустую казну. У Меттерниха и Бисмарка тоже были свои факто-

ры. В начале своей политической карьеры Бисмарк был ярым противником евреев, но впоследствии не мог нахвалиться своим домашним евреем, ведавшим его поместьями в Померании, и финансистом Герсоном Блайхредером, который был первым некрещеным евреем, получившим дворянский титул в Пруссии.

Иногда капиталовложения крупных финансистов были довольно солидными. Но когда речь шла о государственном развитии, то деньги придворных факторов оказывались лишь временной поддержкой, субсидией. Их было слишком мало для существования государства. Существенными для немецких государств стали возможности отдельных могущественных правителей, их чиновников и постоянные, а главное регулярные поступления от подданных в форме налогов. В первую очередь это относилось к Пруссии, Саксонии, Ганноверу, Баварии, Вюртембергу.

Но были и исключения. Так, семья Зелигман-Айхталь пользовалась в начале XIX века в Баварии большим авторитетом. С 1801 по 1808 год эта семья и несколько других кредиторов-евреев ссудили Баварии 81% необходимых денежных средств. Это было подлинное предоставление кредита, так как облигации остались в собственности семьи без каких-либо посредников. В 1914 году Зелигман стал бароном фон Айхталем, и это полностью соответствовало практике княжеских дворов того времени. В качестве благодарности банк Айхталь должен был в 1815 году перечислить в государственную казну Баварии 70 млн. франков французской контрибуции.

В Австрии «придворным льготникам», как называли финансистов, считая их привилегированной кастой, придавали большое значение. С 1698 по 1739 год от крупных финансистов Оппенгеймера, Вертгеймера и их круга поступило более 78 млн. флоринов, не говоря уже о том, что были еще поставки продовольствия и ссуды в общей сложности на 3 — 4 млн. — в среднем по 2 млн. флоринов в год. Если чистый доход от податей за 1708 — 1727 годы составлял 5 — 7 миллионов в год, то на заем финансистов приходилась 1/3 доходов. И все это во времена образования великой державы Австрии.

При изучении истории придворных факторов в эпоху раннего капитализма можно наметить их определенную линию с такими именами: Фуггер, Оппенгеймер и Вертгеймер в Вене, Либман, Комперц, Эфраим, Итциг, Исаак в Пруссии, Беренс в Ганновере, Леман в Гальберштадте, Барух и Оппенгейм в Бонне, Зелигман в Мюнхене, Каулла в Штутгарте и Ротшильд в Франкфурте и Вене. В самом начале эту линию начинает дом крупнейшего финансиста Фуггера, впоследствии финансовым магнатом становится Ротшильд. Фуггер, как первый придворный финансист, помог Габсбургам войти в историю. Дом Ротшильдов свое финансовое могущество положил на чашу весов союзников в борьбе против Наполеона.

История финансового дела протянулась в Германии от Фуггера к Ротшильду. И эта линия прервалась. Родовой дом во Франкфурте-на-Майне вымер; несколько лет назад в Вене был разрушен дворец Ротшильда, а на его месте соорудили современное административное здание. Последнего венского барона Луиса Ротшильда, который еще служил последнему Габсбургу, императору Карлу, доставили в Вену, к месту погребения. Его привезли с Ямайки, где он доживал в эмиграции.

Падение монархии, которой придворные финансисты были многим обязаны и князьям которой они верно служили, подорвало их общественное положение. Еще совсем недавно они умело сохраняли свое положение, хотя собственную миссию институт придворных факторов выполнил уже к началу XIX века. Как специфическое явление истории Центральной Европы, институт придворных факторов сыграл важную экономическую, общественную и культурную роль в период между Новым временем и временем высокоразвитого капитализма.

## МАЙЕР АМШЕЛЬ РОТШИЛЬД — ОСНОВАТЕЛЬ ДИНАСТИИ

Свободный город Франкфурт-на-Майне с периода раннего средневековья привлекал к себе евреев своим расположением в центре оживленной торговли. В течение последнего тысячелетия здесь успешно велись торговля и финансовые операции. Перед Французской революцией во Франкфурте насчитывалось 35 тыс. жителей, одну десятую из них составляли евреи. С 1462 года им был выделен специальный еврейский квартал.

Много веков назад в одном из таких тесных гетто, всего 12 метров в ширину, между городской стеной и рвом, «зажатые как в клетке», жили и предки дома Ротшильдов. Это была семья Ханов, образовавших впоследствии одну из ветвей династии. Во Франкфурт они переселились в XVI веке. Их франкфуртское имя происходит от «дома с красной вывеской», в котором жила семья. Но следует заметить, что фамилия Ротшильд часто встречается в еврейских общинах. В 1585 году у Исаака Эльханана впервые появилось прозвище «у красной вывески», в то время как на могиле его отца написано только Эльханан. Спустя почти сто лет семья переселилась в другой дом «Hinterpfann», но имя Ротшильд осталось. Средства к существованию семье Ротшильдов, как и другим израильтянам, давала торговля, так как до XVIII века еще не было других финансовых банковских операций. Состояние у них было незначительное, образ жизни — скромный. С 1567 по 1580 год Исаак Эльханан уплатил налог с состояния в 2 тыс. 700 гульденов, а его правнук Кальман, скончавшийся в 1707 году, в 1690 году имел состояние уже в 6 тыс. флоринов. Сын Кальмана в 1733 — 1735 годах имел на руках вексель известного вюртембергского придворного фактора на 38 тыс. флори-

нов, что дает возможность предположить о наличии крупных денежных операций. Но Амшель Мозес, отец нашего Майера Амшеля, имел состояние всего в 1 тыс. 375 флоринов. Все это — очень незначительные суммы, если сравнить их с доходами и состоянием крупных придворных факторов Берлина и Вены, где почти все придворные финансисты были миллионерами.

Майер Амшель Ротшильд, как и большинство придворных факторов, происходил из низших слоев израилитов, и вначале он мало чем выделялся среди своих единоверцев. В постоянном стремлении к заветной цели он сумел заложить основы последующего величия своего дома, хотя его торговая деятельность значительно переоценивается. Отблески славы его сыновей упали и на родоначальника династии. Отец прочил Майера в раввины. Но после нескольких лет учебы в Фюрте молодой Ротшильд быстро осознал, что его интересует совершенно другое дело, его привлекала практическая деятельность торговца и менялы. Он поступил в ганноверский банк Оппенгеймера и учился у той семьи, которая в век абсолютизма привлекла на свою сторону большое число придворных финансистов. Особенно понравилось Ротшильду сама практическая деятельность придворного фактора. Его карьера началась у князя. Возвышению во многом способствовало то обстоятельство, что дом гессенского курфюрста считался одним из самых богатых в то время.

В 1755 году, когда Майеру Амшелю было всего двадцать лет, он потерял отца и мать и был вынужден самостоятельно становиться на ноги. Вернувшись из Ганновера, он открыл свое дело, связанное с торговлей антиквариатом и медалями, как и его отец. Его быстрое продвижение по пути к известному банкиру основано на трех существенных моментах:

1. Ротшильда связывали тесные и доверительные отношения с наследным принцем Вильгельмом, ставшим Вильгельмом IX ландграфом и гессенским курфюрстом Вильгельмом I. Его состояние оценивалось в 20 — 60 млн. талеров, что равнялось прежним 60 — 180 млн. марок. Это состояние и заложило основу развития дома Ротшильдов.

2. Семья Ротшильдов была связана с министром финансов сувереном Карлом Фридрихом Будерусом. Он родился в 1759 году в семье учителя в Бюдингене, был управляющим имуществом курфюрста, гессенским президентом налоговой палаты в Ганау, тайным советником, возведенным в дворянство под именем Будеруса фон Карлсгаузена. Это был очень способный финансист, он сразу распознал природную одаренность Ротшильда и способствовал его продвижению при дворе. Его не менее влиятельный брат был основателем металлургического завода в Ветцларе.

3. Ротшильд обладал исключительными деловыми качествами. В упорной борьбе он сумел исключить любую конкуренцию и добиться монопольного положения у суверена.

В истории института немецких придворных факторов нет другого такого примера, когда один единственный финансист мог бы иметь такое неограниченное влияние на князя. Для сравнения можно было бы назвать Юда Зюса в Вюртемберге. Но его деятельность продолжалась всего лишь несколько лет, тогда как Ротшильды находились на службе при княжеском дворе более сотни лет.

Свою карьеру Майер Амшель Ротшильд начал поставщиком денег и драгоценных металлов и стал придворным фактором, а затем главным придворным агентом. Его сыновья Амшель Майер и Соломон были назначены военными казначеями. Поставщиком денег и драгоценных металлов Майер Амшель был с 1764 года. 21 сентября 1769 года он стал придворным фактором княжеского дома Гессен-Ганау, 24 сентября 1803 года его назначили главным придворным агентом в Касселе, а в 1802 году его сыновья стали казначеями. Служба Ротшильдов при дворе началась в 1764 году, и таким образом, деятельность финансовой династии перевалила за двухсотлетие.

В 1764 году наследный принц Вильгельм принял самостоятельное правление графством Ганау, предоставленное ему по страховому акту 1754 года дедом Вильгельмом VIII, который хотел отстранить его от католически настроенного отца Фридриха. Наследный принц Вильгельм был большим

любителем, коллекционером и знатоком монет и медалей. И именно торговля монетами сблизила тогда двадцатилетнего Ротшильда с его будущим княжеским покровителем. Десятилетия понадобились Ротшильду, пока он добился полного расположения и милости ландграфа, так как он по своей натуре был очень подозрительным человеком, опасаясь какого-либо обмана в финансовых делах.

Ротшильду очень помогло то обстоятельство, что у князя не было никаких предубеждений против евреев. Это видно из того, что при дворе в Касселе было значительное число евреев. К тому же князь был деловым человеком, он и сам мог стать банкиром. Решающее значение для банковского дома во Франкфурте имело и то, что Ротшильд, наконец, сумел завоевать полное доверие князя, поручившего ему вести все денежные дела. Существование любого банка полностью зависит от того, как ему удастся привлечь к себе солидных клиентов и удержать их. Ротшильд оказывал своему высокопоставленному клиенту различные услуги: ведение всех дел в свободном городе Франкфурте, привлечение надежных и политически нейтральных банковских связей на ведущем финансовом рынке Лондона.

Наследный принц Вильгельм свою коллекцию монет начал собирать в 1763 году, за год до своего торжественного вступления в Гану. В июне 1765 года Ротшильд доставил ему первые монеты, за что получил вознаграждение в 38 гульденов 80 крейцеров. Таким скромным было начало величайшего придворного банкира всех времен. В одной из торговых книг за 1778 год он упоминается как торговец «антикварными медалями и монетами». Нет никакого сомнения в том, что в молодые годы Ротшильд был искусным, находчивым торговцем монет, он сумел приноровиться к вкусу князя и по-деловому использовать его пристрастия. Уже спустя несколько лет он даже отважился ходатайствовать о получении какого-либо придворного звания, так как любой титул придавал еврею-торговцу уважение в придворном обществе, что возвышало его над его единоверцами.

«Я имел особую милость делать Вашей Княжеской Светлости различные поставки, которые доставляли Вашей Светлости большое удовольствие. Я приложу все свои силы и возможности, чтобы и дальше всегда быть готовым оказывать Вашей Княжеской Светлости различные услуги. Особенно сильным поощрением было бы для меня, если Ваша Княжеская Светлость благоволили бы пожаловать мне чин придворного фактора Вашей Светлости.

Вашу Княжескую Светлость прошу с большей уверенностью еще и потому, что я никоим образом не хочу утруждать Вас. Благодаря чину и имея в виду мое торговое дело, а также и другие обстоятельства, я смог бы составить здесь, в городе Франкфурте, свое счастье».

Чин придворного фактора был наградой за поставки монет и медалей, продолжившиеся до 1806 года. После смерти старшего Майера Амшеля дом Ротшильдов продавал медали курфюрсту еще дважды, в 1813 и 1814 годах.

После назначения придворным фактором Ротшильд еще активнее принялся за финансовые дела. Наряду с этим торговлю товарами продолжали вести пять его сыновей. Как ландграф Фридрих II, отец, так и наследный принц с 1776 года выдавали из Лондона векселя для найма солдат для Англии. При реализации такого векселя Ротшильд еще должен был работать в Ганау. В последующем своем заявлении ландграфу он сообщает о том, что «в Ганау он по английским письмам получил более высокую цену с выгодой для господской казны». С 1798 года Ротшильд был наиболее предпочитаемым поставщиком княжеской казны.

Но решающее значение для его продвижения имело завоевание монопольного положения. В этом ему помог военный советник Бударус, назначенный в 1802 году директором главного военного казначейства. С этого времени дом Ротшильдов стал быстро опережать всех конкурентов при дворе Касселя. Прежде всего были исключены Мозес Йозеф Бюдинг, Михель Симон, Герц Майер, Соломон Абрахам, Зюсман Абрахам.

В 1802 году Ротшильд открыл в Касселе филиал, чтобы постоянно оставаться в тесной связи с двором и дворцовыми чиновниками. По резолюции от 16 сентября 1802 года, т.е. довольно поздно, он был освобожден от уплаты налогов, которыми облагались все еврейские торговцы. Вызывает удивление тот факт, что придворный еврей Ротшильд должен был ждать долгое время, чтобы добиться льгот, обычно тотчас же предоставляемых придворным финансистам.

С 1801 по 1806 год Ротшильд выпустил пять займов на сумму почти 5 млн. гульденов.

Окрепили его близкие отношения со двором Гессена, причем он поистине великодушно пользовался методом, применяемым всеми придворными факторами той эпохи. Чтобы добиться расположения влиятельных придворных и чиновников государственного управления, они часто прибегали к подаркам и взяткам. Ротшильд заинтересовал гессенских чиновников привлечением их к сотрудничеству в финансовых делах. Когда Будерус был главным сборщиком податей при земельной казне Ганау, Ротшильд стал его представителем во Франкфурте. После того как его покровитель стал авторитетным советником ландграфа, Ротшильд постоянно получал выгодные заказы в Касселе.

Добрые отношения с двором в Касселе связывали многих придворных евреев. Это христианские фирмы Рюппеля и Гарнира, братьев Бетманов, Прейе и Йордис, Гебгард и Гаук во Франкфурте. В Касселе была кредитная контора Витгенштейна, в Амстердаме фирма Ван Нотен и Голль и Ко. Но у них не было постоянных связей с Будерусом. Особенно это касалось влиятельного дома Рюппеля и Гарнира, сумевшего сохранить свое господствующее положение при кассельском дворе лишь до 1803 года, именно до того времени, когда Будерус стал директором военного казначейства. Чиновники и без этого зарабатывали при каждой сделке, так как при всех договорах им полагался один процент от выданной суммы в качестве побочного дохода.

В 1805 — 1806 годах Ротшильд уже значительно опередил своих конкурентов. Когда князь, спасаясь от Наполеона,

вынужден был бежать и долгие годы жил в эмиграции, главный придворный агент Ротшильд сумел добиться монопольного положения в финансировании ландграфа, конечно, не без поддержки своего покровителя, ставшего к этому времени уже тайным военным советником под именем Будеруса фон Карлсгаузена. Ему удалось превзойти военного советника Лениера, друга Руппеля и Гарнира, и стать единоличным управляющим делами. Поставив Руппеля и Гарнира в невыгодное положение, он старался повсюду подчеркнуть бескорыстие дома Ротшильдов.

Ротшильд был вместе с Вильгельмом в его эмиграции. В эти годы он верой и правдой служил своему князю и особенно отличился, спасая часть гессенского состояния. Конечно, такие отношения между князем и придворным фактором благотворно влияли и на финансовые дела последнего, так как и в эмиграции Вильгельм IX оставался самым крупным капиталистом среди немецких князей. В 1808 году Ротшильд уже настолько продвинулся, что все излишние и случайные деньги курфюрста регулярно направлялись в банк дома Ротшильда.

Сотрудничество между Ротшильдами и Будерусом вылилось в конце концов в текст документа от 17 февраля 1809 года, который гласил:

«Между тайным военным советником Будерусом фон Карлсгаузен и Торговым домом Майер Амшель Ротшильд во Франкфурте сегодня заключено следующее соглашение.

I. Будерус передал банку Майер Амшель Ротшильд капитал в 20 тыс. гульденов 24 флорина-фута и обещал из самых лучших побуждений содействовать Торговому дому во всех торговых делах и по возможности быть ему полезным.

II. В свою очередь, Торговый дом Майер Амшель Ротшильд обещает добросовестно отчислять Будерусу прибыль от торговых операций, причитающуюся на вложенный капитал в 20 тыс. гульденов, и разрешает ему в любое время проверку всех книг для большей убедительности в правильности расчетов».

Таким образом Будерус стал незримым участником дома Ротшильда, поэтому он был лично заинтересован в том, чтобы Майер Амшель Ротшильд получил монополию на ведение финансовых дел курфюрста.

Этот договор, единственный в своем роде в истории немецкого института придворных факторов, соответствовал интересам всех его участников. Капитал земельного князя продолжал увеличиваться, незаметный придворный служащий стал богатым человеком, а франкфуртский банкир и коммерсант заложил основу процветания своей фирмы. Было бы не правильно оценивать этот договор с точки зрения современной морали. По представлениям того времени, ничего не было оскорбительного в обычае преподносить подарки и принимать их, и, как можно заключить из сохранившихся мемуаров, так было принято и в XIX веке.

Между тем выросли сыновья Ротшильда и уже могли помогать отцу во всех его делах. 29 августа 1770 года Майер Амшель женился на дочери коммерсанта Вольфа Соломона Шнапера, проживающего недалеко от дома Ротшильда. Род тестя принадлежал к старым еврейским семьям Франкфурта. Приданое невесты составило 2 тыс. 400 флоринов. Гу тле Шнапер была простой, скромной и очень хозяйственной женщиной. В счастливом браке она подарила своему супругу десять детей: пять сыновей и пять дочерей. Ведение домашнего хозяйства и воспитание детей занимало очень много времени. За всю свою жизнь она так и не покинула еврейского квартала и до самой смерти оставалась жить в том же доме, где их семье суждено было добиться наивысшего процветания.

Старший сын, Амшель Майер, родился 12 июня 1773 года, 16 ноября 1793 года он женился на Еве Ганау. В документах имена отца и сына — Майер Амшель и Амшель Майер — часто путали. Лишь при ближайшем и более подробном изучении удавалось установить, кто из них имеется в виду. Часто встречается и различное написание Майер и Мейер. Амшель умер 6 декабря 1855 года.

Соломон Майер, второй сын, родился 9 сентября 1774 года. 26 ноября 1800 года он женился на Каролине Штерн, а умер в один год со своим старшим братом, 27 июля 1855 года.

Натан Майер, третий сын, оказавшийся самым талантливым из «Пяти Франкфуртцев», появился на свет 16 сентября 1777 года. Он был женат на Ганне Козн из семьи южных евреев. Но уже 28 июля 1836 года он умер.

Четвертый сын, Карл Майер, родился 24 апреля 1788 года, 16 сентября 1818 года женился на Адельхайд Герц. Он умер 10 марта 1855 года. Из пяти франкфуртцев трое братьев умерли в один и тот же год.

Якоб, или Джеймс, самый младший, родился 15 мая 1792 года, 11 июля 1824 года он женился на своей племяннице Бетти Ротшильд. Смерть настигла его 15 ноября 1868 года.

Примечательным для сыновей и дочерей Ротшильдов является их стремление сочетаться браком с известными семьями, принадлежащими к верхнему израильянскому слою, имена которых были у всех на слуху. И эта политика, характерная для придворных факторов, способствовала продвижению дома Ротшильда. Дочери вышли замуж в семьи Вормса, Зихеля, Байфуса, Монтефиоре.

Когда Майер Амшель стал стареть и болеть, его часто в деловых поездках заменяли сыновья. Тайны всех деловых сделок оставались в кругу семьи. Уже в молодые годы оба старших сына были агентами военного казначейства Гессена. Но особым отличием для отца и сыновей считалось назначение императорским фактором при дворе Франца II за заслуги, которые они, как поставщики армии, имели во время наполеоновских войн.

Придворные факторы всегда стремились иметь дело с поставками для армии. При определенном риске это всегда было выгодным предприятием, и большинство семей евреев верхнего слоя в Германии заложили основу своего состояния именно благодаря поставкам для войск. Наполеоновские войны, продолжавшиеся почти четверть века, предоставили

Ротшильдам возможность проводить различные финансовые операции на высоком уровне и с большой выгодой для себя.

Титула императорского придворного фактора для себя и своих сыновей Ротшильд настойчиво добивался в Вене. 28 августа 1799 года Майер Амшель, так он подписывался тогда, а позже — Мейер, из Франкфурта направил в Вену свою просьбу, указывая в ней на значительные поставки, которые он осуществлял во время войны против Франции, и другие свои заслуги. В ответ на нее Майер Амшель Ротшильд и его сыновья Амшель Майер и Соломон Майер получили патент императорских придворных факторов от 7 марта, 8 марта и 4 мая. Каждому был выдан отдельный патент, что вызывает удивление.

Следуя общей практике, отец и сыновья должны были этот титул получить в одном документе.

Далее следует упомянуть также, что о назначении Ротшильдов императорскими придворными факторами нужно было письменно известить Майнц, Пфальц, Саксонию, архиепископов Вюрцбурга и Бамберга, Дармштадта, архиепископа Зальцбурга, города Равенсбург, Швебиш Гмюнд и Вюрцбург. В прежние годы Габсбург часто присваивал евреям-финансистам звание придворного фактора, но нигде не было отмечено, что об этом назначении так широко оповещали бы, как в случае с Ротшильдом и его сыновьями.

Когда милостью Наполеона было образовано Великое герцогство Франкфурт, Ротшильды служили новому князю Дальбергу финансистами. За финансовую поддержку контингента войск Франкфурта, сражавшегося на стороне Франции в Испании в 1810 году, Мейер Амшель был назначен советником департамента.

Амшель Майер Ротшильд был также действительным придворным фактором князя Карла Фридриха Людвига Морица фон Изенбург-Бюдинген с 15 июля 1803 года, а 29 декабря этого же года он стал придворным фактором магистра ордена иоаннитов, 4 января 1804 года назначен к князю Турн и Таксис.

Насколько сильно стремились Ротшильды стать придворными евреями, свидетельствует их положение в доме князя

Изенбург-Бирштейн, где главным финансистом был советник казначейства Вольф Брайденбах. Ротшильд работал вместе с ним. Его сын Амшель 29 августа 1803 года стал придворным фактором в Изенбург-Бирштейне. В качестве вознаграждения он должен был довольствоваться бесплатной доставкой дров на его квартиру во Франкфурте. 7 ноября 1803 года князь распорядился вновь назначенному придворному фактору доставлять дрова в течение всего года. Ротшильд предоставил обремененному долгами дому Бирштейна ссуду в 50 тыс. гульденов. Для маленькой страны это была очень большая сумма. В этом деле Брайденбах был посредником. Он и выплатил причитающиеся проценты своему франкфуртскому коллеге. И в последующие годы Ротшильд и сыновья работали при дворе Изенбург-Бирштейн.

В 1815 году, будучи посредниками у лорда Веллингтона и лорда Кастлрафа, Ротшильды добивались в Париже и Лондоне субсидии для Бирштейна, чтобы таким образом оказаться поближе к их деньгам. Но здесь посредничество Брайденбаха и Ротшильда оказалось безуспешным. Сам факт, что Ротшильды в 1803 году, имея к тому времени приличное состояние, довольствовались доставкой дров в качестве вознаграждения, свидетельствует в первую очередь о стремлении показать всему миру, что они находятся на княжеской службе.

В декабре 1812 года Майер Амшель Ротшильд и его сыновья стали придворными банкирами Великого герцога Франкфуртского.

Из недавно обнаруженных документов государственно-го архива Вюрцбурга следует, что согласно распоряжению от 16 декабря 1813 года, придворным банкирам Великого герцога Франкфуртского в качестве годового вознаграждения князя Ашафенбурга было выдано: 72 центнера сена, 72 мальтера овса, 10 возов соломы, 30 сажений дров за службу 1 января 1813 года. Эта оплата натурой была пожалована Ротшильду и его сыновьям пожизненно за разнообразную службу на благо Великому герцогству. В 1813 году им выдали также и продукты из винного погребка Ашафенбурга. Позже, когда в ходе политических изменений княжество Ашафенбург было присое-

динено к короне Баварии, 29 ноября 1814 года Ротшильды попросили сохранить за ними эту оплату, указывая на то, что они самоотверженно служили Франкфурту, а следовательно, и Ашафенбургу, с готовностью предоставляя значительные ссуды. «В то время, когда казна оказывалась полностью опустошенной и государство испытывало большие затруднения, никто не решился предложить такую ссуду. Никаких денег до сих пор не поступило, поэтому подобную оплату натурой можно было бы рассматривать как причитающееся нам возмещение убытков, которые мы понесли, отдав займы солидный капитал».

Из прилагаемых далее документов следует, что в 1813 году дом Ротшильда предложил князю Дальбергу ссуду в 200 тыс. флоринов для покрытия расходов по денежному довольствию армии. Великий герцог принял эти деньги и в знак благодарности велел дать ему к дровам еще и корм для лошадей. Все старания Ротшильдов и далее получать оплату натурой, но теперь уже от Баварии как наследницы Ашафенбурга не увенчались успехом. В последующих документах слово «пожизненно» не встречается. Переговоры закончились актом от 1817 года. Считалось, что в это время Ротшильды уже владели миллионами, а их прошения свидетельствуют как раз о том большом значении, которое они придавали государственному жалованью.

\* \* \*

Сотрудничество Дальберга и Ротшильда в первую очередь пошло на пользу франкфуртским единоверцам. Как и все придворные факторы, Майер Амшель своим влиянием старался облегчить судьбу израильтян. При этом Ротшильды действуют вместе с Якобом Барухом, сыном известного кельнского придворного еврея Симона Баруха и отцом Людвиг Берне. Майер Амшель снискал себе расположение Дальберга, предложив ему займы под 5% 80 тыс. гульденов для поездки в Париж, где Великий герцог Франкфурта хотел присягать на верность новому королю Рима. Из чувства неприязни к Наполеону коммерческий мир Франкфурта отказал ему в этой сумме.

«Благодаря этой услуге он добился полного доверия Великого герцога и сумел так воспользоваться этой милостью, что с тех пор герцог ни в чем не отказывал Ротшильдам», — так было написано в одном из сообщений французов.

Ротшильды хорошо ладили и с господином фон Итцштайном, начальником полиции Великого герцогства. Итцштайн был покровителем Майера Амшеля и всех евреев Франкфурта. Хотя Дальберг и издал новый указ с некоторыми льготами для 500 семей Франкфурта, но это не удовлетворяющее евреев решение было отклонено влиятельным тайным советником Израелем Якобсоном, страстным борцом за эмансипацию евреев.

Майеру Амшелю и его единоверцу Гумпрехту удалось уговорить Дальберга освободить евреев от ежегодной уплаты налога в 22 тыс. флоринов и дать им гражданские права, чтобы уравнивать их с христианами. В качестве платы за это Дальберг потребовал единовременный взнос в двадцатикратном размере. Майер Амшель дал своим единоверцам 100 тыс. флоринов, почти четверть суммы. Кроме этого, он добился у Дальберга, чтобы из этих 440 тыс. флоринов наличными было выплачено 150 тыс., остальные — 24 облигациями *au porteur* (на предъявителя). Этой сделкой остался недоволен сенат, враждебно настроенный по отношению к евреям. Аристократическая верхушка города считала, что Дальберг лично получил «подарок». Один из агентов австрийской полиции якобы заявлял, что Великий герцог за эмансипацию лично получил 33 тыс. каролинок. Дальберг так обрадовался «искусно завершённому дельцу», что одарил министров, заключавших сделку, и их жен по 40 тыс. франков каждого. Тайный советник Итцштайн получил 10 тыс. франков, дом Ротшильда тоже 10 тыс. франков «за доброе содействие». 50 тыс. Дальберг оставил «в руках дома Ротшильда, в качестве уплаты в рассрочку того, что я ему должен».

27 сентября 1810 года Майер Амшель придал своему предприятию прочную форму, основав фирму «Майер Амшель Ротшильд и сыновья». Старик сделал своих пятерых сыновей совладельцами фирмы. В договоре был указан основ-

ной капитал в 800 тыс. флоринов, притом 370 тыс. флоринов должны были принадлежать отцу, сыновьям Амшелю и Соломону по 185 тыс., Карлу и еще несовершеннолетнему Джеймсу по 30 тыс. Натан, уже много лет проживающий в Лондоне, не был упомянут в договоре по деловым соображениям. На самом деле Майер взял на себя 12 пятидесятых частей, причитающихся Натану. Во всех делах решающий голос оставался за Майером, так как он «с помощью Всевышнего, благодаря своему усердию, приобретенному еще в молодые годы, проницательности в делах, несмотря на преклонный возраст, продолжает неумолимо трудиться и один заложил основы процветания дела, обеспечив тем самым счастье своих детей». Далее в договоре следовало определение, согласно которому дочери и зятя не должны добиваться разрешения просматривать книги и другие документы. Для каждого партнера был предусмотрен конвенциональный штраф в случае, если он решит обратиться в суд. Споры между братьями должны разрешаться внутри семьи, сохраняя единство дома. В договоре были особо отмечены заслуги Майера Амшеля и было сказано, что он заложил основы процветания дома, но сегодня из различных источников хорошо известно, какое активное участие принимал в этом Бударус, во многом помогали и старшие сыновья.

Спустя два года, когда Майера Амшеля охватили предчувствия смерти, он создал весь дом и вместо прежнего составил новое завещание. В нем говорилось, что всю свою долю в фирме, свои ценные бумаги, свой винный склад он за 190 тыс. флоринов продает сыновьям, которые в дальнейшем остаются самостоятельными владельцами фирмы. Дочери, их мужья и наследники полностью отстранялись от деятельности торгового дома, а не только от просмотра книг. Из 190 тыс. 70 Майер оставил фрау Гутле, остальные деньги получили пять его дочерей. В конце завещания Майер Амшель советовал своим детям жить в согласии, любви и дружбе. Через два дня после составления завещания, 19 сентября 1812 года, Майер Амшель ушел из жизни. Вряд ли он подозревал, что заложил основу «власти мира».

Об основателе банкирского дома нет подлинных сведений, нет его портрета. В возрасте 25 лет его изображали высоким стройным мужчиной ярко выраженного израильского типа с добродушным выражением лица. По обычаям того времени он носил парик, но, будучи евреем, не смел его пудрить. Как и у отцов, у него была маленькая черная острая бородка. Несмотря на свое богатство, гетто он не покинул, оставался незаметным, терпеливым придворным евреем, без особого образования. Он даже плохо владел немецким языком. В этом смысле особенно примечательно письмо курфюрсту от 21 апреля 1805 года, текст которого изобилует огромным количеством ошибок.

\* \* \*

Другие придворные факторы того времени тоже не отличались особой грамотностью. Как правило, переписка между придворными финансистами и представителями власти вызывала двоякое толкование. В век абсолютизма заявления и другие документы, составляемые придворными факторами, обычно переписывались обученным персоналом на немецком языке той эпохи.

Трудно определить действительные размеры состояния Ротшильда на день его смерти. Ротшильды никогда не заглядывали в документы. Известно, что сам Майер Амшель вел двойные книги, одни могли быть предъявлены властям и налоговым ведомствам, а другие содержали секретные и прибыльные дела.

Когда Майер Амшель умер, он не был ни самым богатым евреем Франкфурта, ни конкурентом крупных придворных факторов того времени. В 1800 году он был десятым в ряду состоятельных евреев. Больше состояние было тогда у Йозефа Галле и его зятя Маркуса Баруха, Бенедикта Арона Майя, Гумперта Исаака Элиаса и Михаэля Шпайера, императорского придворного фактора с 1781 года. Его состояние, нажитое на армейских поставках, уже тогда составляло 420 тыс. флоринов. Миллионные состояния оставили и известные придворные финансисты Вены, такие как Симеон Вертгеймер и Абра-

хам Ветцлар барон фон Планкенштерн. Придворный монетчик Фридриха Великого Ефраим, Итциг и Исаак владели каждый по миллиону талеров. Тайный финансовый советник Израель Якобсон обладал к этому времени такими земельными владениями, которые значительно превосходили состояние Ротшильда, не считая наличного капитала. Это касается и вюрцбургского придворного банкира Якоба фон Гирша из Геройта. Еще большим состоянием обладал тогда крупный придворный банкир Мюнхена Арон Элиас Зелигман барон фон Эйхталь. В завещании от 1810 года Майер Амшель Ротшильд определил стоимость своей фирмы в 800 тыс. флоринов. В этом же году семья придворного фактора Оппенгейма провела по книгам собственный капитал в один миллион французских франков. Сам он был родом из Франкфурта, с 1734 года работал сначала в Бонне, а затем в Кельне.

\* \* \*

Главу о Майере Амшеле Ротшильде мы закончим характеристикой, которую дал ему публицист и писатель Людвиг Берне. Он тоже был выходцем из еврейского квартала Франкфурта и хорошо знал старого Ротшильда.

«Старший Ротшильд был набожным человеком, само благочестие и добродушие. У него было доброе лицо с острой бородкой, на голове он носил треуголку, его одежда была более чем скромной, почти жалкой. Так и ходил он по Франкфурту всегда в окружении целой свиты нищих. Им он подавал милостыню или добрые советы. Если на улице встречалась толпа нищих с довольными и спокойными лицами, то уже знали, что здесь недавно проходил старший Ротшильд. Однажды, когда я еще был маленьким мальчишкой, мы с отцом шли как-то в пятницу вечером по еврейскому кварталу и встретили Ротшильда, как раз вышедшего из синагоги. Помню, что, поговорив с отцом, он и мне сказал несколько теплых слов, а потом положил мне руку на голову, как бы благословляя меня».

В другом очерке говорится: «Он, как и многие другие евреи, верил, что Бог особенно награждает за те добрые дела, которые не ждут благодарности. Поэтому поздно вечером он

выходил на улицу, совал в руки каждому бедно выглядевшему встречному несколько монет и быстро удалялся». Его вдова, Гутла, пережила Майера Амшеля на много лет. Она была свидетельницей блестящего продвижения сыновей, но никогда не хотела покинуть еврейского квартала, чтобы переехать к детям. «Здесь я видела, как мои сыновья становились богатыми и крепкими. Сейчас мне в моем возрасте уже не нужно надрываться, чтобы обеспечить будущее детей, но их интересы могут быть ущемлены, если я из гордости решусь покинуть мою жалкую хижину». До 90 лет она оставалась совершенно здоровой. Но когда в конце концов ей пришлось обратиться к врачу, она не была удовлетворена его предписаниями и на извинения врача возразила, что он, к сожалению, не в силах вернуть ей ушедшую молодость: «Ваши лекарства не сделают меня моложе, от них я еще больше постарею». Так она стала еще старше на четыре года. 7 мая 1849 года на 94 году жизни мать «Пяти Франкфуртцев» навеки закрыла глаза.

## ПРОДВИЖЕНИЕ ДОМА РОТШИЛЬДОВ К МИРОВОЙ СЛАВЕ

В популярной литературе можно прочесть, что сыновья Майера Амшеля уже миллионерами начинали свою деятельность, а внуки даже были миллиардерами, но все это сильно преувеличено. Миллионером не начинал никто из сыновей, включая и Натана в Лондоне. У них, конечно, был солидный капитал, но миллионы, которыми они стали обладать уже в конце жизни, они заработали сами. Миллиардерами стали последующие поколения, уже в XX веке, это были даже не их внуки.

Тайна успеха сыновей Майера Амшеля кроется прежде всего в строгом следовании основным принципам, которые постоянно внушал им их отец и оставил в своем завещании.

Дипломат, публицист и задушевный друг князя Меттерниха, Фридрих фон Генц, до конца своей жизни поддерживающий дружеские отношения со всеми Ротшильдами, пытался проникнуть в тайну продвижения Ротшильдов к мировому признанию и пришел при этом к следующим выводам:

«Вопрос о том, как дом Ротшильдов смог за такое короткое время осуществить все, чего они в действительности достигли, без сомнения, интересовал меркантильные и политические умы. По всей видимости, на него не так трудно ответить, как это обычно думают. Кто, не останавливаясь на случайностях, способен понять, что успех во всех больших начинаниях зависит не только от выбора и использования благоприятного момента, а в большей степени еще и от строгого соблюдения однажды усвоенных главных принципов, тому сразу станет ясно, что было два основных положения, которые этот дом никогда не упускал из виду. Наряду с мудрым ведением дел и использованием выгодной конъюнктуры именно им они главным образом обязаны своим сегодняшним процветанием.

Первое из этих основных положений побуждало пять братьев всегда вести дела в постоянном содружестве. Это был завет, оставленный умирающим отцом. И если когда-либо над ними всходила счастливая звезда, то они были полны решимости никогда не нарушать этого правила.

После смерти отца любое предложение, с какой бы стороны оно ни исходило, было предметом совместного обсуждения, любую даже самую незначительную операцию они проводили по заранее обговоренному плану, прилагая общие усилия. Прибыль всегда делили поровну.

В течение многих лет они жили далеко друг от друга: Франкфурт, Вена, Лондон, Париж, Неаполь. Но это обстоятельство не мешало их тесному взаимопониманию. Даже наоборот, из этого они извлекали определенную пользу, так как всегда были информированы о положении дел в различных столицах. И каждый в своем городе мог более целесообразно подготовить дела, которые следовало осуществить всей фирмой.

Второе основное положение, которое они никогда не выпускали из поля зрения, заключалось в том, чтобы никогда не гнаться за непомерно высокой прибылью, любую операцию держать в определенных рамках и, насколько позволяет человеческая предусмотрительность и мудрость, оградить себя от случайностей. В этом основном правиле: *Servare modum finemque tenere* — знать меру и никогда не терять цель из виду — заключается один из главных секретов их силы.

Немалое влияние на успех их предприятия оказали и личные моральные качества пяти братьев. Совсем не трудно создать многочисленную партию, если своим делом сумеешь заинтересовать других. Но чтобы объединить голоса всех партий и добиться их уважения, нужны не только материальные средства, но и определенные черты характера, которые не всегда зависят от власти и богатства».

Автор попытается подтвердить это суждение Генца. Благодаря справедливости своих требований, пунктуальности своих действий, простоте и ясности изложения своих предложений и четкому их исполнению они постоянно пользова-

лись доверием всех правительств и знатных семей, что является одним из решающих факторов процветания любого банка. Сотрудничество и взаимная поддержка двух братьев была почти легендарной.

С полным правом Генц подчеркивает то обстоятельство, что пять братьев рассредоточили свое предприятие в пяти важнейших центрах. Одновременно это были и главные центры политической жизни. Амшель Майер, старший сын, вел все дела родового дома во Франкфурте, куда сходились все нити фирмы. Натан и Джеймс еще при жизни отца переехали в Англию и Францию и основали свои фирмы в Лондоне и Париже. Соломон поселился в имперской столице Вене, откуда князь Меттерних правил всей политикой в Европе. Карл Майер основал свой банк в Неаполе, который через империю Бурбонов обеспечивал деньгами и другие итальянские города, даже Ватикан.

В XIX веке пять братьев выпускали государственные займы почти для всех стран, что дало дому Ротшильдов возможность превратиться в абсолютную финансовую монархию. О пяти финансистах Берне писал: «Устойчивое равновесие в Европе поддерживалось евреями. Сегодня они дают деньги одной власти, завтра — другой, всем по очереди и заботятся таким образом о всеобщем мире». Мы увидим далее, что внук придворного фактора Берне очень метко охарактеризовал положение Ротшильдов того времени.

Неоднократно возникал вопрос, почему у дома Ротшильдов не было своих филиалов в Берлине и Петербурге. В Берлине утвердились банки евреев Мендельсона и Блайхредера, не считая многочисленных мелких банков. Именно банк Блайхредера установил тесные отношения с прусским государством, с Гогенцоллернами и с князем Бисмарком. Поэтому Ротшильды избрали здесь путь сотрудничества с банком Блайхредера, сделав его своим представителем в Пруссии. Ведущей финансовой силой Петербурга был дом Штиглица. Когда Ротшильды попытались обосноваться там, барон Штиглиц своим личным обращением к царю помешал открытию филиала «еврея» Ротшильда.

Без ущерба для тесных и доверительных взаимоотношений между пятью братьями, каждый из них умел в своей более узкой сфере поддерживать превосходные отношения с компетентными и влиятельными членами правительства. Еще и сегодня достойна удивления их информационная служба, всегда вовремя оповещавшая обо всех политических и финансовых намерениях. Если они намеревались получить крупный и прежде всего долгосрочный государственный заем или добиться монопольного положения в какой-либо определенной экономической области, то не боялись огромными взятками привлечь на свою сторону министров, партии и даже парламенты. Во Франции Джеймс пользовался этой системой с особым размахом.

Но в XIX веке пять братьев занимались не только финансовыми делами, не только «загребали» деньги ради денег, как говорили о них. Как и дом Оппенгейма в Кельне, они прежде всего предугадали рентабельные возможности промышленной революции. В Англии, Франции, Германии и Австрии они развили широкую экономическую деятельность, вложили свое состояние в крупные промышленные предприятия и в земельную собственность. В своих странах они считались самыми крупными землевладельцами.

Постоянному единству пяти братьев не могло помешать и то обстоятельство, что различные политические течения последующих десятилетий оказали влияние на их убеждения. Англия и Франция, так называемые западные державы, проводили либеральную политику, поэтому и предпринимательская деятельность братьев Натана и Джеймса проходила более свободно, раскованно по отношению к правительству, которое было более демократичным, чем в странах Центральной Европы. Амшель во Франкфурте и Соломон в Вене, как и их последующие поколения, оставались тесно связанными с правящими династиями, были настроены консервативно и поддерживали более близкие отношения с аристократическими кругами своих стран. Карл Майер в Неаполе, будучи евреем-финансистом, имел даже связи с Ватиканом и за свои займы был награжден высшими орденами папст-

ва. Именно консервативная держава Австрия возвела братьев Ротшильдов в дворянство и присвоила каждому впоследствии звание имперского барона.

Из пяти братьев блестящим даром финансиста обладал третий, Натан. Он больше всех способствовал процветанию и повышению авторитета дома Ротшильдов. Благодаря служебному рвению, проявленному во время наполеоновских войн, он сумел приобрести полное доверие английских политических деятелей и пользовался им на протяжении всех пятидесяти лет своей деятельности. Как его отец Майер Амшель полвека верой и правдой служил гессенскому курфюрсту, так и Натан в Лондоне постоянно сотрудничал с Джоном Чарльзом Гарри-сом, который вначале был личным секретарем английского канцлера казначейства, потом начальником по снабжению союзников и британских войск, сражавшихся на континенте, а в конце концов и канцлером казначейства.

В 1798 году Натан переехал в Англию, где, будучи агентом своего отца, скупал в Манчестере изделия фабрик, став таким образом коммерсантом, полезным в торговле дома Ротшильдов. Позже Натан рассказывал одному из гостей о своих начинаниях:

«Во Франкфурте было слишком мало места для всех нас. Я вел дела с английскими товарами. Как-то приехал один англичанин, полностью владевший рынком. Он строил из себя великого человека и вел себя так, как будто оказывал нам милость, продавая нам свои товары. Я каким-то образом обидел его, и он отказался показывать мне свои образцы. Это случилось во вторник. Тогда я сказал отцу:

«Я сам поеду в Англию!» Я говорил только по-немецки, но это ничего для меня не значило. В четверг я уже уехал. Чем ближе была Англия, тем дешевле становились английские товары. Прибыв в Манчестер, я истратил все свои наличные на покупки. Все было очень дешево, и я получил большую прибыль. Вскоре я понял, что из этого предприятия можно извлечь тройную пользу: заработать на сырье, окраске и на собственном изготовлении. Фабриканту я сказал: «Я поставлю тебе сырье и краску, а ты мне — готовый товар». Таким обра-

зом, я получил тройную прибыль и стал продавать дешевле других.

За короткое время с моими 20 тыс. фунтов стерлингов я получил 60 тыс. фунтов, двойную прибыль. Для достижения успеха я использовал только единственный принцип. Я сказал сам себе: «Что могут другие, то и я смогу». Так я достиг уровня того англичанина с образцами и многих других. У меня было еще одно преимущество: коммерсантом я стал экспромтом, без всякой подготовки. Я все брал с собой и на месте заключал договор».

В 1803 году Натан переехал в Лондон а в 1803 или 1804 году основал там еще и сегодня существующий банк «Натан Майер Ротшильд и сыновья». В 1812 году Джеймс основал в Париже фирму «de Rothschild Freres» («Братья Ротшильды»). В 1816 году Соломон открыл в Вене банкирский дом «С.М. фон Ротшильд», в 1820 году Карл Майер фон Ротшильд стал главой филиала в Неаполе. Родовой дом во Франкфурте вел Амшель Майер фон Ротшильд. Эти «Пять Франкфуртцев» руководили всеми банками как единым совместным предприятием. Их содружество прежде всего уменьшало риск, возможный при крупных государственных займах. Так называемые пул-договоры обеспечивали общность интересов. Каждые три-пять лет братья встречались на собрании общества. Эти «пять пальцев одной руки» сумели до конца века пользоваться определенной международной привилегией на эмиссию крупных государственных займов.

Самые крупные финансовые операции проводились в период между восхождением Наполеона I и свержением Наполеона III. До самой своей смерти Натан в Лондоне был основной движущей и направляющей силой всех этих операций. Его успех в Англии тесно связан с курфюрстом Гессена, который в 1809 году установил с Натаном связь через Будеруса. В феврале 1809 года Натан получил заказ скупить на 150 тыс. фунтов стерлингов трехпроцентный английский аннуитет по курсу 73,5. Так как фунт равнялся 11 флоринов, Будерус должен был выплатить Ротшильду 1 млн. 212 тыс. 750 флоринов. В декабре курфюрст решил приобрести капитал в

английских акциях на сумму 150 тыс. фунтов на тех же условиях. Курфюрст был доволен, что сумел надежно вложить свои излишки, составлявшие ежегодно по меньшей мере 750 тыс. флоринов. В сентябре 1810 года последовал новый договор на приобретение английских акций на 150 тыс. фунтов по курсу 74%. Когда Ротшильд снизил цены до 73 %, капитал повысился до 250 тыс. фунтов. Таким образом, в 1809 — 1910 годах Натану Ротшильду поручили скупить трехпроцентный аннуитет на 550 тыс. фунтов. Покупная цена курфюрста составила 3 млн. 240 тыс. 875 флоринов. Эта сделка была самой выгодной из всех дел, которые вел банкирский дом Ротшильдов с курфюрстом, что способствовало быстрому продвижению филиала в Лондоне.

Приобретение аннуитетов было проведено так, что фирма «Ротшильд и сыновья» деньги курфюрста перед их окончательным вложением могла использовать для краткосрочных выгодных дел.

В эти же годы Натан в Лондоне, а Джеймс во Франции проводили крупные дела по закупке золота и посредничеству в обмене для союзников против Наполеона, поэтому справедливо будет предположить, что финансовые операции осуществлялись на миллионы курфюрста. Натан Ротшильд был вынужден служить английскому финансовому управлению. С 1808 по 1816 год союзникам на континенте были переведены из Англии многие миллионы. Только за один год эта сумма составила 11 млн. фунтов стерлингов.

Британское правительство поручило банкирскому дому перевод денег для английской армии в Испании. Деньги нужно было контрабандой переправить через Францию. Здесь Джеймс Ротшильд проявил все свое искусство банкира. Он сумел вместо в заблуждение французские власти, представив перевод денег англичанами как проявление их слабости. Наполеон и французские ведомства даже и не пытались вникнуть в истинную суть дела. Эта акция во многом способствовала поражению Наполеона, чем Натан по праву гордился: «Когда я открыл торговлю в Лондоне, компания из Восточной Индии продала золота на 800 тыс. фунтов стерлингов. Я ску-

пил все, так как знал, что золото нужно герцогу Веллингтону. Я по дешевой цене приобрел большое количество его векселей. Меня вызвали в правительство и заявили, что это золото им нужно, но они не знали, как его можно доставить в Португалию. Я взялся за это дело и переправил деньги через Францию. Это было самое удачное из всех моих предприятий».

Это действительно было одно из самых смелых дел Ротшильдов. Но Натан и Джеймс так удачно провели трансферт через Францию, что с тех пор английское правительство стало доверять Натану самые крупные финансовые операции. Так, например, по поручению правительства он купил в Париже вексель на 200 тыс. фунтов, что было необходимо для финансирования возвращения Людовика XVIII на французский трон.

После свержения Наполеона с престола аппарат Ротшильдов осуществил трансферт в 120 млн. фунтов французской репарации из Парижа в Лондон, Вену и Берлин. Капиталов банков Ротшильдов было достаточно, чтобы предлагать такие миллионные суммы. Ни одна банковская фирма континента не могла провести подобную финансовую операцию, не говоря уже о крупных займах.

В 1904 году, в год юбилея Лондонской фирмы, был опубликован каталог займов с 1804 по 1904 год. Насколько он был полным, осталось под вопросом, как и то, были ли это займы всех пяти домов, потому что у Ротшильдов были дела, о которых так и не узнали потомки. Но даже в этих займах отчетливо отражается политика XIX века. Они полностью опровергают утверждение о том, что Ротшильды не занимались политикой и их интересовали только деньги. Известно, что их заемная политика во время кризисов 1830 и 1840 годов предотвратила войну, а в 1866 году они не дали денег ни Пруссии, ни Австрии. Их финансовые операции после 1815 года были далеки от всяких войн. Но полностью прекратить войны в мире не под силу было даже финансовому могуществу дома Ротшильдов.

Предложив в 1824 году заем Бразилии, Ротшильды вышли за пределы Европы. До конца века Бразильская империя оставалась в финансовом отношении доменом Ротшильдов.

Заем, предоставленный Греции в 1832 году под гарантии Англии, Франции и России, дал Афинам возможность образовать независимую монархию.

Как известно, французскую репарацию Германии в 1870-1871 годах ускорили с французской стороны Ротшильд, с немецкой стороны Герсон Блайхредер, доверенное лицо Бисмарка. Получение этих 5 млрд. франков было большим достижением «Н.М. Ротшильда и сыновей» совместно с банкирским домом Баринга Бротерса, где вначале были собраны два миллиарда, затем в 1872 году еще три миллиарда франков. Банкиры и финансисты, во главе с фирмой «Н.М. Ротшильд и сыновья», гарантировали стабильность обменного курса. Эта крупная акция в пять миллиардов, проведенная совместно с бароном Альфонсом фон Ротшильдом из Парижа, стала возможной лишь потому, что семья Ротшильдов и их друзья мобилизовали все свои источники и всю свою энергию.

Операцией еще большего политического значения считается приобретение 49,3% основного капитала акций Суэцкого канала. Для этого английскому правительству понадобилось почти 80 млн. Нужно было действовать очень быстро. Ротшильд представил деньги тотчас же. Нет ничего удивительного в том, что премьер-министр Дизраэли воскликнул:

«Ротшильды не могут быть лишними».

Когда Англия отменила рабство, Натан предоставил заем в 15 млн. фунтов, чтобы возместить убытки рабовладельцам.

Что Ротшильды ставят на карту во время военных потрясений, хорошо можно понять из письма Джеймса своему брату Соломону в 1830 году: «У нас еще на 18 млн. франков номинальной французской ренты. Если сохранится мир, получим 75%, а если разразится война, то 45%... Поверь мне, по моему мнению, сейчас многое зависит от князя (Меттерниха); если он захочет мира., то будет мир».

У Натана было четыре сына и три дочери. Еще при жизни он завещал своим детям около 800 тыс. фунтов. Кроме того, каждый из его сыновей унаследовал еще 120 — 150 тыс. фунтов, помимо торгового капитала. Помпезные похороны 8 августа 1836 года в Лондоне показали, какую власть и силу при-

обрел Ротшильд в Англии. За гробом шли послы великих держав, лорд мэр, шерифы, члены муниципалитета, на ногах был весь Лондон. Руководство общим домом теперь перешло к Джеймсу в Париже. Главой фирмы в Лондоне стал сын Лионель. Когда в 1858 году его в четвертый раз избрали в нижнюю палату, дружба с консерватором Дизраэли дала ему возможность провести в Англии полную эмансипацию евреев.

После основания рейха финансовая политика лондонских Ротшильдов была направлена на установление взаимопонимания между Германией и Англией. Но именно здесь оказалось, что политические силы все же сильнее финансовых интересов. В 1866 году дом Ротшильдов напрасно старался помешать войне с Пруссией. В 1879 году Лионель умер. Его сменил Натаниель. Состояние Ротшильдов в Лондоне оценивалось тогда в два миллиарда марок. Вначале Натаниель был наследным баронетом, в 1885 году стал лордом. Он был первым евреем, который вошел в палату лордов. Потомки Натана полностью срослись с английским обществом. Они занимались не только финансовыми делами, но интересовались искусством и наукой. Женская половина выходила замуж в дома английской аристократии, не меняя своей веры. Ганна Ротшильд (1851-1890) была супругой премьера лорда Розбери, она пользовалась большим авторитетом в среде английских евреев.

\* \* \*

Джеймс Ротшильд в самом начале своей деятельности был только агентом брата Натана в Париже. После свержения Наполеона он все больше и больше стал вникать в финансовые дела родового банка и уже смог самостоятельно принимать участие в крупных государственных займах и делах бирж и промышленных предприятий. Будучи противником Наполеона, он быстро установил добрые отношения с возвратившимися Бурбонами. Когда в результате июльской революции Бурбоны были свергнуты, парижскому банкирскому дому удалось войти в контакт с буржуазным королем Луи Филиппом из дома Орлеанской линии.

Еще больше, чем Натан в Лондоне, он поддерживал постоянные связи с ведущими министрами, поэтому всегда был в курсе их планов. Часто случалось так, что тексты их речей в парламенте ему были известны еще до того, как их произносили. Он был настоящим мастером в нужное время и в нужном месте вручить подарок (*Douceurs*). Этим же методом он привлек на свою сторону и прессу. Хотя Ротшильды не основали ни одной газеты, своими финансовыми средствами они довольно сильно влияли на их политическое направление. Используя различные *Douceurs*, он смог привлечь на свою сторону и видных публицистов. Известный поэт Генрих Гейне был частым гостем в доме Джеймса Ротшильда. Гейне зарабатывал часто на биржевых сделках Джеймса, поэтому принимал «подарки» без лишней скромности. На праздниках и торжествах Джеймс охотно окружал себя учеными и артистами. Он хотел слыть не только «королем Ротшильдом I», но и меценатом.

Первые финансовые акции, в которых Джеймс принимал участие, касались превращения прежних пятипроцентных государственных займов в трехпроцентные. Из других государственных займов особенно следует указать на займы папе, где Джеймс, пользуясь случаем, вкладывал деньги для своих единоверцев в теократическом государстве. Какие прибыли получал Джеймс от спекуляций на бирже, рассказывает в своих письмах дипломат Курт фон Шлецер. 23 мая 1864 года барон Александр фон Штиглиц, директор Русского государственного банка, потомок придворного еврея из Арользена, посетил своего коллегу Джеймса Ротшильда, который поведал ему, что неожиданно сразу выиграл на бирже 24 миллиона. Обратившись к Штиглицу, он признался, что ничего подобного на бирже еще не случалось.

За четверть века Джеймс стал вторым из самых богатых людей, только состояние короля было больше. Несколько озабоченно описывает Гейне положение Джеймса в середине века: «Мне приходилось видеть людей, которые, приближаясь к великому барону, вздрагивали, как будто касались вольтова столба. Уже перед дверью его кабинета многих ох-

ватывает священный трепет благоговения, какое испытывал Моисей на горе Хорив, когда он заметил, что стоит на священной земле. Точно так же, как и Моисей, снимал свою обувь, так и какой-либо маклер или агент по обмену, отважившись переступить порог личного кабинета господина Ротшильда, прежде всего стягивал с себя свои сапоги, если не боялся при этом, что его ноги будут пахнуть еще хуже, и этот запах стеснит господина барона. Личный кабинет Джеймса и на самом деле представляется удивительным местом, вызывающим возвышенные мысли и чувства, как вид океана или неба, усеянного звездами: здесь можно почувствовать, как ничтожен человек и как велик Бог! А деньги — это Бог в наше время, и Ротшильд — его пророк».

Натан указал братьям на те выгодные шансы, которые может предоставить строительство железных дорог. Он посоветовал им принять в этом участие, и Ротшильды действительно внесли свой вклад при строительстве сети железных дорог во Франции, Бельгии и Австрии.

Чтобы получить привилегию на строительство Северной дороги во Франции, Джеймс не жалел никаких средств. Подкуплены были парламент и пресса, когда железнодорожное общество выпустило 400 тыс. акций по 500 франков. Члены обеих законодательных палат получили 15 тыс. акций на 4,5 млн. в качестве *Douceurs*. Таким же образом заставили замолчать и прессу. Редакторы отдельных газет получили в подарок по 70, 100 и 150 акций, в зависимости от значимости издания. Все газеты молчали, только «Националь» составила исключение. Ее редактор, которому Ротшильд послал сто акций, подарок отклонил и не поддержал проект Ротшильда на строительство железной дороги. Но барон Ротшильд все-таки получил концессию на строительство Северной дороги. Здесь уместным было бы замечание государственного канцлера Меттерниха, который в одном из доверительных писем послу в Париже отметил финансовую мощь Ротшильда во Франции следующими словами: «Банкирский дом Ротшильда играет во Франции гораздо большую роль, чем правительство какого-либо иностранного государства, может быть, за исключением Англии.

Для этого есть свои объективные причины, которые с моральной стороны, конечно, не могут быть оправданы: основной движущей силой во Франции являются деньги. Совершенно открыто признают коррупцию, этот практически поистине самый значительный элемент современной системы представительства» Хотя Ротшильды и вложили крупный капитал в европейские железные дороги, но основную прибыль получили благодаря успешным спекулятивным сделкам с акциями. Джеймс, например, на ценных бумагах железной дороги получил более сорока миллионов франков, так как курс акций из-за соответствующего влияния за короткий срок поднялся на девятьсот франков. Если курс поднимался до определенной отметки, Ротшильд продавал акции. Таким образом Ротшильд мог возместить неизбежные убытки. Так в 1856 году на много миллионов «прогорел» казначей Северной дороги.

Когда к власти пришел Наполеон III и стал императором, Ротшильд утратил свои взаимоотношения с троном. Новый император не забыл, как его дядю свергли при помощи миллионов дома Ротшильда. Но Джеймс нашел поддержку у императрицы Евгении, так как он в отличие от других финансистов с самого начала поддерживал брак Наполеона с испанской графиней Монтийо. Но отношения с Наполеоном оставались довольно прохладными, несмотря даже на визит, который император нанес Джеймсу в его роскошном дворце. Напротив, император старался отдалить дом Ротшильда, предоставив для конкуренции более благоприятный кредит братьям Перейре и всячески поддерживая их банк. Но Ротшильдам еще суждено было увидеть провал этой конкуренции, им вообще всегда удавалось преодолеть любых конкурентов.

Советником по финансам Наполеона III стал Фулд, совладелец банкирского дома Оппенгейм и Фулд. Врагом Ротшильда был и герцог фон Морни, сводный брат императора. Но в отличие от всех Джеймсу удалось добиться признания, хотя и рискованными средствами. В Испании были взяты в аренду копи по добыче ртути в Альмадене. Когда министр финансов стал чинить препятствия, его подкупили Douceurs в 1,6 млн. франков. Это был самый большой «подарок», который Рот-

шилдь когда-либо делал, тем более, что еще 500 тыс. франков перешло в шкатулку королевы. За это Ротшильды добились монополии на добычу ртути в Европе, эксплуатация месторождений ртути в течение тридцати лет принесла им огромные прибыли. Испании они гарантировали 2,32 млн. фунтов пятипроцентных ипотечных документов на ртуть.

Что думал Джеймс о Наполеоне III и его режиме, можно видеть из его высказывания: «*l'empire, c'est la baisse*», которое он, изменив известное изречение, сформулировал так: «*L'empire, c'est la paix*». Окончательного падения «*baisse*» Наполеона ему уже не дано было увидеть. 15 ноября 1868 года Джеймс скончался и был похоронен в семейном склепе в Париже. От брака с племянницей Бетти, дочери брата из Вены, которая была на 13 лет младше его, было шестеро детей, которые по традиции тоже женились и выходили замуж в их же семье.

Джеймс начал свою деятельность в княжеских домах и достиг славы ведущего банкира. Его клиентами были монархи Европы, состояние которых Ротшильды значительно увеличили. Когда в 1865 году умер первый бельгийский король Леопольд, пять миллионов франков его личного состояния, доверенных в 1848 году дому Ротшильдов, увеличились до двадцати миллионов. Когда Джеймс умер, «Кельнише Цайтунг» сообщала, что франкфуртец прибыл в Париж с одним миллионом франков, а оставил состояние в два миллиарда. Это, конечно, сильно преувеличено, так как такое огромное состояние было у Ротшильдов лишь в XX веке.

Руководство домом в Париже взял на себя старший сын, барон Альфонс. И в третьем поколении единство родового дома было сохранено, хотя их узы постепенно ослабевали. Третье поколение прочно вросло в те страны, куда они приехали однажды в качестве гостей. Все свое время они не стали уделять исключительно финансовым операциям, да и в этом не было необходимости, так как состояние отдельных банкирских домов Ротшильдов было настолько велико, что оно увеличивалось само по себе.

Барон Альфонс явился представителем династии совершенно нового типа. Его коллекции произведений искусств

считались в Париже особой достопримечательностью. Барон Альфонс отличался прежде всего своим пониманием социальных проблем. На сооружение домов для рабочих он пожертвовал десять миллионов франков. Французы считали барона Альфонса своим, тогда как его отца Джеймса никогда не причисляли к настоящим французам. В 1870 — 1871 годах в его замке король Вильгельм и Бисмарк устроили свою главную квартиру. Когда король входил в эти роскошные апартаменты, то не смог удержаться от восклицания: «Такое мы не можем позволить себе, для этого нужно быть Ротшильдом». Здесь между бароном Ротшильдом и Герсоном Блайхредером была подписана французская репарация. При поставке огромной суммы Альфонс проявил весь свой французский патриотизм.

Свержение Наполеона III не огорчило Ротшильдов. Они лояльно сотрудничали с последующими республиками. Барон Альфонс был зачислен в Академию Франции среди сорока бессмертных, что может служить лучшим доказательством полного слияния династии с нацией. Парижские Ротшиллы и по сей день сохраняют свое блестящее положение в экономической и общественной жизни Франции. Но они не смогли удержать того могущества, которое барон Джеймс придал своему дому в первой половине XIX века. И это зависело не только от того, что в следующих поколениях уже не было таких предпринимателей высокого класса, а и от изменившихся условий на финансовом рынке.

Родовым домом во Франкфурте руководил старший из пяти братьев, Амшель Майер Ротшильд.

Вместе со своим братом Соломоном, жившим в Вене, они по преимуществу были придворными банкирами немецких князей и австрийских магнатов, о чем говорит длинный список предоставленных займов. Само собой разумеется, что финансисты высшей знати вскоре и сами были причислены к аристократическим слоям общества. Император Австрии уже возвел в дворянство значительное число придворных евреев — троих братьев Хениг, троих братьев Вертгеймер, Арнштайнов, Эскелес и Герцов. В Баварии к дворянскому сосло-

вию причислены придворные банкиры Арон Элиас Зелигман и Якоб Гирш. Очередь дошла и до Ротшильдов, к тому же придворными факторами они уже были почти двадцать лет.

Возведение в дворянство произошло по ходатайству министра финансов графа Штадиона. Вначале титул получил Амшель, затем и Соломон. К этому времени братья стояли во главе франкфуртского вексельного банка в Шенбруне. Это произошло 25 сентября 1816 года, а 21 октября титул получили братья Якоб и Карл. 25 марта 1817 года каждому был изготовлен диплом дворянина. По ходатайству советника правительства Нижней Австрии и придворного агента Зонлайтнера, доверенного лица четырех братьев, диплом был вручен каждому отдельно, так как братья проживали в четырех разных странах.

Примечательным для оценки деятельности Ротшильдов был и тот факт, что они как евреи были записаны в дипломе менялами, в то время как финансисты христианской веры именовались банкирши. Граф Штадион посчитал также, что единственным основанием для возведения в дворянство служило дело об английских субсидиях 1815 года. Это значительное дело они сумели осуществить «с большой тщательностью и точностью», «отличившись при этом особой сговорчивостью и услужливостью». Что касается старшего Ротшильда, то в актах на возведение в дворянство его имя не всегда писали правильно. Вначале его называли Майер Амшель — так звали отца, скончавшегося в 1812 году, — потом Амшель Майер. Натан, проживающий в Англии, в этих документах упомянут не был.

Венские придворные финансисты вскоре после получения дворянства добивались титула барона, поэтому Ротшильды тоже ходатайствовали о присвоении им этого звания. 29 сентября 1822 года их просьба была удовлетворена. Теперь в документы включили и Натана, который сразу стал бароном. На этот раз пять братьев были прямо названы банкирами. Они были австрийскими баронами, «учитывая заслуги, оказанные государству», «с почтительным словом Ваше благородие». И снова каждый из пяти братьев получил свой собственный диплом барона. Их герб был украшен девизом: *Concordia, Integritas, Industria*. (Согласие. Честность. Трудолюбие.).

Этот девиз полностью выражал единение братьев, их честность и неутомимое усердие. Но получение титула барона едва ли означало для пяти братьев повышение их авторитета. Натан никак не мог воспользоваться этим титулом в Англии. Это противоречило английской конституции, не разрешавшей предоставление дворянских званий иностранцам. Но все же возведение в дворянство изменило стиль жизни Ротшильдов. Они приобрели роскошные дворцы, стали давать великолепные обеды, на которые съезжались представители аристократических кругов многих стран. Они охотно принимались европейской аристократией, особенно немецкой, в то время как буржуазия довольно сдержанно относилась к этой финансовой династии. Так, например, тайный советник Баден-Бадена в 1861 году отказал Ротшильду в праве гражданства, хотя там у него были богатые владения, и власти вынуждены были ходатайствовать о предоставлении ему права гражданства. И Соломон, хотя и был австрийским бароном, не мог быть гражданином Австрии, так как был евреем. Прошло еще много лет, пока он стал почетным гражданином Вены, постоянным жителем Австрии.

Государственный канцлер князь Меттерних был большим покровителем Ротшильдов в Австрии, а они предоставляли в распоряжение его режиму многие миллионы. Он тоже активно содействовал их возведению в дворянство. Поэтому нет ничего удивительного в том, что 23 сентября 1817 года государственному канцлеру в доме Ротшильда был предоставлен заем в 900 тыс. гульденов под 5%, которые необходимо было выплатить до 1834 года. Но уже в 1827 году Меттерних все выплатил! Финансовые акции проводились надлежащим образом и никогда не были связаны с подкупом. Но никакого сомнения не может быть в том, что подобная финансовая помощь, а было еще и много других случаев, создавала между государственным деятелем и финансистом определенные обязательства, сковывающие свободу принятия решений Меттернихом по отношению к братьям Ротшильдам. Чаще всего Меттерних был склонен поддерживать желания и планы Ротшильдов.

Соломон во Франкфурте тоже был банкиром немецкого союза, хотя там было достаточно своих известных банкирских домов, таких как банк братьев Бетманов. Но Меттерних вместе с Пруссией высказался в пользу Ротшильдов. Речь шла о солидной сумме в 20 млн. франков из военной контрибуции Парижа для сооружения четвертой крепости на Рейне. Ротшильды предложили свои услуги в переводе этих денег во Франкфурт, чтобы, обменяв их, держать наготове для парламента. Джеймс в Париже предложил 3,5%, Соломон в Вене — 3%, если им предоставят деньги, когда они действительно будут необходимы. Благодаря вмешательству Меттерниха 20 млн. были предоставлены на неопределенный срок под 3,5%, хотя за наличные деньги следовало уплатить 5 %. Такой дешевый и к тому же огромный кредит, конечно, был выгоден дому Ротшильда.

Ротшильды всегда сохраняли верность Гессенскому дому. 27 февраля 1821 года умер курфюрст, с деньгами которого они начали свое восхождение. В то время «Пять Франкфуртцев» уже имели прочные деловые отношения с ведущими государствами Европы. Пришедший к власти курпринц нуждался в деньгах, и Ротшильды неоднократно помогали ему значительными суммами. Но у нового курфюрста не было той деловитости, которой обладал его отец, считавшийся самым крупным и преуспевающим банкиром среди правящих немецких князей.

Тесные взаимосвязи Амшеля с гессенским двором выражались еще и в том, что он взял на себя заботу о княгине Ганеу, марганатической супруге курфюрста Фридриха Вильгельма I, и ее детях. Немецкие князья охотно давали своим придворным факторам-евреям подобного рода секретные поручения, так как знали, что они будут молчать и действовать тайно.

Франкфуртский родовой дом был чрезмерно признателен Бударусу фон Карлсхаузену. Поэтому для Амшеля Майера было тяжелым ударом, когда 3 августа 1819 года его покровитель скончался. В соответствии с заключенным договором он принимал участие в финансовых делах и смог оставить своей семье состояние в 1,5 миллиона гульденов. Свое завеща-

ние он закончил словами: «О своих дорогих детях я заботился, насколько у меня хватало сил. Я не боялся никаких лишений и трудностей, если речь шла об их счастье. Вся моя жизнь была направлена на то, чтобы обеспечить их благополучие. Бог благословил мои старания... А Вы, мои дорогие дети, послушайте и последуйте моему последнему отцовскому наставлению: берегите состояние, которое я с Божьей помощью приобрел для вас. Ни одна слеза несчастного и ни одно проклятие обманутого не лежит на нем бременем. Стремитесь преумножить его и укрепить своей бережливостью, любовью к порядку, прилежанием, благоразумием, снисходительностью и богобоязненностью. Остерегайтесь жадности и алчности, в зародыше убивающей любую добродетель и любое доброе дело! Никогда не забывайте, что скромность ведет к богатству».

Ответной услугой за это солидное состояние оказалось вытеснение всех торговых домов из финансовых дел курфюрста и возможность, предоставленная председателем парламента, использовать наличные деньги курфюрста для укрепления доверия к дому Ротшильда и обеспечения расширяющихся спекуляций.

Но вскоре потеря покровителя была возмещена тем, что дом Ротшильдов снискал благосклонность главных немецких государственных деятелей, вначале Меттерниха, а потом в еще большей степени Бисмарка и мог рассчитывать на их покровительство в различных финансовых операциях. Что может значить милость Меттерниха, о том свидетельствует эпохальное событие в жизни Амшеля Майера. Когда в 1820 году Меттерних приехал во Франкфурт, он получил от Амшеля Майера письмо следующего содержания:

«Светлейший князь! Милостивый князь и государь! Надеюсь, Ваша Светлость будет так благосклонен и не посчитает за дерзость, если я осмелюсь просить Ваше Высочество о высокой милости отобедать у меня сегодня.

Это счастье составило бы целую эпоху в моей жизни. Я все же не отважился бы на такую просьбу, если бы мой брат в Вене не заверил меня, что Ваша Светлость не откажет мне в этой милости.

Находящиеся здесь господа из Австрии обещали мне присутствовать на тот случай, если Ваша Светлость пожелает встретиться еще с кем-либо, только велите приказать, так как любой посчитает за счастье составить общество Вашему Высочеству».

Приглашение Меттерних принял и отобедал у Амшеля Майера в обществе очень близкой к нему княгини Ливен. В обществе Франкфурта это не осталось незамеченным, прибавилось и завистников, которым не очень нравилось быстрое социальное продвижение Ротшильда.

Супругу Амшеля Майера прусский посол во Франции пригласил на бал. Христианские банкиры Бет-лан, Брентано, Гонтард теперь часто обедали с Ротшильдами и приглашали их к себе в гости. Больше ни одно значительное финансовое дело не обходилось без участия этого дома. Бургомистр Бремена Шмидт, представитель своей земли во Франкфурте, после беседы с членом бундестага Австрии графом Буол-Шауенштайном так описывает положение дома Ротшильда в то время:

«Своими невероятно крупными финансовыми делами, вексельными и кредитными связями этот дом и на самом деле превратился в подлинную финансовую мощь и настолько завладел финансовым рынком, что в состоянии по собственному желанию определять и поддерживать все движения и операции влиятельных лиц, даже самых крупных европейских рынков... Многие средние и мелкие государства находятся в постоянной зависимости от его власти, что облегчает ему при необходимости обращаться с просьбой, особенно если она оказывается такого незначительного свойства, как протекция нескольких десятков евреев в небольшом государстве».

Под протекцией Шмидт имел в виду государственное равноправие евреев Франкфурта. Вопреки сопротивлению графа Буола, Ротшильд добился его при поддержке Меттерниха. У самого Меттерниха на службе финансистами были евреи, а некоторым знатым особам он способствовал в получении займа у Ротшильда, например, послу Австрии в Лондоне князю Паулю Антону фон Эстерхази. Ротшильд вместе с банкиром

Эскелесом обеспечил Меттерниху финансовую поддержку во время его обручения с графиней Цихи-Ферари. Царь Николай подарил молодоженам более 400 тыс. франков.

Несмотря на то, что сам Амшель Майер с неутомимым рвением заступался за своих единоверцев, он все же был противником сионизма. Всю свою жизнь он слыл оригиналом, которого не радуют его миллионы. К тому же следует добавить, что в браке с Евой Ганау, предназначенной для него отцом, у них не было детей. Современники особенно превозносили его за благотворительность. Во Франкфурте он многим еврейским семьям давал средства к существованию. Его считали самым благочестивым евреем во Франкфурте. Бисмарк, как прусский посланник при союзном сейме во Франкфурте, был частым гостем у Амшеля Майера. О Ротшильде он оставил следующие записи:

«Этот седой, худощавый мужчина небольшого роста, самый старший в роду, в своем дворце казался бедным. Детей у него не было, вдовец, которого люди часто обманывали, а благородные французские и английские племянники и племянницы, пользуясь его богатством, плохо обращались с ним, не проявляя к нему ни любви, ни благодарности».

Амшель Майер, проживший многие годы вместе со своим отцом в еврейском квартале Франкфурта и все свои силы отдавший для блестящего продвижения банкирского дома, умер 6 декабря 1855 года в возрасте 82 лет. Он был австрийским бароном, прусским тайным коммерческим советником и придворным банкиром, тайным финансовым советником курфюрста Гессена, тайным советником великого герцога Гессена, королевским консулом Баварии, рыцарем высоких орденов.

Самый знаменитый придворный еврей Германии, как ни один финансист до и после него, помог высшей аристократии первой половины XIX века укрепить феодальный стиль жизни. Своему племяннику Карлу, сыну брата в Неаполе, он завещал 60 млн. и родовой дом во Франкфурте. Дом Ротшильдов во Франкфурте пал во втором поколении. Неаполитанская линия, третья часть всего банкирского дома, продолжала линию Франкфурта, но и она распалась в том же поколении.

Карл (1820 — 1886) стал королевским придворным банкиром Пруссии и Баварии, генеральным консулом и членом верхней палаты. Его брат Вильгельм Карл (1828 — 1901) — австрийский и сицилианский генеральный консул, член верхней палаты — был последним шефом франкфуртского дома, с его смертью утратившего свою силу. Сыновей у него не было. Его дочь вышла замуж за банкира Гольдшмидта, которому в 1907 году Вильгельм II присвоил звание барона Гольдшмидта-Ротшильда. Дела дома отчасти перешли к банкирскому дому Гольдшмидт-Ротшильд и отчасти к дисконтному обществу. Сегодня закрыт и дом Гольдшмидт-Ротшильд. Их потомки живут в США и Швейцарии.

При бароне Майере Карле франкфуртский дом был тесно связан с Блайхредером, затем с торгово-промышленным банком в Дармштадте и с дисконтным обществом. Франкфурт взял на себя руководство так называемой группой Ротшильда, к которой, кроме венского филиала и австрийского кредитного банка, относились: М. Водианер в Вене, земельный кредитный банк в Вене, Венгерский общий кредитный банк в Будапеште, временами и дома Ротшильда в Лондоне и Париже. Долгое время существовал и Прусский Ротшильд-консорциум, к которому относился и франкфуртский дом Ротшильда, поддерживающий необходимую связь. Из прусского консорциума был образован государственный заемный консорциум, представленный фирмами Лазарда Шпайер-Эллиссена и Якоба С. Г. Штерна во Франкфурте — потомками Ротшильда. Эти консорциумы не были постоянными институтами. Они возникали от случая к случаю и проводили под покровительством Ротшильда крупные займы.

Барон Майер Карл принимал участие и при основании Прусского центрального акционерного общества в Берлине. Вместе с бароном Альфонсом, проживающим в Париже, он входил в наблюдательный совет. Немаловажную роль Майер Карл играл и как придворный финансист немецких князей. При последнем Ротшильде стало ясно, что Франкфурт окончательно уступил место Вене; Венский дом взял на себя все руководство. Вместо франкфуртского дома Ротшильдов поя-

вились крупные банки в рейхе Бисмарка. Но вдова Вильгельма, баронесса Матильда, и ее зять, барон Максимилиан фон Гольдшмидт-Ротшильд, принадлежали к самым богатым людям в Германии. Они были главными наследниками состояния, оцененного в 300 млн. оставленных последним франкфуртским Ротшильдом. Таким образом, франкфуртская линия разделила судьбу многих семей придворных факторов Германии. Все они вымерли. Несмотря на то, что еще оставались богатые дети основателей всего дела, семья часто начинала исчезать уже в третьем поколении.

\* \* \*

Краткий, но довольно успешный период времени просуществовала неаполитанская линия дома Ротшильда, основанная Карлом Майером. Он был королевским тайным коммерческим советником Пруссии, тайным финансовым советником курфюрста и великого герцога Гессена, генеральным консулом королевства Сицилия и герцогства Парма При поддержке Джеймса в Париже и Соломона в Вене он стал банкиром пап, королевства Сицилия, итальянских князей и премьер-министра Сардинии Кавоура.

Среди пяти братьев Карл Майер Ротшильд считался наименее способным финансистом. Он был тяжелым на подъем, очень строгим в своих ортодоксально-еврейских правилах. Но, что особенно важно, у него не было способности быстро приспосабливаться к той обстановке, в которую попадал. Он постоянно находился под влиянием братьев Соломона и Джеймса, заинтересованных в финансовых операциях в Италии. Но финансовую политику Карла постоянно поддерживал Меттерних, определявший всю политику Италии. На всех приемах Карлу на помощь приходила его великолепная и остроумная супруга Адельхайд. Она умела завоевать симпатию окружающих и использовать ее, как и все Ротшильды, на пользу своим единоверцам.

Для несколько беспомощного Карла Майера Италия была благоприятным местом проведения коммерческих операций, так как здесь он имел дело не с крупными государствами и могущественными правительствами, как его братья

Натан, Джеймс и Соломон, а с большим числом мелких государств, в резиденциях которых Карл Майер мог чувствовать себя более уверенно. Кроме того, этот четвертый сын старого Майера Амшеля уже оказал неаполитанскому правительству ценные услуги еще до того, как в 1824 году он окончательно поселился в Неаполе. Он помог провести финансовое отделение Неаполя от Сицилии, королю предоставил заем на 4,5 млн. дукатов, за ним последовали 16 млн., а в 1 году были выданы 20 млн. при условии, что его друг де Медичи, сосланный во Флоренцию, сможет вернуться назад. Под следующий заем он добился для своего друга Медичи должности министра финансов, чтобы иметь в правительстве свое доверенное лицо и умелого человека.

В Англии, то есть с помощью Натана, Карл Майер получил для Неаполя кредит в 2,5 млн. фунтов, 50 млн. марок — огромную сумму для такого государства, как Неаполь. Но Медичи постоянно следил за тем, чтобы финансовые дела королевства были в полном порядке.

Затем последовали займы Парме, Тоскане, Лукке и Сардинии, где дом Ротшильда натолкнулся на острую конкуренцию шести парижских банкирских домов, которые сделали все, чтобы сломить почти неограниченную финансовую мощь Ротшильдов. Им также удалось заполучить первую французскую ссуду, проведенную по плану парижской городской лотереи. Но Ротшильды отомстили им, побеспокоившись о том, чтобы парижские билеты, а вместе с ними и ценные бумаги Сардинии упали в цене и вскоре уже находились ниже курса выпуска. В результате этого все шесть парижских конкурентов стали осторожнее, и у них пропало желание бороться с Ротшильдами. В следующих займах для Сардинии уже принимал участие и дом Ротшильдов. В 1850 году он предоставил заем в 80 млн. а в 1853 году заем в номинальной стоимости 67 млн. франков.

Плохо шли финансовые дела и у папского государства, вновь созданного на Венском конгрессе.

Ротшильд помог и им. Первый заем Ротшильд разделил с известным банкирским домом Торлония. Когда он решил

5-процентный заем превратить в 3-процентный, папский казначей кардинал Тости попытался отстранить Ротшильдов и иметь дело с парижскими банками. Но Ротшильды сумели помешать этому. Они указали на одно из условий в первом договоре, согласно которому никакие изменения не могут быть проведены без участия дома Ротшильдов. Об этом условии кардинал Тости не имел никакого представления. Но Карл Майер был достаточно умен, чтобы поделиться с парижским консорциумом.

10 января 1832 года папа Григорий XVI принял па аудиенции Карла Майера барона фон Ротшильда и наградил своего еврея-финансиста орденом Спасителя. В 1837 году папа получил новый заем, предоставленный Джеймсом. В 1850 году папа Пий IX получил от Ротшильдов 50 млн. франков под 5%, чтобы папа смог вновь вернуться в Рим, откуда он бежал после революции 1848 года. Таким образом Ротшильды помогли папе вернуться в Ватикан. Гарантии займов они использовали для облегчения положения своих единоверцев в римском гетто. В 1846 году Пий IX освободил евреев от обязанности раз в неделю присутствовать на христианской проповеди. В судьбе их единоверцев принимала участие и супруга Карла Майера, баронесса Адельхайд, урожденная Герц, которая однажды на аудиенции у Пия IX пожаловалась на плохое содержание жителей в римском гетто.

Баронесса Адельхайд вела в Неаполе большой дом, где вращались видные мужчины Европы. Высокие сановники с полным почтением склонялись перед ней, делали ей любезные комплименты, выслушивая их, остроумная Адельхайд едва могла сдерживать улыбку, она то уж точно знала, что на самом деле они преклоняются перед властью денег. Она способствовала и развитию науки и искусства. Щедро помогала бедным, а в 1846 году основала в Неаполе «Приют Ротшильда», дом для защиты детей и приют для подкидышей. Кроме этого, она создавала дома для престарелых и вдов и полностью содержала их. Она умерла в 1853 году в возрасте 53 лет. Ее супруг, барон Карл, последовал за ней в 1855 году, ему было 67 лет. Оба покоятся на Франкфуртском еврейском кладбище.

Сыновья барона Карла снова переехали в свой родной город и продолжали вести франкфуртский родовой дом. Когда Гарибальди во главе корпуса волонтеров изгнал Бурбонов и присоединил их страну к новому королевству Италии, Ротшильды закрыли свой дом в Неаполе. Бурбонам они служили во Франции, Испании и Италии, и здесь они сохранили им верность.

\* \* \*

В истории дома Ротшильдов их деятельность в Неаполе была всего лишь эпизодом. Выяснилось, что связи Неаполя с Франкфуртом, Веной, Парижем и Лондоном не могли быть достаточно прочными, так как не соответствовали интересам общего дела.

Идеальным местом для деятельности Ротшильдов явился имперский город Вена, и Соломон, второй из пяти братьев, прочно обосновался в столице дунайской монархии уже вскоре после Венского конгресса и даже, несмотря на определенные ограничения для евреев в Австрии, был благопринят в венском обществе. В 1800 году Соломон стал имперским придворным фактором. Почти полтора века Ротшильды играли в Вене большую экономическую, политическую и общественную роль; лишь вступление войск Гитлера положило конец их деятельности в Австрии, и последний глава Венского банкирского дома вернулся на родину в 1955 году уже мертвым.

Для осуществления своих планов Соломон нашел в Вене благоприятные условия. Меттерниху, «заправиле Европы», нужны были миллионы Ротшильда, чтобы привести в порядок свои семейные дела; ему и его министру финансов постоянно нужны были миллионы Ротшильда для империи, так как банкирские дома Вены, Арнштайн и Эскелес, Гаймюллер и К», Зина, Штайнер, Фриз, не могли удовлетворить финансовые потребности Австрии после Венского конгресса. Соломон стал личным банкиром австро-венгерской знати, необходимым для поддержания их феодального стиля жизни.

Неоценимые и неоплатные услуги ему оказал Фридрих фон Генц. Он был для Соломона таким же покровителем, как и

Будерус фон Карлсхаузен для Франкфуртского дома. Роскошная жизнь Генца, его любовные похождения требовали много денег. Ротшильд должен был постоянно платить. Генц принимал Douseurs с большим удовольствием, кроме того, Соломон платил ему ежегодно содержание в 10 тыс. флоринов. Лишь после смерти Генца, наступивший 9 июня 1832 года, Соломон узнал, какие услуги оказывал ему этот человек.

«Это был настоящий друг, такого у меня никогда не будет. Он стоил мне больших денег, даже трудно представить себе, каких больших; он мог только написать мне записку, что он хочет, и все получал тотчас же. Но с тех пор, как его не стало, я понял, чего мне недостает, и готов трижды заплатить столько же, чтобы вернуть его к жизни», — так написал Соломон Джеймсу в Париж.

В начале 1814 года Ротшильдам удалось возобновить те связи с Австрией, которые были установлены еще в 1800 году, когда Амшель получал жалованье проходящих через Франкфурт и стоящих там имперских офицеров для расчета с их комиссарами. Для пересылки субсидий из Англии и Франции через Ротшильда в Австрию был необходим постоянный представитель фирм в Вене. Для этого выбрали Соломона, так как у него уже был опыт переговоров с Пруссией. Первоначально он намеревался поселиться в Берлине, но братья определили для него Вену, и с 1818 года он стал там постоянным представителем общего банка. По австрийской конституции, он не мог получить гражданство, но и не захотел ходатайствовать о специальном разрешении для Вены как другие евреи — представители крупных торговых палат, поэтому так и оставался гражданином Франкфурта. Так как в Вене он не мог купить себе собственный дом, то жил в одной из лучших гостиниц города, «Отеле к Римскому императору» на Реннгассе № 1, где тогда останавливались самые представительные гости. В большом концертном зале отеля на музыкальных вечерах часто играл Бетховен. Здесь Соломон и остался жить, пока не стал почетным гражданином Вены. Вначале он был единственным гостем, так как снял все помещения. Затем купил отель и прилежащее к нему здание на Реннгассе № 3.

Вполне понятно, что банкирские дома Вены, как еврейские, так и христианские, не очень дружелюбно встретили основание дома Ротшильда, так как на протяжении многих десятилетий они своими займами помогали императорскому двору Габсбургов преодолевать финансовые затруднения. Соломону они чинили достаточно препятствий, в первую очередь как раз еврейский банковский дом Арнштайн и Эскелес. Но потребности Австрии в финансах после 1815 года были так велики, что венские фирмы не могли уже больше предоставлять крупные займы; кроме того, у них тогда еще не было предпринимательской смекалки, позволяющей объединять предусмотрительность с риском. В течение десятилетий Соломон и его сын Ансельм значительно обогнали их всех.

К тому же консерватизм немецких Ротшильдов, их темная связь с государственными элементами, законными правительствами, двором и знатью делала их особенно удобными в качестве государственных, придворных и личных банкиров.

Так при поддержке их общего дома Соломон осуществляет один заем за другим. В общем и целом он предоставил режиму Меттерниха более 200 млн. гульденов; при этом он только на комиссионных заработал миллион; но еще больше были прибыли по курсу, которые отец и сын получали, продавая облигации по повышенным курсам. Венские Ротшильды мастерски владели игрой на бирже.

Доходными оказались и финансовые операции с участием австро-венгерской знати. Для новых придворных банкиров риск был здесь не очень велик, так как огромные земельные владения машатов служили Ротшильдам необходимой гарантией. Кроме того, Ротшильды постоянно довольствовались умеренными процентами и предоставляли нуждающимся в деньгах магнатам достаточно времени, чтобы выплатить ссуду. Если учесть те суммы, которые получили князь Шварценберг (5 млн.) и князь Галанта-Эстерхази (6,4 млн.), то можно тотчас же представить себе, какими латифундиями владела тогда австрийская аристократия. До середины 50-х годов XIX века Соломон и Амшель предоставили знати 25 млн. гульденов. И этими займами Ротшильд торговал на бирже. Чтобы придать фи-

нансовому рынку еще больший импульс, два своих займа на 37,5 млн. Соломон связал с выигрышной лотереей; тем самым он ввел в Австрии новый вид выигрышных займов, которые пользовались у публики большой популярностью.

В то же время Соломон занялся предпринимательской деятельностью и на железной дороге. Его имя навсегда осталось связанным с самой старой железной дорогой Австрии, Северной дорогой императора Фердинанда, сокращенно называемой Северной дорогой. Она связывала восток монархии со столицей, Веной. В строительстве дороги ему с удивительным упорством постоянно мешал его противник банкирский дом Арнштайн-Перейра. С высочайшего разрешения от 11 ноября 1835 года Соломон получил концессию.

Строительство начали в 1836 году, а закончили в 1858 году. Эта Северная дорога или, как ее называли, дорога Ротшильда, еще десятки лет оставалась предметом нападок немецких националистов и антисемитов в Австрии. Основными противниками были Георг фон Шенерер и Карл Людгер, которые, проводя агитацию как внутри парламента, так и вне его, старались добиться принятия другого договора, более выгодного для государства. При строительстве Северной дороги была задействована австрийская знать. Меттерних и граф Коловрат взяли на себя покровительство над обществом. Все же определенная близорукость Соломона в этом строительстве проявилась особенно отчетливо, когда он не принял план гениального инженера-железнодорожника Франца Ксавера Рипля для всей Северной дороги, вследствие чего привилегию для дальнейшего строительства дороги получил барон фон Зина.

В 1842 году Соломон стал почетным гражданином Вены. Подав прошение в 1843 году, он как еврей получил право на владения. Теперь, несмотря на сопротивление представителей высших сословий, он мог постоянно проживать здесь, на этой земле. Так он превратился в одного из крупнейших землевладельцев монархии. В Пруссии у него тоже были владения.

Он умер в 1855 году. К этому времени он был королевским тайным коммерческим советником Пруссии и Дании, тайным финансовым советником курфюрста Гессена, глав-

ным банкиром одной из крупных держав. Глава дома братьев Бетманов во Франкфурте очень метко охарактеризовал Соломона следующими словами: «Могу понять, что Ротшильды во всех случаях были необходимым инструментом для правительства, и я далек от мысли завидовать или упрекать их за это. В силу своего характера Соломон особенно заслуживает достойного уважения, и я всем сердцем люблю его. Из вполне надежных источников знаю, что Соломон Ротшильд сказал однажды, что баланс пяти братьев составляет шесть миллионов гульденов чистой прибыли. Здесь действительно уместна английская поговорка: деньги делают деньги, Money makes money» (1820).

В браке с Каролиной Штерн у Соломона был один сын и одна дочь, которая вышла замуж за парижского барона Джеймса. Сын Ансельм, представлявший третье поколение, взял на себя управление Венским банкирским домом, но находил время и для своих личных увлечений. Он был восторженным поклонником изящных искусств, постоянным защитником венской бедноты. 18 апреля 1861 года он стал пожизненным членом верхней палаты парламента.

Следуя традиции отца, он продолжал принимать участие в дальнейшем строительстве железных дорог. При содействии Ротшильдов в Лондоне и Париже Ансельм приобрел Южную дорогу и дороги в центральной части Италии. Позже общество, основной капитал которого составил 120 млн. гульденов, объединилось с Южной дорогой.

В 1855 году Ансельм Ротшильд внес значительный вклад в создание Австрийской кредитной конторы торговли и промышленности, которая до сих пор считается самым крупным государственным банком республики Австрия. Ансельм хорошо перенес биржевой кризис и «настоящий крах» 1873 года, вовремя и еще по высокому курсу избавившись от резко упавших акций.

В своем завещании барон Ансельм еще раз подтвердил:

«Категорически и самым решительным образом запрещаю проведение судебной или общественной описи моего наследства, любое судебное вмешательство и любое обна-

родование размеров моего состояния». Еврейской общине он завещал 1,2 млн. флоринов. Барон Ансельм умер 27 июня 1874 года. Уважая последнюю волю старого Майера Амшеля, его три дочери вышли замуж за сыновей Ротшильда.

Управление Венским банкирским домом Ансельм передал своему младшему сыну, барону Альберту, так как его старший сын не проявлял никакого интереса к коммерческому делу, уехал в Англию и стал британским подданным. Он и другие английские Ротшильды принадлежали к кругу друзей принца Уэльского, будущего короля Эдуарда VII, под защитой которого институт придворных факторов во главе с сэром Эрнестом Гасселем пережил свой последний расцвет в Англии. Барон Альберт, как когда-то Соломон, любил финансовые операции крупного масштаба, которые он проводил с основным в Венгрии. Большое влияние он оказал на Австро-венгерский банк. В 1881 году он произвел конверсию 592 млн. гульденов золотом для Венгрии с 6% до 4%, эта транзакция принесла ему огромную прибыль, так как все документы он перевел на свой счет, а затем сбыв их по первоначальному курсу. При бароне Альберте семья Ротшильдов имела доступ ко двору; теперь на его великолепных званых вечерах присутствовали и члены императорского дома. Барону Альберту принадлежали слова: «Дом Ротшильдов настолько богат, что вообще не сможет сделать ни одного плохого дела». Когда он умер в 1911 году, то налог с наследства составил 30 млн. крон, из чего можно сделать вывод о наличии состояния в 700 млн. гульденов по денежной системе до 1914 года.

Последним главой венской фирмы был барон Луис. Падение дунайской монархии явилось тяжелейшим кризисом для банкирского дома. Но благодаря поддержке других банков Ротшильдов Венский дом тоже смог удержать свое положение и просуществовать до вторжения войск Гитлера в 1938 году. Национал-социалистский режим уничтожил банк Ротшильда. Барон Луис отправился вначале к своим парижским родственникам, которые добились его освобождения, а затем на Ямайку, где в ночь с 15 на 16 января 1955 года скончался. В соответствии с его волей последний из венских Ротшильдов 30 января был похоронен на центральном кладби-

ще в Вене. Так как от брака с графиней Ауэршперг у него не было детей, вместе с ним прекратила свое существование и венская линия. Барон Луис был вторым Ротшильдом, который, отступив от традиции, женился на христианке. При императоре Карле он был избран в верхнюю палату парламента, поэтому его можно считать последним крупным финансистом последнего императора Австрии. Барон Луис Ротшильд олицетворял собой тип вельможи, совершенно свободно чувствовавшего себя членом австрийской аристократии и венского общества.

Так можно документально представить конец венской династии, которая имела большое значение в жизни Австрии с 1797 по 1938 год.

\* \* \*

В историю банковского дела дом Ротшильдов вошел не только как самый известный, но и как самый крупный частный банкирский дом, который когда-либо знал мир. Это доказывает уже один объем предоставленных государственных займов. За сто лет, с 1804 по 1904 год, на одних только займах они получили 1300 млн. фунтов стерлингов, по прежней немецкой денежной системе это составляло 26 млрд. марок, а в современной валюте около 70 млрд. ДМ. До настоящего времени ни один европейский и ни один американский банк не достигал уровня дома Ротшильда по своим финансовым возможностям.

Многие читатели с именем Ротшильда связывают понятие «деньги». Это, конечно, верно, так как Ротшильды в первую очередь были банкирами, составившими себе огромное состояние и стремившимися к тому, чтобы постоянно увеличивать его. Но новейшие исследования показали, что они были и политиками, которые неоднократно и решительным образом влияли на политику своих стран, Европы в целом, правда, всегда в интересах своих миллионов.

Они помогали поддерживать и низвергать троны, предотвращали войны, если это угрожало их займам: они снимали министров и назначали новых, удобных им. При помощи денег они правили парламентами и газетами, устраняли конку-

рирующие банки, даже если их основатели и владельцы были евреями, но, с другой стороны, сами принимали участие в открытии новых банков, в которых они хотели иметь определенное влияние. Для XIX века вполне справедливым было замечание прусского посла Арнима из Парижа: «Банкирский дом Ротшильда представляет собой огромную финансовую мощь наших дней; лишь немногие правительства могут сказать о себе, что они не опутаны золотыми цепями этого банка».

Чтобы показать политическое влияние их займов, здесь следует еще раз остановиться на некоторых примерах. Финансирование войн против Наполеона I привело к его свержению. Получение репарации после франко-прусской войны 1870 — 1871 годов за короткий срок и трансферт по тем временам огромной суммы в 5 млрд. франков без потрясений международного валютного курса было не только финансовой операцией высокого класса, но и привело к преждевременному освобождению занятых французских территорий, что во многом способствовало укреплению чувства собственного достоинства французов.

Только банкирский дом Ротшильдов был в состоянии в течение нескольких часов предоставить в распоряжение английского премьера Дизраэли 240 млн. ДМ наличными под 3% для приобретения акций Суэцкого канала. Какое политическое значение эта транзакция имела и имеет еще сегодня, показывает большая политика наших дней. Приобретение монополий на добычу ртути в Европе, возможное благодаря арендованию рудников в Альмадене с одновременным предоставлением соответствующего займа, укрепило либеральный режим королевы Кристины в Испании против консервативных сторонников Карла. Именно этот пример является характерным доказательством способности Ротшильдов использовать политический аспект займов с экономической выгодой для общего банкирского дома.

О Ротшильдах как основателях банков напоминает сегодня и Австрийская кредитная контора торговли и промышленности, которая сумела пережить все кризисы, даже кризис 1931 года, которая до сих пор считается самым крупным банком Федеративной республики Австрия.

Заемную политику Ротшильды использовали и для поддержания своих единомышленников, продвигая их эмансипацию в Германии, Австрии, Италии и Англии. Один из Ротшильдов был первым евреем в английской палате общин, один из Ротшильдов, став первым еврейским лордом, вошел в палату лордов. Ротшильды были первыми евреями в верхней палате парламента в Вене и Берлине. Ротшильдам, как видным представителям евреев, было направлено обращение английского министра иностранных дел Бальфура от 2 ноября 1917 года о создании в Палестине национальной родины.

Иногда Ротшильдов упрекают в том, что не так уж много миллионов они пожертвовали на благотворительные цели, особенно для евреев. С их именем не связано ни одно крупное учреждение, как с именами Карнеги, Рокфеллера, Форда, а в последнее время с семьей Тиссенев; не было ни одного крупного общественного мероприятия, как у Крупна и Фуггера. Но на самом деле, о чем мало известно, они пожертвовали многие миллионы на благотворительные цели, особенно венская и парижская линии. Только для создания поселения в Палестине они предоставили 70 млн. франков золотом, об этом напоминают названия улиц в городах Израиля. В их родном городе Франкфурте еще и сегодня существуют три благотворительных заведения, основанных членами династии Ротшильдов.

Если банки Ротшильдов в Париже и Лондоне сегодня уже не считаются перворазрядными, то они все же обладают достаточно большим состоянием.

В 1957 году в Женеве в возрасте 76 лет скончался самый старший представитель парижской семьи Ротшильдов. Его сын Эдмонд считался единственным наследником состояния в один миллиард дойче марок. Нажить такое состояние за 200 лет и сохранить его — уже достижение, единственное в своем роде.

## СИМЕНСЫ

Нижняя Саксония, Северный Гарц и его окрестности и в особенности древний имперский город Гослар — вот те места, где, начиная с XIV века, по сохранившимся свидетельствам, проживала семья Сименс. Нам точно известны предки Сименса по мужской линии со времени Лютера, что является довольно редким случаем в немецких родословных, которые за некоторым исключением прослеживаются только от начала 30-летней войны. Почитание предков, понимание того, как много они сделали для блага семейства, сохранение полученного от них наследства были основой и смыслом существования семейства Сименс с давних лет. Свидетельством этого являлся культ предков, царивший в семье всегда. В долгой истории этого семейства честных и прилежных работников можно найти в самых различных сферах производства: в сельском хозяйстве, в армии, среди ремесленников, на металлургических и горнодобывающих предприятиях Гарца, в науках, часто в медицине и юриспруденции. Многие из них участвовали и в управлении коммунальным хозяйством Гослара, были членами городского совета, бургомистрами. Начиная с конца XVIII века, среди них встречались и изобретательские таланты, но их число было незначительным. Эти сведения сохранились в подробной семейной хронике.

Часть семьи переезжает в XVIII веке в Нидерланды, другие позже, в XIX веке, эмигрируют в Северную Америку, Россию и Южную Африку. Большинство разбросанных по всему свету представителей этого рода поддерживают друг с другом тесные родственные отношения, в особенности после создания в 1873 году при содействии Вернера Сименса семейного союза, для размещения которого в 1916 году был приобретен прекрасный старый дом, построенный в стиле итальянской

архитектуры в 1693/94 году прямым предком Вернера Сименса Хансом Сименсом. Этот дом находится в Госларе, на улице Шрейбштрассе. Как живой свидетель нижнесаксонского буржуазного рода этот дом и сегодня является местом, где раз в три года собираются на совещания члены семейного союза; в доме хранится семейный архив, в нем имеется библиотека и небольшой музей. Вестибюль и внутренний двор, построенные в стиле старонемецкой архитектуры, открыты для посещения туристами.

\* \* \*

К западу от Ганновера, в направлении Дейстера и Везерских гор, где ландшафт становится все более холмистым, на северных отрогах горы Бент расположилась маленькая деревенька под названием Ленте. У входа в поместье, находящегося в течение семи столетий во владении баронов фон Ленте, стоит обелиск с барельефным изображением человека, родившегося в этом месте. Здесь 13 декабря 1816 года родился Вернер Сименс. Если мы мысленно обратимся к тому времени, вернемся на 180 лет назад и хотя бы в пределах школьной программы припомним события той эпохи, то это будут продолжительные войны за свободу Германии, способствовавшие низвержению наполеоновского режима во многих частях Европы. Мы вспомним также Венский конгресс, определивший в главных чертах политику Европы на последующие 50 лет, и в заключение — рождение Отто фон Бисмарка в 1815 году. Ему, «железному канцлеру», было предназначено судьбой основать вторую германскую кайзеровскую империю под гегемонией Пруссии.

Годы, последовавшие за 1816-м, принесли молодому поколению Германии глубокое разочарование и осознание того, что для создания единого современного государства Германии недостаточно наличия только одного национального подъема или либеральных идей, пришедших с Запада. Но эти годы принесли с собой и нечто позитивное — попытки проведения новой политики, способствовавшей развитию промышленности и ремесел сначала только в Пруссии, потом

на всей территории Северной Германии, а затем и в южных ее областях. В Пруссии эти начинания возглавили Петер Кристиан Вильгельм Бейт (1781 — 1853) и Карл Георг Масен (1769 — 1834). Поощрение государством развития промышленности, отмена внутренних таможенных границ должны были решительно поддерживать национальную экономику и в конечном счете способствовать политическому единству страны.

Кристиан Фердинанд Сименс (1787 — 1840), отец Вернера, занимался сельским хозяйством. Несколько семестров он проучился в Геттингене, изучая камералистику. В 1812 году он женится на Элеоноре Дейхман, и следующие 10 лет семья проводит в деревне Ленте, где Кристиан Фердинанд арендует у барона фон Ленте усадьбу и занимается сельским хозяйством. Затем Кристиан Фердинанд, имевший к тому времени шестерых детей, переезжает в графство Ратцебург (герцогство Мекленбург-Шверин) и приобретает там земельную собственность — Менцендорф. В противоположность годам, проведенным семьей Сименсов в «королевской великобританской провинции Ганновера» — такое название присвоили обитатели Ленте своему поместью, — условия жизни в Менцендорфе были намного либеральнее. Поначалу даже казалось, что Кристиану Фердинанду будет здесь легче заниматься сельским хозяйством.

Сначала Вернера и его младших братьев и сестер обучала их бабушка Дейхман, позднее к детям стали приглашать домашних учителей, что было принято в те времена, если семьи жили в отдаленных от города поместьях. Самое большое впечатление на Вернера произвел в 1829 году учитель Шпонгольц, который с большим воодушевлением относился к преподаванию немецкой истории. На мальчика, которому едва исполнилось 13 лет, произвели большое впечатление его рассказы о расцвете Торгового дома Фуггер. Это было время конца средневековья, когда семейные объединения, владея довольно значительными территориями, стали обладать заметными властными полномочиями и на долгие годы составили основу для развития верхнегерманского капиталистического предпринимательства. Уже будучи в почтенном возрасте, примерно в 70 лет, Вернер Сименс в одном из своих пи-

сем мечтал о создании «всемирного объединения, наподобие Торгового дома Фуггера», рассказы о котором в свое время поразили его воображение и в дальнейшем воодушевляли на энергичную предпринимательскую деятельность.

На Пасху 1832 года Вернер Сименс прошел обряд конфирмации. После этого он уезжает из родительского дома, жившего по законам сельской жизни, чтобы учиться в старших классах гимназии и окончить ее в Любеке. Здесь ему стало ясно, что его жизнь в дальнейшем должна быть связана с естественнонаучным или техническим направлением. Но в тогдашней Германии возможности для получения такого образования были очень ограничены. Вместо того чтобы заниматься изучением греческого языка, он все свое свободное время отдавал изучению математики и топографии, чтобы со временем поступить в Берлинскую строительную академию.

Но вскоре молодому человеку стало ясно, что самостоятельно он не сможет осуществить намеченного им пути. Хотя у его отца, жившего с семьей в Менцендорфе, и были некоторые успехи в ведении сельского хозяйства по сравнению с тем временем, когда семья жила в Ленте, но затем наступили голодные годы, возникли денежные затруднения и другие неприятности, которые удалось преодолеть с большим трудом путем жесточайшей экономии. Вернер хотел последовать совету своего учителя из Любека и заняться топографией и одновременно послушаться отца, который рекомендовал ему попытаться после окончания гимназии переселиться в Пруссию и, если представится возможность, поступить там в военную школу, готовившую офицеров для прусской армии.

Отец считал, что именно так Вернер сумеет быстрее добиться положения, которое впоследствии поможет ему выбрать желаемую профессию. Нужно помнить, как велика была роль прусской армии еще со времен Фридриха Великого: каждый, кто носил королевскую армейскую форму, имел наилучшие возможности для устройства своей жизни и выбора профессии.

Весной 1834 года, к Пасхе, Вернер Сименс окончил любекскую гимназию с отличным свидетельством. На неопреде-

ленное время он прощается с Менцендорфом, родителями, братьями и сестрами. Он идет навстречу своему будущему, направляясь пешком в Берлин. С скромный 17-летний молодой человек из провинции, прошедший длинный путь, должен был сначала подготовиться к появлению на военной службе перед офицерами высокого ранга; помогли ему в этом берлинские друзья его семьи, так как по своему внешнему виду этот провинциальный юноша сильно отличался от своих городских сверстников.

О так называемой голодающей Пруссии в ее столице Берлине не напоминало ровным счетом ничего. Совсем наоборот! Благодаря стараниям талантливого архитектора Шинкеля именно в эти годы Берлин превратился в один из самых прекрасных городов Европы. Современная техника, о которой Вернер Сименс до сих пор только слышал и которую знал только по лекциям и сообщениям из Англии, или уже работала в городе на Шпрее, или находилась в ожидании своего использования. Омнибусы, запряженные лошадьми, газовые фонари на великолепной Унтерден-Линден, на северной окраине — машиностроительные заводы и литейные мастерские с дымящимися печами, с паровыми машинами, изготовленными частично в самой Пруссии, оптический телеграф с шестьюдесятью релейными линиями, позволяющими передавать сообщения до Кобленца-на-Рейне, стоящие в гавани пароходы, химические мастерские для окраски текстильной продукции и многое другое — все это должно было завораживающе подействовать на молодого человека, приехавшего из деревни. Здесь он хотел бы остаться, учиться и со временем — сам участвовать во всем этом; все, что он увидел, показалось прекрасным и желанным миром, созданным трудом человека.

Первая попытка вступить в королевскую гвардейскую артиллерию оказалась безуспешной. Там не задумываясь отказали кандидату в офицерское сословие. Однако ему рекомендовали обратиться в артиллерийскую бригаду в Магдебурге. После трудных, но успешно выдержанных экзаменов и некоторого ожидания Сименс был принят в бригаду. Теперь началось само обучение и посвящение новичка в тайны профессии.

Счастливым чувствовал себя молодой Вернер Сименс, когда его командировали на три года в Берлин для получения технического образования в объединенной инженерно-артиллерийской школе. Это полностью отвечало его склонностям к учебе и надеждам попасть в Берлин. Здесь под руководством опытных учителей, преподававших также в Берлинском университете, он начал изучать математику, физику, химию и, конечно, баллистику — основу артиллерии. Каждую минуту свободного времени молодой солдат использовал, чтобы кроме программных дисциплин заняться своими любимыми науками и осмыслить все, что он успел узнать.

В 1838 году после трехлетнего обучения в Берлине он получил первый отпуск для поездки домой. Гордый своими успехами, со знаками отличия лейтенанта прусской артиллерии, он приехал в Менцендорф и провел там четыре недели в кругу семьи. Это был последний раз, когда он вместе со всеми членами семьи смог испытать тепло родительского дома. Летом 1839 года после долгой болезни умерла его любимая мать. Не прошло и полугода, как в январе 1840 года умер и отец, не переживший этой потери под тяжестью материальных невзгод.

Теперь для Вернера, самого старшего из десяти подрастающих братьев и сестер, наступило время тяжелых испытаний. Он пообещал матери, что в случае смерти родителей заменит младшим братьям и сестрам отца. Это была задача, решить которую ему было трудно, так как, хотя он и осознавал свои моральные и материальные обязательства, Вернер Сименс в чине младшего офицера не располагал достаточными средствами, которые были необходимы для решения этой задачи.

Предстоящая ликвидация арендованной земельной собственности в Менцендорфе, распределение младших братьев и сестер среди родственников и у сестры Матильды, вышедшей замуж за профессора Гимли, не представлялись ему полным решением проблемы и не давали ощущения выполненного долга. Незадолго до смерти родителей он взял к себе в гарнизон в Магдебург своего самого младшего брата Вильгельма, родившегося в 1823 году, чтобы помочь в получении

школьного образования и организовать ему частные уроки математики. Сделав это, он стал смотреть дальше и думать о том, что можно еще предпринять, чтобы лучше решить задачу, поставленную перед ним судьбой.

Нужда — хороший учитель. Осознавая свою физико-техническую одаренность, Сименс одновременно с офицерской службой решает заняться изобретательством. Он хорошо понимал: чтобы эта работа давала доход, любое его новшество должно приносить пользу. Поэтому он обратил внимание на такие, на первый взгляд, не связанные между собой проблемы как анастатический метод обработки материалов, пресс для получения искусственных материалов, регулятор паровой машины. Особые во многих отношениях обстоятельства сопровождали его метод гальванического покрытия золотом и серебром. Этот метод Сименс изобрел в 1842 году вслед за аналогичным изобретением петербургского профессора Б. С. Якоби. Это было первое изобретение Сименса в области электротехники, за которое он получил свой первый изобретательский патент. Примечательным является то, что определенную часть необходимых для этого опытов Сименс проделал, находясь в заключении в Магдебурге, куда он попал за участие в дуэли — Сименс был секундантом одного из своих товарищей. Он на несколько дней был посажен в тюрьму, но ему было разрешено заниматься проведением опытов, так как он имел офицерское звание. Несколько позднее его брат Вильгельм, которому исполнилось к тому времени 20 лет, едет с этим изобретением в Англию — с заданием выгодно продать его промышленникам; ему повезло: некто Элкингтон в Бирмингеме приобрел это изобретение за 1500 английских фунтов и Вильгельм как «золотая рыбка» вернулся в Магдебург.

На некоторое время финансовые заботы несколько отступили. Для Вильгельма этот успех имел большое значение. Весной 1844 года он переселяется в Англию на постоянное жительство; там он обрел свою новую родину. Между тем Вернер Сименс продолжал свою военную карьеру. Если бы у него не было собственного духовного мира с естественно-научными и техническими интересами, который, как он надеялся, в будущем сможет оказать ему существенную помощь, он

мог бы прийти в отчаяние от бессмысленности и монотонности службы в небольшом провинциальном гарнизоне. Но вот его переводят из Магдебурга в еще более мелкий гарнизон, в Виттенберг. Затем он снова был переведен в Шпандау, в пиротехнический отряд, что было новым счастливым поворотом в его судьбе. По случаю празднования дня рождения одного из членов семьи принца Карла Прусского в порту, в Глиникерском парке должен был состояться роскошный фейерверк, и Сименсу предоставлялась блестящая возможность продемонстрировать свое мастерство, за что он был удостоен признательности со стороны принца.

В состоявшейся после фейерверка заключительной регате лейтенант Сименс в спортивном соревновании сумел победить принца Фридриха Карла, сына устроителя праздника Карла Прусского. Может быть, этот контакт способствовал тому, что отряд из Шпандау был переведен в Берлин, стал составной частью берлинских артиллерийских мастерских, а Сименс был назначен ответственным за это мероприятие. Таким образом осуществилась самая заветная мечта молодого офицера. Благодаря последовательному и планомерному поощрению промышленности и ремесел, производимому Петером Бейтом, в Берлине в то время было много машиностроительных заводов, ведущим среди которых было быстрорастущее и процветающее производство паровозов, возглавляемое Августом Борзигом. В соревновании между паровозами Борзига и локомотивами английского производства первые доказали свое преимущество. Этим было сломлено недоверие по отношению к отечественному производству и преодолено мнение, что английские образцы локомотивов всегда превосходят все остальные. После того как в 1838 году между Берлином и Потсдамом была проложена первая прусская железнодорожная линия, в 1843 году было принято решение о строительстве целой сети железных дорог вокруг Берлина. На следующие 50 лет было намечено увеличение общей протяженности железнодорожных линий примерно в 100 раз (с 470 до 42000 км). Берлин был охвачен духом строительства, который являлся знаком времени, отражающим прогресс в естественных науках и технике.

Там, где река Шпрее служит естественной границей Берлина, располагались королевские артиллерийские мастерские — место службы лейтенанта Сименса. Как и раньше, так и теперь в Берлине, где солдата поджидают по вечерам самые разнообразные удовольствия, он оставался верным своим добродетелям. Очень редко он принимал участие в развлечениях своих товарищей. Ему было нетрудно отказаться от их легкомысленных забав, так как он чувствовал себя счастливым, занимаясь изучением новых предметов и расширяя круг своих научных интересов. В то время в Берлине было довольно много возможностей для желающих продолжить свое образование в технической и научной сфере. Так, в промышленной школе Бейта каждый желающий мог получить разнообразные технические знания. В образованном в 1839 году Политехническом обществе, в которое вступил и Вернер Сименс, его участники делали научно-технические доклады, обычно в доступной всем популярной форме.

Волна научных и естественно-научных интересов охватила все берлинское общество с тех пор, как великий естествоиспытатель Александр фон Гумбольдт (1769 — 1859) выступил со своими знаменитыми докладами перед восхищенными согражданами. В 1827 году он возвратился в родной город Берлин после многолетнего пребывания за границей и наглядно представил им результаты своих исследований, проводившихся в разных частях света. Благодаря его выступлениям интерес к естественным наукам поддерживался в обществе, можно сказать, непрерывно. Занятия и лекции профессора Густава Магнуса (1801 — 1870) имели явную естественно-техническую направленность. С 1831 года он имел кафедру в университете и, кроме того, преподавал в инженерно-артиллерийской школе, где его лекции слушал Вернер Сименс. Экспериментальные, но всегда связанные с живой практикой лекции способствовали тому, что в 1842 году был основан первый Физический институт Германии.

Существовала традиция, по которой нынешние слушатели, а также те, кто когда-то учился у Магнуса, вечерами соби-

рались вместе, чтобы обменяться мнениями, при этом нередко дело доходило до деловых дискуссий. В 1845 году все эти энтузиасты вступили в «Физическое общество». Среди них были и те, кто впоследствии прославил свое имя, например: Дюбуа-Реймон, Брюкке, Беец, Клаузиус, Гельмгольц, Людвиг, Кноблаух и Вернер Сименс. Все они через несколько десятилетий участвовали в образовании Немецкого физического общества, существующего и поныне. Все слушатели и сторонники профессора Магнуса образовали постепенно ядро немецких естествоиспытателей и стали впоследствии руководителями кафедр или исследовательских учреждений.

К числу самых ярких личностей этого круга молодых ученых, без сомнения, принадлежал Вернер Сименс. Здесь он мог свободно обсуждать физические и технические проблемы электрической телеграфной связи. Он высказал ряд критических замечаний по поводу имевшей большие недостатки и довольно поздно (1832) введенной в Пруссии оптической телеграфной связи, а также медленного сооружения английского стрелочного телеграфа Уитстона. С помощью вагнеровского молотка ему удалось добиться постоянного электроуправляемого синхронного вращения передающего и приемного механизмов. После того как он на опыте убедился в реальной возможности такого усовершенствования, то выступил перед своими друзьями по «Физическому обществу» с докладом.

Среди них был человек, который с особенным интересом слушал его: Иоганн Георг Гальске. Гальске родился в 1814 году в Гамбурге, изучал сначала в родном городе, затем в Берлине точную механику и считался в то время одним из самых способных специалистов своего дела. Когда Сименс демонстрировал свое изобретение на сконструированной им самим модели, изготовленной из особого сорта дерева (применявшегося для ящиков, в которых хранились сигары), белой жести, листового железа и медной проволоки, Гальске так воодушевила эта идея, что он решил полностью посвятить себя вместе с Сименсом изготовлению этого прибора, отказавшись от работы в своей собственной мастерской. Вернер Сименс не ог-

раничился конструированием одного только стрелочного телеграфа, он продумал целую систему, необходимую для экономичного функционирования всей передающей техники, к которой относились устройство грозозащиты, а также так называемые реле, которые позволяли передавать электрический ток на значительные расстояния, сохраняя и усиливая первоначальный импульс. Кроме того, к этой системе относились фарфоровые изоляторы в форме колокольчиков, поскольку предпочтение отдавалось медным проводникам; требовался пресс для изготовления цельной гуттаперчевой изоляции, если хотели использовать подземную проводку или армированный кабель.

Сначала Сименсу нужно было познакомить со своим изобретением генерала фон Эцеля, шефа оптического телеграфа. Это ему удалось сделать, послав генералу подробную объяснительную записку, содержащую оценку состояния телеграфии того времени и ожидаемые в ней усовершенствования. Эцель очень заинтересовался введением новой техники, поскольку существовавший в то время оптический телеграф воспринимался как не соответствующий уровню технического развития. Эцель добился того, чтобы Сименс был включен в комиссию генерального штаба по подготовке к переходу на электротелеграф. Сименс ощущал себя счастливым, так как ему предоставлялась возможность в полной мере заниматься проблемой, которая горячо интересовала его. Вскоре Сименс отметил свое тридцатилетие. О чувствах, которые волновали его в то время, мы узнаем из его письма от 14 декабря, адресованного его брату Вильгельму в Англию: «Я почти решил связать свою карьеру с телеграфией независимо от того, будет ли она совмещаться с военной службой. Телеграфия станет со временем отдельной важной отраслью техники, и я вижу свое призвание в том, чтобы выступить организатором в этой области, так как, по моему глубокому убеждению, она находится в самом начале своего развития. Таким образом, он отказывался от всех прочих, даже самых выгодных предложений и начинал вплотную заниматься телеграфом, его практическим внедрением в жизнь, отстаивая в конкурентной борьбе свою систему развития телеграфа.

По договору 1 октября 1847 года Вернер Сименс и Иоганн Георг Гальске основали совместную «Организацию по строительству и развитию телеграфа Сименса и Гальске». Они разместили ее в одном из домов существующей и поныне Шенебергер-штрассе, 19 — недалеко от места, где позднее расположилась привокзальная стоянка автомашин. В то время, впрочем, как и сегодня, общество неодобрительно смотрит на то, что офицер, находящийся на службе, одновременно руководит фирмой. С юридической точки зрения, Сименс был сначала только совладельцем «Организации по строительству и развитию телеграфа»; свое личное вступление в фирму он отложил до его ухода с военной службы. Финансовую поддержку оказал двоюродный брат Вернера, советник юстиции Иоганн Георг Сименс. Стартовый капитал, который он внес в размере 6842 талеров для оплаты расходов по найму помещения, зарплаты, текущих расходов в приобретении инструментов и необходимого материала, давал ему право на часть прибыли. Он получал 20 % от общего дохода, и через несколько лет, когда учреждение консолидировалось, в январе 1855 года он, получив значительную прибыль, смог выйти из фирмы. Гальске, как и Сименс, жил в том же доме, в котором находилась их мастерская.

Вскоре стало ясно, что фирма готова наряду с изготовлением телеграфных аппаратов выполнять и другие сходные с основным направлением работы. Особенно был доволен таким положением Гальске, который еще с давних лет поддерживал тесные связи с физиологом Иоганнесом Мюллером и Эмилем Дюбуа-Реймоном, получил возможность изготавливать медицинские электроиндукторы, широко применявшиеся в 50-х годах во врачебной практике. Потом фирма стала выпускать приборы электросигнализации, которые применялись на железных дорогах и тоже имели хороший сбыт.

Не нужно забывать, что «Организация по строительству и развитию телеграфа» не только по названию, но и по своей сути и структуре была совершенно новым предприятием. Благодаря приверженности Бейта к техническому прогрессу Берлин последней четверти века стал городом развивающе-

гося машиностроения. Организованное же Сименсом и Гальске небольшое предприятие больше всего было похоже на мастерскую точной механики, оптики, часового дела — одним словом всего, что имело отношение к точной технике. Здесь не только занимались производством товаров, но прежде всего разрабатывали различные проекты. — Такому подходу фирма осталась верна до самого конца ее существования: один вид продукции производился до тех пор, пока он не сменялся другим, более совершенным изделием.

В техническом превосходстве электрической телеграфной связи по сравнению с оптической, да и со всеми существовавшими до сих пор системами связи оба молодых владельца фирмы были абсолютно убеждены, так же, как и в том, что рынок положительно отреагирует на их новинку. Сименс к тому же был твердо уверен, что Прусский генеральный штаб положительно отнесется к его начинанию. Теперь нужно было только доказать, что их конструкции в техническом отношении выполнены лучше и надежнее, чем подобные приборы иностранных конкурентов. Качество «товаров» фирма гарантировала. Возможно, они оба также знали, что их стрелочный телеграф будет способствовать действительному прогрессу, если со временем он будет применяться в условиях гражданской жизни, а не только для военных и политических целей.

\* \* \*

В конце 1847 года маленькая мастерская Гальске насчитывала трех сотрудников. Сколько-нибудь солидных заказов у них не было, но вскоре это положение должно было измениться. В феврале 1848 года во многих европейских столицах отмечались волнения либералов, 18 марта они достигли Берлина.

Сименс и его братья приветствовали эти перемены. Хотелось надеяться, что стремление к свободе проявится в первую очередь в молодежных кругах. 20 марта 1848 года Вернер писал брату Вильгельму в Англию: «Спешу, дорогой брат, передать тебе первый привет из свободной страны! Господи, какие изменения произошли за эти два дня! Два выстрела, произведенные кем-то на Дворцовой площади по неос-

торожности, в одно мгновение перевели Германию в другой, новый век! Перед моим окном формируется гражданская гвардия нашего района. Остатки военных отрядов под траурные марши покидают город, как этого требует народ. Прошедшая ночь была прекрасной и ужасной одновременно. Полная и ясная луна была окружена сиянием, все окна, если за ними не было жестоких боев, сияли радостью. На улицах нельзя было увидеть ни одного человека с грустным или испуганным лицом, все были как-то по-особенному серьезны, в том числе и женщины. У всех на лицах были запечатлены радость борьбы и юмор, который отличает берлинцев даже в самых серьезных делах. Брат, я просил в ту страшную ночь у берлинцев прощения за то, что имел о них раньше плохое мнение! В глазах у меня стояли слезы, когда я увидел, как трезво и логично проявляли себя в этой ситуации люди, которых мы причисляли к самым низшим слоям нашего общества, и мне стало ясно, что никакой другой народ не был так готов к свободе, как наш. Хотелось бы, чтобы ты видел, как все устремились вперед, когда прозвучал призыв: «Они идут — вперед, братья!» Если бы мы были только вооружены — слышалось вокруг — все кончилось бы очень быстро, но победим и без оружия. И представь себе, идет революция, а на улицах — ни одного разбитого фонаря, никто не позарился на чужую собственность! Дома стоят незапертыми, толпа проходит через них, и не замечено никакой кражи! Разве это не значит, что мы можем гордиться тем, что являемся немцами? Какому ужасному наказанию подверг бы короля ожесточившийся народ. После того как утром на конях через весь город проскакали офицеры с белыми флагами, оповещая всех, что король приказал войскам отступить и он отдает себя под защиту граждан, и когда на весь город раздался призыв к миру, тут народ, сопровождая убитых товарищей, с непокрытыми головами, траурным пением двинулся в направлении королевского дворца; военные, которые еще не покинули своих постов, отдавали честь этой процессии, а король должен был выйти на балкон, чтобы увидеть тех, кто был убит по его приказу. Семь раз он, обнажив голову, униженно появлялся перед разгне-

ванным народом и заявлял, что готов выполнить все условия, которые ему будут предъявлены со стороны народа. Но только когда войска под траурную музыку покинули город, когда была провозглашена свобода прессы, когда было образовано новое министерство из представителей народа, когда гражданам было роздано оружие, народ разрушил воздвигнутые ранее баррикады и с ликованием вышел на освещенные улицы. На дворце, принадлежавшем прусскому принцу, теперь прикреплен надпись, которая крупными буквами оповещает о том, что дворец является теперь «собственностью всей нации»; перед подъездом дворца развевается черно-красно-золотое знамя! Какие перемены! Еще одно интересное явление: несмотря на все ожесточение, народ испытывал удовлетворение от того, как мужественно вели себя войска — никто из них не перешел на сторону противника. Интересно, что обе стороны боролись за одинаковые цели; солдатам было сказано следующее: король выполнил все требования народа, но народ жаждет убийств и стремится к поджогам, он слушает то, что ему внушают французы и поляки, которые имеют цель уничтожить Пруссию. Король в действительности выполнил все требования народа, кроме одного вооружения граждан, но народ не поверил этим обещаниям и считал что его предали. В результате — только ожесточение с обеих сторон».

Едва жизнь в Берлине постепенно нормализовалась, как с севера страны пришли тревожные известия. В Шлезвиг-Гольштейне начинались выступления, направленные против датских угнетателей. И снова по всей Германии начали образовываться отряды, стремящиеся оказать поддержку своим братьям. Сименс знал, что его сестре Матильде Гимли, жившей в Киле, угрожала опасность. Датчане находились в крепости Фридрихсорт, расположенной неподалеку от города, а в порт Килия неожиданно вошли датские корабли, угрожавшие открыть огонь по городу. Сименс разработал план по защите Кильской бухты от неожиданной атаки с моря; для этого он предлагал установить подводное минное взрывное устройство. Он добился, что его командировали с этим заданием в Шлезвиг-Гольштейн, присоединился там к отрядам граждан-

ской обороны, осаждавшим крепость Фридрихсорт и установив в порту взрывное устройство. Проникшее в лагерь датчан известие об этой военной хитрости, к которой они сначала не были готовы, значительно ослабило их наступательный пыл, и нападение на город не состоялось. Другой город - Эккернафёрде — Сименс укрепил рядом береговых батарей, которые прекрасно оправдали себя через год, когда датчане снова предприняли атаку с моря: линейный корабль «Кристиан VIII» был разбит с берега и затонул, фрегат «Гефион» обезврежен и пленен.

\* \* \*

Под впечатлением этих политических и военных событий, о которых говорили тогда по всей стране, высоким прусским правительственным чиновникам и военачальникам стала особенно очевидна настоятельная необходимость иметь быструю и надежную связь. Ясно, что реформировать систему связи может только электротелеграф. Было также ясно, что для осуществления этого перехода нужно использовать выдающиеся способности лейтенанта Сименса, который и занимался этой проблемой. Военные успехи прусской армии в Шлезвиг-Гольштейне принесли ему широкую известность; теперь он получает задание быстро установить телеграфную линию между Берлином резиденцией прусского правительства — и Франкфуртом-на-Майне, куда вследствие революции переехал первый немецкий парламент, расположившийся в церкви Святого Павла.

Новое поручение, полученное Сименсом и его компаньоном Гальске, оправдывало существование основанной ими фирмы и давало возможность придать испытанию новой системы электросвязи наряду с практическими последствиями политическое значение и обратить на него, таким образом, внимание мировой общественности. Само собой разумеется, исполнители должны были постараться проявить все свое умение; однако они отчетливо понимали, что введение новой линии будет нелегким, и определенные недостатки будут обнаружены только с началом эксплуатации линии. Между Бер-

лином и Айзенахом изобретатели применили провода, покрытые гуттаперчевой изоляцией, которые были проложены под землей на глубине около полутора футов; начиная от Айзенаха, они решили применять неизолированный провод, укрепленный на изоляторах в форме колокольчиков. Чтобы гарантировать надежную и продолжительную эксплуатацию телеграфных линий, Сименс предложил использовать хорошо упрочненный кабель: это был медный провод, армированный свинцом. Но экономные прусские заказчики не были готовы к таким затратам. Поэтому — вопреки точным техническим нормам — при проведении работ использовались провода с тонкой изоляцией, не имеющие свинцовой защиты. На первый взгляд, такая техника казалась достаточно надежной; но ведь она должна была гарантировать долгую эксплуатацию. Результатом было то, что вслед за прокладчиками линии вскоре двинулся отряд по обнаружению и устранению ошибок и дефектов.

28 марта 1849 года в церкви Святого Павла во Франкфурте прусский король Фридрих Вильгельм IV в результате проведенных выборов получил титул наследного кайзера Германии. Это важное известие в тот же час было передано по электротелеграфу в Берлин и обсуждено там почти в то же самое время, что и во Франкфурте. Несмотря на то, что король воспринял это известие иначе, чем этого хотел бы немецкий народ, а также на то, что не оправдалась его надежда на создание нового единого государства, новое средство сообщения — электротелеграф — одержал убедительную победу: обыватели и все привыкшие к старому стилю жизни удивлялись этому явлению, которое казалось им трудновообразимым триумфом, одержанным человеческой мыслью над временем и пространством. Героем дня был Вернер Сименс, создатель первой электрической телеграфной линии в Европе.

Еще до того как начала работать эта линия, Сименсу было поручено заняться прокладкой следующих линий в направлениях на Кельн, Гамбург, Бреслау, Штеттин. Теперь Гальске со своими помощниками не мог жаловаться на отсутствие заказов; их было так много, что возникла необходимость привле-

кать и другие фирмы. Телеграфные аппараты системы Сименса изготавливались, например, фирмой доктора Крамера и С.Ф. Леферта, так как они были необходимы не только на конечных пунктах, но и на промежуточных станциях, если расстояния были достаточно велики. Изготовление изоляционного материала и гуттаперчевого пресса, усовершенствованного Сименсом и Гальске, было поручено берлинской фирме «Фонроберт и Прукнер». Когда осенью 1849 года политические волнения в Германии улеглись, положение Сименса как еще более устойчивым. И хотя осуществились далеко не все надежды, которые Сименс возлагал на электротелеграф, и реакция снова поднимала голову, кое в чем все же чувствовались прогрессивные изменения. Так, осенью 1849 года Сименс со своим компаньоном Гальске горячо приветствовали общественную презентацию телеграфной связи, после того как уже в феврале этого же года она была переподчинена: военное министерство передало ее в ведение министерства торговли и ремесел. Теперь технический прогресс мог служить широкой обществу, прежде всего деловому миру, бирже и прессе.

Между тем шел уже 15-й год нахождения Вернера Сименса на военной службе. Время политической и военной активности уже прошло, и Сименс считал, что наступил подходящий момент, чтобы освободиться от долгой, хотя и успешной службы в армии. Этого требовала и его работа в фирме, где присутствие руководителя часто было связано с ее дальнейшим процветанием. О годах, проведенных им на военной службе, Сименс написал позднее в своих воспоминаниях: «С этими годами у меня связаны самые приятные воспоминания моей юности; именно они помогли мне обрести чувство уверенности в себе и устремиться к высоким жизненным целям». Таким образом, Сименс сумел выполнить пожелания отца и успешно войти в жизнь.

Вскоре выяснилось, что решение Сименса изменить свою жизнь так, чтобы самому быть хозяином своей судьбы, было не только правильным, но и очень своевременным: все больше и больше на подземных телеграфных линиях, проложенных неглубоко под землей и покрытых недостаточной изоля-

цией, обнаруживались сбои в работе, предсказанные Сименсом. Частично они были связаны с недостаточной точностью в выполнении изоляционных материалов, частично с мышами и червями, которые грызли расположенные неглубоко в земле гуттаперчевые оболочки проводов, вызывая короткие замыкания в проводящей цепи.

Вся научная и изобретательская деятельность Сименса определялась в это время исключительно техническими потребностями. В это время он поставил перед собой задачу сделать все, чтобы его фирма на фоне других выделялась качеством своей работы и он сам как человек науки и техники имел высокий авторитет. К 1850 году строительство государственных телеграфных линий в Пруссии было практически закончено. Телеграфным ведомством руководил теперь правительственный советник Фридрих Вильгельм Ноттенбом (1808 — 1875) — служащий, получивший хорошее техническое образование благодаря тому, что в свое время учился в промышленной школе Бейта и позднее набрался опыта, занимаясь различными техническими работами. Он был, без сомнения, заинтересован в устранении возникших недостатков на линиях, но не разделял мнения Сименса, что все недостатки были следствием экономии при проведении телеграфных линий. Специальный доклад Сименса об опыте, полученном им в прокладке телеграфных линий, в котором он открыто указал на недостатки в этом процессе, не нашел у Ноттенбома понимания и даже вызвал к Сименсу враждебное отношение. В дальнейшем этот чиновник будет всячески поддерживать идею развития телеграфа, предложенную американцем Морзе, и не будет давать заказов фирме Сименса.

Тех заказов, которые у фирмы были на поставку в Берлин телеграфных аппаратов для железной дороги и комплектного оборудования к ним, было явно недостаточно, чтобы мастерская на длительную перспективу была обеспечена интересной и приносящей прибыль работой. Затем фирма занялась производством электрических сигнальных установок для железной дороги и наконец начала производить упоминавшиеся уже электромедицинские приборы. Когда не было других

заказов, фирма занималась изготовлением турбинных счетчиков количества израсходованной воды, сконструированного братьями Сименс — Вернером и Вильгельмом. Заказы на них всегда были в достаточном количестве, хотя счетчик и не был электроприбором. Изготовление этого прибора, требовавшее высокой степени точности, было одновременно тем необходимым звеном, с помощью которого Сименс начал выпускать приборы, соответствующие высоким стандартам надежности. То, что изготовление этого прибора было поручено немецкой фирме, имело социально-политические причины: эти счетчики в любом количестве закупались в Англии, которая и сама производила эти приборы, но они по своему качеству намного уступали немецким.

Народы Европы, пережившие в XIX веке несколько либеральных революций, вспыхнувших в разных точках континента, пришли к новому осмыслению жизни, поэтому зачастую их действия в сфере экономики и техники отличались активностью, решительностью и выражением своей воли. Стиль «бидермейер», который олицетворял «доброе старое время», окончательно ушел в прошлое. Многие, кому духовные и материальные перемены, наступившие после 1848 года, казались слишком медленными, потянулись за океан, в Америку, где, как они полагали, их надежды могли осуществиться быстрее. Братья Сименс, и больше всех родившийся в 1826 году Фридрих, который уже однажды в качестве юнги на торговом судне совершил дальнее путешествие, длившееся несколько лет, тоже иногда задумывались о том, не стоит ли попытаться счастья на других берегах. Но потом побеждал разум, который говорил, что нужно продолжать работать над тем, что уже начато, по возможности расширяя и совершенствуя свое дело.

Весной 1857 года во дворце «Кристаллпэлис» в Лондоне открылась Первая Всемирная промышленная выставка, проходившая под покровительством английского принца Альберта, имевшего в своей родословной немецкие корни. Здесь впервые в репрезентативной форме были представлены самые выдающиеся достижения технического творчества стран со всего мира. Среди экспонатов были и изделия немец-

ких фирм: Круппа из Эссена и Сименса и Гальске из Берлина. Ошеломляюще и неожиданно прозвучало в заключение этого первого международного состязания известие о том, что жюри присудило обеим немецким фирмам — наряду с очень немногими представителями других стран — высшую награду — медаль муниципалитета Лондона.

Крупп продемонстрировал в Англии, издавна отличавшейся выдающимися достижениями в области металлургической техники, свое достижение — литье больших и очень тяжелых отливок. Сименсу, представлявшему новую техническую отрасль, со своим стрелочным телеграфным устройством удалось также заполучить высокую награду. Тот, кто раньше считал, не без достаточных оснований, что самые выдающиеся технические достижения возможны только в Англии, на этой выставке смог впервые убедиться в другом. Значительные технические достижения показали на этой выставке не только немецкие фирмы; другие страны — США, Франция тоже представили изделия, свидетельствовавшие о развитии технического прогресса в этих странах. Все наглядно подтверждало, что былая слава медленно, но верно покидала англичан. Понятно, что сам Сименс и братья, поддерживавшие его, по праву гордились этой признанной во всем мире наградой. Уже в 1850 году, готовясь к Международной выставке в Лондоне, Вернер Сименс обратился к живущему там брату Вильгельму с просьбой помочь ему в установлении контактов между его фирмой и экономическими кругами Англии. Было также ясно, что проникнуть в британское экономическое пространство будет нелегко по причине превосходства Англии во многих отраслях промышленности.

К этому времени в жизнь Вернера Сименса входит еще один брат — Карл Сименс, родившийся в 1929 году, который помогал Вильгельму в организации стенда Сименса на Всемирной лондонской выставке. В течение всей своей долгой жизни Карл меньше других братьев и сестер доставлял забот Вернеру Сименсу, хотя по характеру он был довольно своевольным. Вернер дает Карлу еще одно задание — установить в Париже связи в промышленных кругах с целью сбыта там

изделий, выпускаемых фирмой Сименса и Гальске. Карлу не удалось добиться желаемого результата; Париж стал горьким разочарованием для 22-летнего юноши, и это вполне объяснимо, так как в то время в городе была очень хорошо развита точная техника, в нем было много хороших мастеров, среди которых особенно заметным был Бреге. Другой причиной неудачи, испытанной Карлом, были его недостаточные профессиональная подготовка и деловой опыт.

\* \* \*

В 1851 году фирма «Сименс и Гальске» поставила в Россию для единственной существовавшей в то время телеграфной линии между Москвой и Санкт-Петербургом 75 телеграфных аппаратов. Здесь, по мнению Вернера, где продукция его фирмы нашла хороший спрос, он сможет в будущем найти новую возможность для развития своего рынка. На работе его фирмы по-прежнему сказывалось отсутствие прусских государственных заказов. В 1852 году он отправляется в почтовой карете — в те времена путешествовали именно таким образом — через Кенигсберг, Ригу в Санкт-Петербург, чтобы вести переговоры с царским представителем о расширении в России телеграфной связи. При этом Сименсу удалось опередить своего английского конкурента, уже представленного в России, и получить первые заказы, которые были так необходимы ему для оживления работы фирмы.

Будущие заказы делали возможным переезд фирмы в новое, более просторное помещение. Из простой мастерской переехали в помещение фабрики, расположенной на Маркграфенштрассе, 94 — внушительный комплекс, имевший хорошие возможности для расширения. Это помещение до самого конца жизни Вернера Сименса и даже после его смерти в 1892 году, называлось просто «Маркграфенштрассе» и продолжало оставаться местом расположения фирмы — как ее администрации, так и производственных помещений.

Во время первой поездки в Россию у Вернера Сименса была еще одна встреча, которая сыграла важную роль в его последующей личной жизни. В Кенигсберге он встретил про-

фессора Друмана, мужа рано умершей двоюродной сестры Вернера, и его дочь Матильду. В первый раз Вернер увидел Матильду в Берлине в 1844 году, и уже тогда эта девушка, которая только что потеряла мать и глубоко переживала это, запомнилась ему. Теперь она стала привлекательной молодой женщиной, и Вернер сделал ей предложение. Предложение было принято, и счастливый жених смог уже осенью 1852 года ввести ее в свой новый дом, когда вся фирма переезжала на новое место. В одном из домов помещались квартиры для семьи Гальске и молодой четы Сименсов. В ноябре 1853 года у них родился старший сын Арнольд, в июле 1855 — второй сын, Вильгельм. Сохранились письма Вернера Сименса, которые он писал зачастую издали к Матильде, свидетельствующие о том, как трогательно и нежно он относился к своей молодой жене, не обладавшей хорошим здоровьем и частенько прихварывавшей.

Налаженные деловые отношения с Россией имели для дальнейшего существования фирмы «Сименс и Гальске» исключительно важное значение. Этим самым фирма преодолевала кризис, в который она начала вступать, и обеспечивала себе уверенное существование на ближайшие 15 лет. В переговорах, которые Вернер Сименс проводил во время своего второго посещения Санкт-Петербурга в том же 1852 году с графом Петром Андреевичем Клейнмихелем (1793 — 1869), главным управляющим путей сообщения и коммуникаций, выявилась необходимость, чтобы при увеличивающемся объеме работ в Санкт-Петербурге постоянно находился представитель фирмы «Сименс и Гальске». Сименсу пришла в голову исключительно удачная мысль назначить своим представителем в Санкт-Петербурге брата Карла. Подобно тому, как Англия стала второй родиной для Вильгельма, далекая Россия станет ею для Карла Сименса. Хотя в 1853 году, когда он приступил к выполнению этой важной и ответственной миссии, ему было всего 24 года, он вскоре показал себя как осмотрительный и опытный предприниматель. Он быстро овладел русским языком, попутно знакомясь с обычаями страны, в которой ему теперь предстояло жить. Под его руководством

были сооружены телеграфные линии, которые впервые техническими коммуникационными средствами соединили отдаленные регионы Европейской части России. С помощью изобретения Сименса царская Россия получила самую совершенную телеграфную систему в мире.

Осенью 1853 года между Россией и Турцией начались военные столкновения, перешедшие в последующие годы в русско-турецкую войну, тогда-то военные корабли союзных с Турцией государств, Англии и Франции, появились в Черном море, что вызвало в России ускоренное развитие телеграфных линий, так как быстрая передача военных известий из Санкт-Петербурга через Москву на Крымский полуостров имела в тех условиях неоценимое значение. Особенно большое стратегическое значение имело продолжение линии Москва — Киев — Одесса и дальше к Севастополю, вокруг которого шли ожесточенные бои. Позднее была проложена линия между Санкт-Петербургом и Кронштадтом, причем на участке между Ораниенбаумом и Кронштадтом кабель прошел по дну Балтийского моря. Для фирмы «Сименс и Гальске» такое задание было совершенно новым, сам морской кабель не являлся их собственной продукцией, но тем не менее задание было выполнено успешно. Следующие телеграфные линии были проложены из Санкт-Петербурга в Финляндию, Гельсингфорс и Або, в Польшу, Варшаву. И Финляндия, и Польша находились тогда в составе Российской империи. Польская линия имела несколько ответвлений: они вели в Нарву и Ревель, в Ригу и в Гумбиннен, расположенный в Восточной Пруссии. Для того чтобы соединить Россию с немецко-австрийским телеграфным комплексом, была проложена еще одна линия, ведущая через Санкт-Петербург и Варшаву в местечко Мысловице в Силезии. Таким образом, системой записывающих телеграфных устройств была осуществлена связь России с Западной Европой.

Этот сложный заказ, выполненный братьями Сименс практически за два года, в котором проявились их выдающиеся предпринимательские способности, имел продолжение, которое закончилось заключением еще одного догово-

ра. Вначале Вернер Сименс считал, что обещание, данное им русскому государству, согласно которому пущенные его фирмой телеграфные линии будут работать бесперебойно в течение долгих лет, является определенным риском с его стороны. В результате он выполнил это требование, получив от России соответствующее финансовое обеспечение. Практически этот договор мог означать, что, если в течение 6 — 12-летнего гарантийного срока в работе телеграфных линий появятся непредусмотренные договором недостатки, то нужно будет полностью обновлять целые участки линий передач. «Ремонтные расходы» — так назывались тогда средства, отпускаемые на техническое содержание оборудования, — были достаточно высокими, поэтому риск заключения такого соглашения оказывался вполне оправданным и, стремясь к сохранению и увеличению русских заказов, можно было пойти на него. Так как принципом Вернера Сименса было безупречно высокое качество произведенных им работ и приборов, то средства, отпущенные на ремонтные расходы, в большей степени стали его чистой прибылью. Таким образом, довольно стабильный доход из России, получаемый все эти годы, существенно укрепил берлинскую фирму. И когда в 1857/58 году Европу охватил экономический кризис, в результате которого многие молодые предприниматели оказались разоренными и должны были выйти из игры, Сименс мог без особых забот пережить это время и продолжать работать над новыми техническими изобретениями.

В 1855 году, когда строительство телеграфной сети в России в основном было закончено, Карл Сименс становится совладельцем фирмы «Сименс и Гальске», заменив своего двоюродного брата Иоганна Георга Сименса, вышедшего из нее. Доля участия Карла составляла 1/5 часть всего капитала. В то же время петербургская часть фирмы стала дочерней фирмой, которой он продолжал управлять. В то время как после 1856 года русский филиал стал постепенно снижать темпы своего развития, а берлинская фирма медленно увеличивала объем работ, Вернер Сименс занялся усовершенствованием техники связи, критически анализируя проделанную работу

и делая выводы из накопленного опыта. Например, из соглашения по проведению ремонтных работ вытекала необходимость в создании прибора, быстро фиксирующего возникший дефект и по возможности ограничивающий его распространение. Сконструированный Сименсом прибор, рассчитанный на условия работы в России, так называемый «татарский гальванометр», прекрасно выполнял эту функцию. В эти годы Сименс разработал и ввел способ многократного использования провода. Таким образом, стало технически возможным телеграфировать из пункта А в пункт Б и обратно, используя один и тот же провод, что принесло большую экономическую выгоду. Понятно, что спрос на эту техническую новинку не заставил себя долго ждать.

В это же время Сименсом, а одновременно с ним и независимо от него Карлом Фришеном было внедрено усовершенствование в результате которого телеграфные линии теперь постоянно находились под напряжением, благодаря чему переданное сообщение могло быть в любой момент воспринято приемным устройством. Оба изобретателя проявили редкое взаимопонимание и взаимоуважение, позднее Фришен стал даже ведущим специалистом в фирме Сименса. В поисках механического источника тока, в котором Россия все больше нуждалась ввиду наличия в ней сети телеграфных линий, в 1856 году Сименс сконструировал двойной Т-образный якорь, найдя целесообразное применение электромагнитной индукции, открытой Фарадеем. Он должен был стать главным элементом его важнейшего изобретения — динамо-машины.

\* \* \*

В середине 50-х годов в поле зрения Вернера Сименса появились новые проблемы. В 1851 году братьям Бретт, уроженцам Англии с успехом удалось проложить по дну морского пролива первый морской кабель между городами Дувр и Кале с целью установить телеграфную связь между Лондоном и Парижем. Два года спустя Сименсу и Гальске также удалось проложить первый морской кабель на территории России; это произошло в бухте Балтийского моря в районе Санкт-Пе-

тербурга, о чем было сообщено. В обоих случаях кабель был проложен по дну сравнительно неглубокого морского бассейна. Сначала Бретт полагали, что подводный кабель может быть проложен на любой глубине, поэтому их не пугала техническая сторона укладки кабеля в глубоких водах. Когда они в 1856 году попытались соединить города Кальяри на Сардинии и Бон в Северной Африке прочным четырехжильным подводным кабелем, он уходил в мягкое дно, не встречая достаточного сопротивления. На третью попытку они не отважились. Но на нее отважилась конкурирующая фирма «Ньюолл», имевшая с фирмой «Сименс и Гальске» деловые отношения. Эта фирма имела разрешение не только на поставку электроизмерительных приборов для данного предприятия, но также просила и получила разрешение на личное участие в этих работах. Задача Сименса не ограничивалась только проверкой свойств электрокабеля, он сам был готов всеми доступными ему средствами способствовать успеху этой экспедиции.

Услышав от рабочих критические оценки прокладки кабеля, Сименс, находившийся на борту этого импровизированного судна-кабелеукладчика, быстро принимает решение использовать для этой цели динамометр, чтобы избежать новой потери кабеля. Этот прибор оправдал свое назначение и сделал возможной успешную и надежную укладку кабеля в водах глубиной до 3000 метров. Это исключительно удачное предприятие имело следствием не только дальнейшие работы по прокладке кабеля в Средиземном море, а в 1859 году в Красном море, оно создало технические предпосылки для прокладки в северной Атлантике на глубине 5000 м глубоководного морского кабеля между Старым и Новым Светом.

Эта выдающаяся операция, проведенная в 1858 году, привлекла к себе всеобщее внимание и принесла ее участникам первый, хотя и длившийся всего лишь четыре недели, успех. Этим Вернер Сименс еще раз показал свое высокое мастерство и в области прокладки подводной телеграфной линии, продемонстрировал свои способности к самостоятельной научно-исследовательской работе, которая привела его к замечательным практическим успехам. Его работа по вопросу

электростатической индукции и увеличении электропотока в бутылочном проводе (этим названием Сименс проводил параллель между появлением электростатического заряда в глубоководном кабеле и таким же зарядом в лейденской банке), его кабельная теория принесли ему международное признание как лучшему знатоку этого предмета. Следствием было то, что английское правительство назначило его на должность советника по этим вопросам. Однако на помощь, которую Сименс оказывал английским производителям и прокладчикам кабеля, они зачастую реагировали проявлением недружелюбия и недовольства, основанных на мелочности и зависти.

Вильгельм Сименс, живший уже полтора десятилетия в Англии, по своему стилю, мышлению и образу жизни очень близко сошелся с британцами; он хорошо чувствовал себя в английском обществе, соответственно, его ценили и уважали. В 1858 году при содействии Вернера и Гальске он основал в Лондоне собственный английский филиал фирмы, названный им «Сименс, Гальске и Кё». Его первая скромная мастерская расположилась в Милбэнк-Роу, в тени как раз строящегося большого здания парламента в Вестминстере. Так же, как и Карл, который в 1855 году женился на молодой русской женщине, родившейся в Прибалтике, Вильгельм в 1859 году решил жениться на англичанке. Одновременно он подал прошение о предоставлении ему английского гражданства и изменил свое имя: теперь он стал называться Вильямом. Даже после первых, еще очень несовершенных попыток в проведении подводного телеграфа англичане поняли важность этого начинания для Британской империи. От развития этой области можно было в ближайшем будущем иметь значительные доходы.

Теория прокладки кабелей получила широкое распространение, хотя ее эффективность во всех случаях была различной. Хорошая эффективность была обусловлена высокой точностью технического исполнения, которая довольно редко встречалась в практике прокладки кабеля (причина заключалась в том, что сам кабель был неудобным в работе материалом). «Научной чепухой» называло большинство англичан

основанные на точном исполнении методы работы, применяемые Сименсом. Результатом такого отношения было недостаточное финансирование научных конференций и практического обслуживания телеграфа, за чем нередко следовал отказ от сотрудничества с иностранными предпринимателями.

Вильям настоятельно советовал старшему брату становиться самому более активным и, не ограничиваясь только «ноу-хау», предлагать свои товары и обслуживание: в данном случае — собственный кабель и выполнение работ по его прокладке. В соглашении, казавшемся очень привлекательным, полученным в 1864 году от телеграфного управления Франции, которое предусматривало прокладку морского кабеля между городами Картахена и Оран, Вильям Сименс увидел благоприятный повод для сооружения в Вуличе, на берегу Темзы, завода по производству кабеля. Кроме того, Вильям считал, что нашел особенно удачную конструкцию для кабеля, армированного медной обмоткой, которая должна была служить надежной защитой от морских вредителей. Вернер Сименс высказывал сомнение по поводу работ, предшествующих непосредственной прокладке кабеля. Он считал, что пробные эксперименты были проведены в недостаточном количестве. Но воля к действию и заманчивый заказ, который должен быть выполнен к определенному сроку, оттеснили эти разумные доводы.

Вернер, Вильям и его молодая жена Анна должны были присутствовать при закладке их первого собственного кабеля. Но сразу же, как только началась закладка, происходившая в Картахене, выяснилось, что кабель, намотанный на горизонтально расположенный барабан, в момент глубокого погружения обнаружил недостаточную механическую прочность. К тому же в открытом море разыгралась очень сильная буря, в результате всего этого кабель разорвался, и судно со всем экипажем оказалось в опасности. В одно мгновение смерч распространился на все водное пространство. После того как в Орane кое-как были устранены самые тяжелые последствия этой катастрофы и понемногу все пришли в себя, было принято решение сделать еще одну попытку и проло-

жить оставшийся кабель в обратном направлении. По расчетам Вильяма, оставшееся количество кабеля должно быть достаточным. Несмотря на всю утопичность этого замысла, Вернер Сименс поддержал младшего брата, проявил к нему почти отеческое терпение, что было совершенно правильно, с точки зрения психологии.

Сначала все, как казалось, шло хорошо, и даже Вернер поверил в то, что мужество людей будет вознаграждено. Но когда цель была уже близка, братья увидели, как непрочный кабель стал рваться на куски и исчезать в глубинах моря. В один миг безвозвратно пропало все — «работа, длившаяся в течение нескольких месяцев, все наши старания, да и не только наши, но и всех людей, которые работали с нами вместе над кабелем. Причиной всего было использование при изготовлении кабеля нескольких конопляных нитей. Мы испытывали очень неприятное чувство, оказавшись в положении, когда нам сочувствовало все пароходство. Это было наказанием за нашу безрассудную смелость». Такими словами Сименс подвел итог трагической экспедиции.

Но на этом все не кончилось. Была предпринята еще одна — третья по счету — прокладка подводного кабеля. Опять казалось, что теперь-то все кончится хорошо. Разрыв кабеля произошел через несколько часов после начала прокладки. Опять поражение! Финансовое фиаско, которое потерпела фирма, было настолько велико, что сама она была не в состоянии справиться с ним. Но потеря престижа в глазах мировой общественности оценивалась еще выше. Гальске, бывший компаньоном Сименса с самого начала существования фирмы, не хотел больше участвовать в таких рискованных предприятиях и заявил о своем выходе из руководства английским филиалом фирмы. Этот филиал был семейным учреждением, с 1865 года им руководили Вернер и Вильям Сименс, он носил название «Siemens Brothers» — «Братья Сименс». Несколько позже в руководство фирмой вступил и Карл Сименс. От финансовой катастрофы в первую очередь пострадал Вернер Сименс, вложивший в филиал свое личное состояние. Семейный союз братьев в тяжелом кризисе не пострадал.

Вскоре братья задумались над тем, как восстановить деловой авторитет их фирмы. Выход был только в большей тщательности и подготовленности всех мероприятий. Вернер Сименс продолжал сохранять верность принципу, что его фирма является местом, где постоянно ведется научно-исследовательский поиск. У него никогда не было желания извлекать большую выгоду из реализации товаров, изготовление которых длилось иногда годами и даже десятилетиями. Он постоянно стремился к новому, к прогрессу, стремился открыть в технике новые перспективы и большую часть своей прибыли вложить в новые открытия. Это коренным образом отличало его от тех представителей деловой жизни во всем мире и особенно — в Англии, кто видел свою главную цель в получении чистой прибыли. Занимаясь производством, Сименс с самого начала уяснил, что для достижения прогресса нужны не просто опытные данные, а данные, основанные на серьезных глубоких исследованиях и точных измерениях, которые могут служить основой для проверки и рабочего процесса и из готовленного изделия на техническую зрелость.

Особая притягательность этой новой, необычной изобретательской фирмы заключалась в ее научных контактах и открытости ее руководителя. В 1850 году Сименс выступил в Парижской Академии наук с докладом, посвященным вопросам телеграфной связи, о котором Пулле дал блестящий отзыв. Франсуа Араго (1786 — 1853), выдающийся французский естествоиспытатель XIX века, прочел об этом докладе в «*Savants etrangers*», где Сименс, которому тогда едва исполнилось 35 лет, причислялся к авторитетным личностям, признанным всем миром. О том, какое впечатление вызвал этот доклад в Германии, говорит письмо, которое старик Гумбольдт написал Сименсу несколько позже в связи с появившимся в печати сообщением о его намерении посетить фирму Сименса: «Я с большим интересом прочел в «*Sur la telegraphique electrique*» Ваш доклад, в котором удивительным образом сочетаются глубокое содержание и ясность изложения, а также отчет о нем, сделанный господином Пулле, так как я сам принадлежу к тому поколению, которое от души радуется заслуженная слава, какой удостаиваются их сограждане...»

Прекрасная характеристика исключительно деятельного, открытого всему миру 42-летнего Вернера Сименса содержится в письме, написанном его другом Дюбуа-Реймоном (1818 — 1896) немецкому врачу Теодору Бильгарцу (1825 — 1862). Дюбуа передал это письмо через Сименса, направлявшегося в Египет в экспедицию с целью прокладки кабеля. После Каира он вместе с группой Шамсина посещает пирамиду Хеопса, чтобы принять участие в научных исследованиях пустыни. В рекомендательном письме, написанном Дюбуа 16 марта в Берлине и адресованном Бильгарцу, физиологу по специальности, работавшему личным врачом правителя Египта, говорилось: «Глубокоуважаемый коллега! Я уверен, что Вы будете рады познакомиться с подателем сего письма, нашим знаменитым механиком и изобретателем телеграфа Вернером Сименсом, который со своей группой направляется для работы на Красном море и прокладки кабеля в Аден. Я рекомендую его Вам не только как соотечественника и ученого, что само собой разумеется, но главным образом как моего друга, оказавшего мне в свое время большую помощь в работе, поскольку он владел мастерской, выпускавшей электромагнитные аппараты. Я рекомендую его Вам, имея в виду еще одно обстоятельство: прошу Вас как врача, хорошо знающего тропический климат, обратить на него особое внимание. Этим Вы окажете мне, нам всем и Германии большую услугу, так как этот человек, увлекаясь своим делом, совершенно забывает о своем здоровье, и я боюсь, что он подхватит какую-нибудь особенно тяжелую лихорадку, заболеет кишечным расстройством или не уберется от солнечного удара. Прочтите ему, пожалуйста, лекцию об этой триаде, дайте несколько разумных советов о том, как нужно вести себя в тех условиях, может быть, даже снабдите какими-нибудь лекарствами». Далее в письме содержатся несколько специальных рекомендаций, как избежать опасности и не стать переносчиком болезни — прекрасный пример сочетания дружбы и научного сотрудничества.

Именно Дюбуа был тем, кто через полтора десятка лет способствовал избранию своего друга Сименса в члены Академии наук. Упоминавшиеся уже разработки подводного ка-

беля, которые Сименс должен был применить на Практике, многочисленные исследования, которыми он постоянно занимался в области измерительной техники, включенные в 1860 году в Каталог в качестве первой практически применяемой единицы сопротивления — все это составляло значительную часть его блестящих достижений в научной сфере и способствовало тому, что «Сименс» стал употребляться в теории об электричестве как термин. (До 1884 года единицей измерения электрического сопротивления был «сименс», позднее она была уточнена и введена под названием «ом». Сегодня «сименс» — единица электрической проводимости (величина, обратная сопротивлению)).

Когда в 1860 году Берлинский университет в праздничной атмосфере отмечал 50-летие своего образования, были отмечены также научные и практические заслуги Вернера Сименса присвоением ему звания почетного доктора философии. Такой награды в те времена удостаивались очень немногие. Наряду с огромной ежедневной нагрузкой и частыми экспедициями после 1860 года Сименс смог находить время для занятия активной политической деятельностью в течение следующих нескольких лет. Сименс входил в число основателей «Немецкой прогрессивной партии», имевшей демократическую ориентацию. Это комбинированное название произошло от «Немецкой партии», предложенной Шульце-Деличем и «Прогрессивной партии» — названия, которое было предложено Сименсом. Программа партии была выработана, в частности, при его активном и действенном участии. В 1862 году он избирался депутатом парламента. Четыре года представлял в парламенте интересы людей, проживавших в округе Леннеп-Золинген, известном своей развитой сталелитейной промышленностью. Со всей своей энергией он выступал против того, чтобы качественным отечественным товарам, предназначенным на экспорт, присваивать английские названия, умалчивая об их истинном происхождении. По его мнению, такие действия напоминают действия человека, закапывающего свой талант в землю. Он стремился к тому, чтобы у немецких предпринимателей выработалось сознание, основан-

ное на высоких достижениях, на гордости за доброкачественные отечественные товары, которые были бы в состоянии выдержать мировую конкуренцию.

Начиная с 1863 года, он с такой же энергией занимался разработкой разумного закона об охране прав изобретателя, который, по его мнению, был крайне необходим для развития немецкой промышленности. Летом 1865 года после продолжительной болезни скончалась любимая жена Вернера, Матильда. Она оставила ему четверых детей: после двух сыновей родились две дочери: в 1858 году — Анна, в 1861 — Кете. Горячо любившему свою жену и свою семью Вернеру очень редко удавалось провести свободное время в кругу близких ему людей; причиной была не только занятость, связанная с его фирмой, делом всей его жизни — мы видели, что многие обязательства по отношению к окружающим, как близким, так и далеким, Вернер Сименс брал на себя по своей инициативе.

После смерти жены он отправляется в деловую поездку на Кавказ в надежде, что прекрасные ландшафты и памятники культуры этого края помогут ему преодолеть сердечную боль. Карл Сименс, живший в России, хотел показать Вернеру приобретенный весной этого года на юге России медный рудник в местечке Кедабег. Медь тогда считалась важнейшим материалом для изготовления кабелей, проводов и электрических приборов. Разработка меди на этом руднике была успешной, и в последующие годы оба брата не раз встречались на этом производстве и с удовольствием решали интересующие их обоих задачи, связанные с металлургической техникой. Карл хотел показать брату и ту местность, которая после окончания срока ремонтных договоров была предназначена для прокладки новых телеграфных линий. Вследствие особенностей кавказского ландшафта работа на этой линии представляла некоторые трудности.

Это была вторая по счету поездка Сименса на Кавказ. Все они оставили глубокий след в его памяти, о чем он позднее напишет в своих «Воспоминаниях о жизни». Можно с уверенностью предположить, что Кавказ с его нетронутой и прекрасной природой вызывал у Сименса чувство внутреннего покоя и этим был приятен ему.

Кроме производственных и деловых отношений, существовавших между Сименсом и Гальске, их соединяла нерушимая дружба, которая сохранялась обоими компаньонами до последних дней жизни. В руководстве фирмой у Гальске было практически такое же положение, как у Сименса; в решении специфических задач с обеих сторон всегда проявлялись уважение и тактичность. Гальске был не только исполнителем заказа. Кроме участия в руководстве их мастерской он выполнял еще целый ряд закрепленных за ним обязанностей, например, именно он должен был детально разрабатывать проект, проводить испытания, руководить монтажными работами, заниматься заготовкой материалов и решать все проблемы, связанные с деловыми поездками. Жена Гальске также помогала в работе: в конце каждой недели она раскладывала заработанные деньги по пакетам и вручала их всем сотрудникам фирмы. Часто Гальске сам представлял фирму: это было и в те годы, когда Сименс находился на службе в армии, и позднее, когда он бывал в длительных поездках по делам фирмы. Тщательность, с которой изготавливались инструменты и приборы в мастерской Гальске, создала прочную основу для дальнейшего быстрого развития их совместной фирмы.

В 1857 году в связи с увеличением заказов, поступавших, в основном, из Англии и России, фирма была вынуждена ввести серийное изготовление продукции и аккордную оплату, что конечно же, не могло устроить такого мастера своего дела, как Гальске, воспринимавшего каждый заказ как индивидуальный, требовавший художественного исполнения. Обезличенное массовое производство не отвечало его представлениям о надежности и точности. При существующем в то время уровне развития станкостроения и автоматики различия между этими направлениями были вполне объяснимы. Принятое фирмой решение было новшеством, и как любое новое начинание оно требовало времени для своего развития. Учитывая постоянное расширение производства, это решение фирмы было правильным, что хорошо понимал мастер Гальске.

С началом строительства кабельного завода в Вуличе английская дочерняя фирма выбрала, как это вскоре выяснилось, рискованный с экономической точки зрения путь разви-

тия. Этим фактором для Гальске создавалась вторая проблема: он не хотел нести ответственности, если еще раз возникнет опасность разорения, как это уже было при катастрофе в Картахене. Если все это рассматривать как повод для ухода Гальске из руководства лондонской фирмой, то его решение покинуть к концу 1867 года и берлинскую фирму отражало недовольство ее безмерным разрастанием. Это свидетельствовало о том, что в принципе Гальске не был предпринимателем, заинтересованным в росте своей фирмы любой ценой, тем более ценой постоянного риска. Несмотря на это, в первые годы существования фирмы между компаньонами никогда не возникало разногласий; Гальске был прекрасным надежным руководителем производства и в силу своей натуры медлительный, он был одновременно идеальным партнером динамичному компаньону Сименсу.

Пройдет более десяти лет и Гальске покинет образованную им совместно с Сименсом и горячо любимую фирму. Находясь в преклонном возрасте, он будет участвовать в руководстве Берлинским музеем художественных ремесел и несколько лет будет являться почетным муниципальным советником Берлина. До самого конца своей жизни — он умер в 1890 году — Гальске сохранил дружеские связи с Вернером Сименсом и его братьями; его сын Альберт, умерший в 1894 году, тоже работал в фирме «Сименс и Гальске» в качестве коммерческого директора. Только в 1966 году фирма «Сименс и Гальске» официально прекратила свое существование; с этого времени ее название стало более коротким, она стала называться «Акционерное общество Сименса», сокращенно — «Siemens AG». Это также свидетельствует о том, как высоко ценился вклад Гальске в качестве соучредителя в общее дело процветания фирмы.

\* \* \*

Осенью 1866 года Вернеру Сименсу исполнилось 50 лет. Приблизительно к этому времени относится его самое значительное изобретение — он разрабатывает принцип действия динамоэлектрической машины. Этой проблемой Сименс ин-

тересовался издавна, со времени прокладки линий в России. Уже тогда он хотел получать постоянный электрический ток и более высокое напряжение без применения гальванических батарей, только механическими способами. В 1856 году, сконструировав двойное Т-образное якорное устройство, он открыл принцип устройства приборов, обеспечивающих производство постоянного тока. Практически эта мысль впервые воплотилась несколько позже — в магнитных стрелочных телеграфных аппаратах, поставленных фирмой Сименса для государственной Баварской железной дороги, а также в других приборах, например, в сигнальных индукторах для железной дороги, позднее — в телефонных аппаратах и запальных взрывателях.

Осенью 1866 года Сименс снова стал интенсивно заниматься этой проблемой. Он построил индуктор, в котором при движении Т-образного двойного якоря между полюсным наконечником и электромагнитом из мягкого железа оставался небольшой зазор. Электроток, полученный во вращающемся якоре, он применял для возбуждения магнитного поля, образуя таким образом замкнутую цепь из обмотки якоря, обмотки возбуждателя и внешним участком цепи. Для взаимного усиления тока в якоре и магнитного поля вполне хватало остаточного магнетизма. И хотя многие изобретатели, например, датчанин Сорен Йорт, венгр Аньош Йедлик, англичанин Альфред Варли и Чарльз Уитстон работали над этой проблемой независимо друг от друга, в одно и то же время или опережая друг друга, в пользу Сименса говорит то, что ему первому стало совершенно очевидным значение открытия динамо-электрического принципа, или принципа самовозбуждения. Он убедительно изложил свои научные выводы, непосредственно связанные с этим открытием, в докладе, зачитанном профессором Густавом Магнусом 17 января 1867 года в Берлинской Академии наук, который закончил его следующими словами: «В настоящее время техника получила возможность вырабатывать электрический ток любой силы дешевым и удобным способом везде, где есть свободная механическая энергия. Этот факт будет иметь большое значение для мно-

гих областей техники». Если первоначальной целью Сименса было получение более высокого напряжения для передачи сообщений, то с изобретением динамо-машины появился источник энергии, обеспечивавший гораздо большую силу тока, которую можно было использовать для освещения и привода механизмов. Понимая это, Сименс должен был последовательно и интенсивно заниматься разработкой практического использования сильноточной техники.

Интересно проследить за тем, как открытая в 1831 году Фарадеем индукция, стала физической основой сильноточной техники. Пиксии, Якоби, Давенпорт, Вагнер и многие другие десятилетиями пытались сконструировать машины, работающие на этом принципе. Но только Сименсу удалось на основе открытого им принципа самовозбуждения обосновать экономически возможность применения техники сильных токов. Решить задачу поддержания молодой развивающейся техники сильных токов физическими и математическими расчетами удалось англичанам Максвеллу и Гопкинсу. После 1866 года прошло много времени — целых 12 лет, — прежде чем динамо-машина была построена и внедрена в практику. В эти годы были разработаны не только теоретические основы этого открытия, но пройден первый, самый трудный период становления; повсеместно начали проводиться практические работы, создавшие основу для значительных конструктивных усовершенствований созданного аппарата. Сначала производство динамо-машин не было прибыльным, а чтобы оно могло «дозреть» и начать развиваться, фирма должна была зарабатывать необходимые деньги в ставших для нее уже традиционными областях: в строительстве телеграфных линий, изготовлении и укладке морского кабеля, а после 1870 года в новой развивающейся отрасли — сигнализации на железнодорожном транспорте.

Опираясь на накопленный уже опыт строительства телеграфных линий в России, фирма братьев Сименс в 1868 году приступила к осуществлению задачи, которая по своей масштабности считалась в то время одной из самых смелых в техническом отношении — прокладке индоевропейской те-

леграфной линии. Эту задачу можно было без труда приравнять к таким мировым достижениям, как строительство первой трансамериканской железнодорожной линии от Нью-Йорка до Сан-Франциско, строительство Суэцкого канала, существенно сократившего морской путь в Индию, а в области средств передачи информации проложенная наконец в 1866 году постоянная трансатлантическая кабельная линия. Уже с середины 50-х годов в Англии возникла потребность в единой и надежной в эксплуатации телеграфной линии. Синайское восстание в Индии в 1857 году убедительно показало британскому правительству, какое значение имеют постоянно действующие средства передачи информации.

Вильяму О'Шагнесси, руководившему в Индии строительством сети телеграфных линий, королевой Англии был пожалован рыцарский титул. Именно с ним несколько лет назад вел переговоры о телеграфной связи между Европой и Азией Вильям Сименс. Тогда еще не пришло время для этого проекта, сейчас оно как будто бы наступило. Братья Сименсы, которые уже с 1865 года выступали под международной маркой «Siemens Brothers», увидели, что они могут предложить британскому правительству свои услуги по сооружению этой дальней телеграфной линии, которая должна играть очень важную роль в экономическом, политическом и военном аспектах. С технической стороны Вернер Сименс намеревался использовать совершенно новую систему, имевшую протяженность примерно в 11000 км и проходившую от Лондона через города Берлин — Торунь — Одесса — Керчь — Тифлис — Тегеран — Бушир — Карачи до Калькутты. Никакие другие средства связи, известные в то время, ни наиболее распространенные аппараты Морзе, ни введенные с 1855 года печатающие аппараты Хьюза не могли обеспечить связи на линии такой протяженности; их мощности не хватало даже для участка длиной 6000 км между Лондоном и Тегераном.

Специально для этого Сименс сконструировал особый телеграфный аппарат с записывающим устройством, работавший по принципу поляризованного реле и имевший чувствительность, свойственную реле. Этот аппарат должен был

обеспечивать не только передачу телеграммы от одного пункта к другому, с целью контроля осуществлялась также запись передаваемой телеграммы. Для передачи сообщения в этом аппарате использовалась штампованная перфорированная лента. Передаточное устройство, через которое проходила перфолента, имело приспособление, благодаря которому полученные с помощью индуктора переменные токи точно соответствовали периоду замыкания электротока, управляемого перфолентой. Наряду с механической передачей, осуществляемой с помощью электротока, в приборе предусматривалась возможность передачи при помощи аппарата Морзе.

В результате длительных переговоров, продолжавшихся иногда в течение нескольких лет, проходивших в России и главным образом в Персии, братьям Сименс и их сотрудникам удалось обеспечить предпосылки, для перевода переговоров в практическое русло. В апреле 1868 года с английской стороны на правах акционерного общества была образована Индоевропейская телеграфная компания с уставным капиталом 450000 английских фунтов. Примечательно, что большинство акций было зарегистрировано на европейском материке, в особенности в Северной Германии. В качестве гарантийных платежей братья Сименс должны были внести 1/5 часть от общего капитала, то есть 90000 фунтов. Им удалось, благодаря личным контактам Вернера Сименса, собрать эту сумму буквально в течение нескольких дней, не обращаясь к посредничеству банка.

Если бы мы имели целью изложить здесь, хотя бы в общих чертах, историю строительства индийской линии, прошедшей через континенты и моря, горы и степи, то в этой главе описывались бы очень яркие и сенсационные истории. Часто строители на юге России и в Персии попадали в совершенно неожиданные для них ситуации, в которых им как европейцам приходилось бывать впервые. Одно только описание доставки металлических опор на Иранское плоскогорье составило бы целую главу. Их изготовляли в Англии, по морю доставляли в Санкт-Петербург, оттуда по железной дороге — в Нижний Новгород, пароходом до Астрахани, затем опять пароходом с

севера на юг Каспийского моря, далее от Решта в специально построенных вагонах через труднопроходимый Эльбрус, откуда они наконец попадали на Иранское плоскогорье.

Понимая, с какими неожиданностями придется столкнуться тем, кто отвечает за строительство, Вернер Сименс предоставил руководителям строительных работ на участках в России, на Кавказе и в Персии свободу действий во всех видах работ. Он смог это сделать, так как был абсолютно уверен в этих людях, с большинством из которых ему уже приходилось работать и бывать в критических ситуациях при строительстве линий связи в 1850-х годах в России и прокладке кабеля через Средиземное и Красное моря. Вернер Сименс в истории прокладки Индийской линии связи выглядит как человек широкой натуры, предприниматель, готовый пойти на любой риск; работая вместе со своими братьями в Англии и России и племянником Георгом Сименсом; посланным Вернером в качестве посредника в Персию, действуя сначала на ощупь, а потом все более и более уверенно, он вместе с братьями доводит дело построения сети технической связи между Лондоном и Калькуттой до успешного окончания.

Но даже после пуска линии в ее работе наблюдались сбои. В первый же год эксплуатации линия надолго вышла из строя по причине землетрясения, случившегося на черноморском побережье. В результате этого кабель на восточном побережье Черного моря пришел в полную негодность. После землетрясения начали строить новую высотную телеграфную линию на стальных опорах, предназначенных для строящейся в то время линии дальних передач, которая должна была пройти через весь Кавказ. После этого линия долгое время работала удовлетворительно, несколько десятилетий практически без перебоев, до 1931 года она была самой протяженной на Земле телеграфной линией, пока не разрушилась из-за технических нарушений, связанных с военными действиями. До настоящего времени на отдельных участках в Иране можно видеть остатки стальных опор, на которых надпись «Siemens Brothers» напоминает нам о техническом достижении, имевшем место более 100 лет назад.

Упоминавшийся уже племянник Сименса Георг Сименс (1839 — 1901), посредничая на персидском участке линии, выполняя тяжелую, кропотливую работу, способствовал успеху общего дела. В его жизни эта работа и успех его миссии не прошли бесследно. В 1870 году он был назначен первым директором только что основанного Немецкого банка, именно он определил профиль работы этого банка: он видел свою основную задачу в том, чтобы оказывать финансовую поддержку отечественным предприятиям, работающим за границей. Этим самым он облегчал немецкой экономике выход на мировой рынок.

Очевидный успех индоевропейской линии как в техническом, так и в финансовом отношении должен был воодушевить ее создателей на дальнейшие начинания. Случай начать новое дело представился, и вдохновителем оказался Карл Сименс, который в 1869 году переселился из России в Англию. Его постигла та же судьба, что и Вернера, он рано потерял свою жену, воспоминания о которой не давали ему покоя. Желая уйти от них, он покидает Россию. К тому же его дела в Санкт-Петербурге шли не блестяще, в то время как Вильяму срочно требовалась помощь для расширения английского филиала фирмы. Воспоминания о катастрофе, постигшей их в Средиземном море при прокладке кабеля, были еще свежи в их памяти, поэтому они долгое время не думали о продолжении работы в этом направлении. Но прошло несколько лет и они решили снова заняться этим делом, особенно после того, как другой группе в 1866 году, которой руководил Цирус Филд, с успехом удалось проложить два первых трансатлантических кабеля. Этот случай показал, что, впрочем, было и так ясно, что любая удачно решенная техническая задача не сразу удовлетворяет имеющийся на нее спрос. В данном случае это означало, что обмен телеграммами между Старым и Новым Светом невероятно возрос, и, следовательно, имеющиеся линии скоро не смогут удовлетворить возросшие потребности в телеграфной связи.

Вскоре после окончания немецко-французской войны, ранней весной 1871 года, к Вернеру Сименсу обратился один

известный берлинский банкир, обдумывавший как раз идею прокладки трансатлантической линии, в которой участвовали бы немецкая и американская стороны. Сименс посчитал необходимым познакомить с этой идеей обоих братьев, живших в Англии, и только после этого ответить на полученное предложение. Нужно было учесть, что финансирование такого заказа на тот период времени с немецкой стороны не вызвал бы больших трудностей, так как в Германии как раз ожидали выплаты Францией военных репараций. Было также известно, что одна треть всего объема телеграфной связи между Европой и Америкой приходилась на Германию. Карл, который более других братьев был склонен к предпринимательству, воодушевился этой идеей. Он давно уже собирался выйти из «штилевого состояния» и вернуться к прокладке кабеля. Он мечтал для себя о такой задаче, которая была бы связана с трудностями и риском.

Однако идее немецкого трансатлантического кабеля на этот раз не суждено было осуществиться. Возможно, что здесь сыграл так называемый учредительский кризис, наступивший в 1872 году. Но потребность в линиях связи и желание расширять их по-прежнему существовали в обществе. Все братья твердо придерживались мнения, что речь должна идти только о подготовленной самым тщательным образом, как и в финансовом отношении, экспедиции, имеющей хорошие шансы на успех. Основой для этого начинания мог быть кабельный завод в Вуличе, который братья приобрели еще в 1863 году; он требовал некоторой реконструкции, после чего они планировали объединить его со своей гуттаперчевой фабрикой. Одновременно они хотели найти в США надежного заказчика, чтобы потом, после заключения договора, начать строить специальное судно, которое было бы оборудовано самыми лучшими и самыми надежными средствами для укладки кабеля.

Переговоры, которые вели братья Сименс с различными специалистами, шли с большим трудом, так как конкурирующие группы всеми силами мешали им. Одна из них действовала под руководством американца Цируса Филда, другая — англичанина Джона Пендера. Стремление исключить нежела-

тельного конкурента у них было велико, поэтому в ход шли любые средства, начиная от клеветы в прессе и кончая откровенным саботажем. Несмотря на все трудности, Карлу все же удалось в 1873 году заключить два договора: на морской кабель бразильского производства, прокладкой которого должно было заниматься зафрахтованное судно и на прямую прокладку трансатлантического кабеля от Ирландии до Нью-Йорка, закладка которого в противоположность уже проложенным ранее должна была закончиться непосредственно на побережье США и не касаться Ньюфаундленда, то есть канадской территории.

Однажды Вернеру Сименсу попала на глаза газетная заметка, в которой очень скептически комментировалось заключенное им и братьями соглашение; к тому же газетные данные совершенно не соответствовали тем сведениям, которые он получал от братьев из Лондона. Это очень обеспокоило его и он тут же срочно написал Карлу: «... Я предпочту покончить жизнь самоубийством, чем окажусь в положении человека, который не может выполнить своих обязательств... Никакие сокровища в мире не соблазнят меня, я ни за что не пойду ни на какой риск...»

Через несколько дней он встретился с братьями в Лондоне и убедился, что его тревоги были напрасными. До сих пор он не сталкивался с конкурентами, и у них не было повода распространять ложь и клевету, от которой страдало имя фирмы братьев Сименс. Понятно, что в такой атмосфере приобретение акционерного капитала было значительно усложнено, пять лет тому назад, на строительстве индийской линии, обстановка была намного лучше. Но, несмотря на все эти препятствия, фирма братьев Сименс сумела обеспечить себе необходимый договор. Теперь на очереди был вопрос о техническом качестве этого договора, можно было делать заказ на строительство судна и на изготовление трансатлантического кабеля длиной 3100 морских миль. Вернер Сименс сам был автором некоторых конструктивных идей этого первого большого специализированного судна для прокладки кабеля, построенного в Ньюкасле на верфи «Митчелл и К» по расчетам

и под руководством выдающегося английского судостроителя Вильяма Фруда. Соответственно назначению были рассчитаны его размеры: водоизмещение 4917 брутто-регистражных тонн, длина 111 м, ширина почти 16 м, осадка с полной нагрузкой 8 м, скорость 10,5 узлов.

Исходным пунктом всех расчетов была идея прокладки атлантического кабеля в два этапа: сначала внутрь судна загружалась первая половина всего кабеля, после выгрузки этот кабель фиксировался при помощи бакенов. После этого приступали ко второй закладке и в заключение проводили стыковку концов кабеля. Технически быстрому маневрированию судна способствовало то, что его движение осуществлялось двумя расположенными рядом паровыми машинами и соответственным двойным приводом, а также устройством носовой и кормовой частей, что, по мнению опытных братьев, имело исключительно большое значение для успешной прокладки кабеля. Кроме того, верхняя и нижняя палубы были оборудованы специальными техническими устройствами; не менее важное значение имела и динамометрическая тормозная система, в разработке которой участвовал Вернер Сименс. Сооружение этого судна, с которым братья связывали все свои надежды, обошлось в 130000 английских фунтов. В феврале 1874 года судно было освящено по общему желанию всего семейства ему было дано имя «Фарадей» в честь великого английского физика. В мае того же года под руководством Карла Сименса и опытного судоводителя Людвига Лефлера после загрузки первой части кабеля на судно в Вуличе экспедиция началась. Собственно закладка началась на американском побережье в местечке между Торбей, расположенном недалеко от Галифакса, и Рай Бич. Вскоре Карл Сименс обнаружил, что подготовка реквизита была явно неудовлетворительной. Так как тормозной динамометр показал на практике свою недостаточную мощность, то работы по устранению дефектов кабеля растянулись на 14 дней.

Конкуренты использовали некоторую неясность в положении дел фирмы Сименс и поместили в газете «Тайме», ссылаясь на агентство «Рейтер», ложную телеграмму, извещав-

шую о том, что «Фарадей» затонул, столкнувшись с айсбергом. Момент, когда Вернер Сименс, находившийся тогда в Берлине, получил это известие — которое вполне могло оказаться и правдой — был особенно значительным в его жизни. Это было 2 июля 1874 года, когда он кайзером и королем Пруссии был произведен в члены Прусской Академии наук и должен был произнести там вступительную речь. Позднее в своих воспоминаниях он писал об этом: «Мне потребовалось проявить немалое самообладание, чтобы не выдать своего состояния при получении этого ужасного известия и все же прочесть свой доклад, который не мог быть перенесен на другой срок. Только немногие близкие друзья были свидетелями моего состояния. Хотя с самого первого мгновения я предполагал, что это были милые шуточки наших недоброжелателей, сочинивших фальшивку и передавших ее из Америки. Вскоре мои предположения подтвердились». Через день он получил телеграмму от Карла, в которой тот сообщал, что судно в порядке и ремонтная работа успешно окончена.

В ответ на интриги и акты саботажа со стороны конкурентов нужно было запастись большой выдержкой и терпением. И в этом и в деловых качествах Карл намного опережал своих братьев. Об этом ему еще до начала экспедиции писал Вернер: «Я уверен, что ты в десять раз больше подходишь для роли руководителя в этой экспедиции, чем мы все, вместе взятые, так как у тебя есть и выдержка и осмотрительность».

В сентябре 1874 года на западном побережье Ирландии неподалеку от залива Баллинскеллиг начались работы по проверке технических свойств кабеля. Ведь, во-первых, кабель на громадном протяжении должен был не только не иметь разрывов, но и мельчайших нарушений в защитном слое иначе соленая вода быстро сведет все усилия на нет. Кроме того, кабель должен противостоять громадному давлению морской воды. А волны? Они на отдельных участках действуют на кабель с такой силой, что лебедочный трос мог быть порван, как нитка. Не говоря уже о чисто технических, точнее, электротехнических трудностях. Для осуществления тщательного осмотра кабеля Вернер Сименс снял квартиру на побережье. Пони-

мая, с какими трудностями придется столкнуться монтажникам, братья Сименс хотели поставить им абсолютно надежный и по возможности долгосрочный кабель, что шло в разрез с привычками англо-американских рабочих точно следовать предписанным правилам работы. Поэтому братья Сименс перепроверяли все технические данные кабеля на борту судна и устраняли все дефекты, возникшие при изготовлении кабеля. Несмотря на все эти предосторожности, кабель вдруг внезапно оборвался и исчез в море. Карл Сименс отчетливо понимал, что означает такой финал для престижа фирмы во всем мире. Поэтому он принимает решение поднимать кабель со дна, говоря специальным языком, провести драгирование дна с помощью якоря. Начали спускать поисковый якорь, этот процесс занял семь часов. С каждой минутой шансов на успех оставалось все меньше. Но оптимизм и великолепная настойчивость капитана были вознаграждены! Удалось захватить кабель, лежащий на морском дне, и поднять его с помощью соответствующих канатов и нескольких якорей.

В своих воспоминаниях Вернер Сименс так комментирует этот успех: «Удалось то, что было почти невозможным! Сколько должно было быть удачных совпадений! Это и хорошее морское песчаное дно, и хорошая погода, хорошие приспособления для поиска кабеля и его подъема, хорошее, легко управляемое судно с опытным капитаном — все это в данном случае у нас было и благодаря удаче, которая сопутствовала нам, стало возможным невозможное».

Немало забот с прокладкой кабеля было и после окончания этой экспедиции. После нескольких попыток удалось изготовить безупречный кабель для прямой линии, соединяющей Европу и США. Весь опыт, накопленный фирмой Сименс в экспедициях, подтвердил правильность кабельной теории, разработанной Вернером еще в 1857 году, и пригодился для производства еще более совершенного кабеля. Конкуренты между тем не дремали, изыскивая способы, чтобы напомнить о себе. Они не остановились даже перед тем, чтобы вылавливать из моря кабель, проложенный братьями Сименс, и разрезать его на части. Однако со временем им стало ясно, что

таких примитивных действий явно недостаточно, чтобы устранили с пути конкурента, каким была для них фирма братьев Сименс. В следующие 10 лет после прокладки прямой линии в США фирма проложила еще пять трансатлантических кабелей. Так был положен конец монопольным притязаниям групп Филда и Пендера на прокладку кабеля.

Понятно, что огромные затраты энергии, потраченные братьями Сименс при прокладке телеграфной «индийской линии» и морского кабеля через Атлантику, которые мы обрисовали здесь достаточно схематично, не позволили им добиться таких же значительных успехов одновременно и в других областях. Но самым большим успехом можно считать то, что для мировой общественности имя «Сименс» стало понятием, выражающим высокое качество.

\* \* \*

В личной жизни Вернера Сименса в 1869 году произошло большое и радостное событие: он женился вторично, его женой стала Антония Сименс, дочь его дальнего родственника, профессора технологии в сельскохозяйственном институте в Гогенхайме, недалеко от Штутгарта. От этого брака у них родилось двое детей: дочь Герта в 1870 и сын Карл Фридрих в 1872 году. Свою семью Вернер перевозит на виллу в Шарлоттенбурге; этот участок земли с домом он приобрел еще при жизни первой жены Матильды, но использовал его только летом для отдыха всей семьи. Теперь он полностью перестраивает это поместье в соответствии с потребностями его выросшего семейства в надежде дожить в нем до конца своей жизни.

В обществе не остались незамеченными самые различные функции и задачи, которые Сименс добровольно взял на себя наряду с его разносторонней деятельностью как ученого, инженера и предпринимателя, а также его усилия по выработке закона о патентах и участие в политической и парламентской жизни Германии. Первые годы после образования империи были отмечены самыми разнообразными переменами, в том числе в сфере общественно-политической жизни, которые частично объяснялись стремительным превращени-

ем аграрного государства в индустриальное. Это время, получившее название «годы основания», способствовало тому, что Сименсу стала реально ясна деловая направленность нарождающегося общества. Можно было бы показать на примерах, что устойчивость и надежность его предпринимательства основывалась на его собственных взглядах и отношении к своему делу. Многих предпринимателей эти годы поставили перед выбором пути: в какой форме должно дальше существовать их дело, переходить ли им к акционерному обществу или сохранять привычную структуру фирмы. Сименс в этом вопросе не испытывал никаких сомнений. Мы уже упоминали, что Гальске по своему характеру не соответствовал существовавшим в том обществе критериям предпринимательства. Что же касается вопросов частного предпринимательства или акционерного общества, то все общество того времени не было готово к решению этих задач ни в экономическом, ни в психологическом аспектах.

Сименс в это время активно занялся социально-экономическими проблемами, возникавшими в практике промышленного развития общества. Не останавливаясь на описании всех идей, которые он старался осуществить, упомянем только создание Фонда поддержки (1868), введение сокращенного рабочего дня с 9 часов до 8,5 (с 1891), закрепление за заводом врача, ответственного за лечение коллектива данного завода (1888, доктор Ф. Керте). Даже простое перечисление этих проблем говорит о том, что Сименс обладал чувством правильного понимания потребностей производства и его отношение к этим вопросам объяснялось не религиозными или философскими взглядами, а только здравым смыслом и пониманием нужд развивающегося промышленного общества.

Наряду с задачами, связанными с горнодобывающей и металлургической промышленностью, среди которых следует упомянуть очень хорошо продуманную установку для сортировки руды, появившуюся в 1880 году, теперь на первый план стали выходить вопросы, вытекавшие из быстрого роста главного города государства. В 1877 году население Берлина насчитывало уже миллион человек. Уличное движение в цен-

тре города было очень затруднено. Электрический трамвай был только одним из средств, которое могло бы помочь облегчить обстановку. Предложение Сименса предполагало начать строительство сразу двух электрических линий — наземной и подземной. Планируя в 1880 году метро, он продумывал для укрепления песочных берлинских грунтов применить впервые в практике проходки метод замораживания, который как раз разрабатывался Германом Петчем (1842 — 1902); этот метод после успешного завершения работы над ним полностью оправдал себя в технике глубинного строительства. Уже в 1882 году Сименс проложил пробную линию, по которой прошли электроуправляемые машины, получившие несколько десятилетий спустя название троллейбусов. Первая линия прошла по одной из главных улиц — Курфюрстендамм, которая в то время не была еще застроенной. Это начинание, если бы оно было реализовано, имело все шансы на успех. Но Сименсу не суждено было увидеть осуществления этих проектов. Только в 1896 году в Берлине было начато, а в 1902 году окончено строительство первого участка линии троллейбуса от Варшавского моста до поворота; этот проект был наконец осуществлен фирмой «Сименс и Гальске» при жизни сына Вернера Сименса — Вильгельма (1855 — 1919).

\* \* \*

Ушло время, когда фирма «Сименс и Гальске» была единственной на промышленном рынке. Как видно из изложенного, Сименс чувствовал себя в большей степени ученым, чем предпринимателем; в самом предпринимательстве он видел лишь средство, которое можно было использовать с целью распространения электротехники в широких слоях общества. Он стоял за конкуренцию, поскольку она способствовала улучшению качества изделий, снижению цен на произведенную продукцию, а также на услуги, оказываемые с применением электрической энергии.

Эмиль Ратенау ставил перед собой такие же цели, но для их осуществления он выбрал другой путь. Он был на целое поколение младше Сименса и уже в силу этого лучше пред-

видел возможность, и даже необходимость использования рынка капитала, которая в его представлении могла реализоваться в форме акционерного общества. В этом же направлении будущее электрической индустрии видел и преемник Вернера Сименса, банкир Георг Сименс. Но, понимая необходимость новой финансовой политики и то, что финансовая база семейного предпринимательства очень скоро не будет соответствовать новым задачам, он все же не мог повлиять на традиционную политику, проводимую фирмой «Сименс и Гальске».

Интересно, что обоим младшим братьям Вернера — Вильяму и Карлу — эти новые условия стали понятны гораздо раньше, и они попытались перестроить свои фирмы. Так, в 1881 году, после того как Карл снова переселился в Россию, Вильям перевел свою фирму в Лондоне и Вуличе, требовавшую от него очень больших сил, в акционерное общество «Siemens Brothers & Co Ltd». Карл же, со своей стороны, убедившись в том, что в России есть условия для развития техники больших токов, основал в Санкт-Петербурге «Общество по электрическому освещению, 1886 год», начавшее быстро развиваться как акционерное предприятие, что позволило в крупных городах европейской части России внедрить электрическое освещение. Несмотря на очевидные успехи этой дочерней фирмы, Вернер Сименс не хотел участвовать в этом начинании. Возможно, что на его позицию повлиял целый ряд причин, в том числе и возрастной фактор, заставивший его остаться в рамках семейного предпринимательства. Не нужно забывать, что ему к тому времени было уже 70 лет и, возможно, он не чувствовал в себе достаточно сил для успешного завершения такого принципиального изменения со всеми вытекающими из него последствиями.

На решение Вернера Сименса могла оказать влияние и дочерняя лондонская фирма, которая после смерти Вильяма, умершего в 1883 году том самом году, когда он был возведен королевой Викторией в дворянское сословие — проводила свою полностью не зависимую ни от кого политику. В 1888 году Вернер Сименс счел необходимым энергично вмешаться в

дела этой фирмы. С этой целью он предпринимает поездку в Лондон, чтобы освободить от руководства некоего Людвига Лефлера, который постепенно перестал соблюдать интересы всей фирмы и начал проводить такую тактику, которая вела к полной потере ее влияния на всем заокеанском пространстве. Сделать этот необходимый шаг — перевести фирму «Сименс и Гальске» в акционерное общество и влить этим самым в старейшую и заслуженную немецкую электрофирму живую струю — в 1897 году стало задачей, решить которую смогло только следующее поколение.

С 1889 года начался постепенный отход Вернера Сименса от активного участия в делах фирмы. В его фирме, включая дочерние предприятия в Лондоне, Санкт-Петербурге и Вене, насчитывалось уже 5000 сотрудников. Настало время следующего поколения. Теперь оно должно было проявить себя в действии. 31 декабря 1889 года Сименс вышел из руководства фирмой. Юридически фирма изменила свой статус: из открытого торгового общества она преобразовалась в коммандитное товарищество; отныне Вернер Сименс становился только вкладчиком коммандитного товарищества, вкладчиком, имевшим ограниченную ответственность (коммандистом), не обладавшим правом решающего голоса в делах фирмы. Руководство перешло к его старшим сыновьям, Арнольду и Вильгельму, и его брату Карлу. Карл, которому было уже 60 лет, с 1890 года стал формальным директором фирмы, хотя он не изменил своего местожительства и продолжал жить в местечке Гостиницы, неподалеку от Санкт-Петербурга.

Последние годы жизни Вернера Сименса прошли в спокойной дружеской обстановке в семье, к которой он был всегда привязан. Он по-прежнему следил за развитием техники, особенно за успехами в естественных науках и в электротехнике. Живя на своей вилле в Бад-Гарцбурге, он начал диктовать свои «Воспоминания о жизни». В 1890 году он вместе с женой едет в третий и последний раз на свой любимый Кавказ. Они посещают Кедабег, где находится медный рудник, собственность семьи Сименсов. За 25 лет своего существования рудник стал современным развивающимся производ-

ством. В 1891 году после перенесенного им тяжелого гриппа для полного выздоровления Сименс едет сначала на остров Корфу, а потом в Неаполь.

В июне 1892 года он заканчивает свои «Воспоминания о жизни» и, как бы подводя итоги, делится мыслями о своей судьбе: «... Я считаю свою жизнь удавшейся, так как она вся была заполнена усилиями, которые почти всегда были успешными, и работой, приносящей пользу людям; и если я с печалью смотрю на конец моей жизни, то это потому, что я должен расстаться с близкими и дорогими мне людьми, и потому, что мне не суждено больше успешно работать для приближения времени расцвета естественных наук».

6 декабря 1892 года, через несколько дней после получения им первого напечатанного экземпляра его «Воспоминаний о жизни», Вернер Сименс скончался в своем поместье в Шарлоттенбурге. На траурной церемонии собрались его друзья и почитатели, чтобы проститься с одним из великих людей XIX столетия. Среди огромного количества венков можно было увидеть венки, присланные супругой Фридриха и Томасом Алвой Эдисоном. Сыновья и внуки Сименса продолжили его дело, стремясь сохранить его дух и в то же время отдавая дань требованиям современности. Теперь им приходилось, учитывая весь пройденный фирмой путь, решать проблемы сегодняшнего дня и сохранять основные устои фирмы. В таком виде фирма просуществовала вплоть до 1945 года, переломного в жизни Германии.

Начав свою историю 125 лет тому назад с берлинской «Организации по строительству и развитию телеграфа», благодаря постоянной исследовательской работе она стала ведущим предприятием Германии в области электротехники.

## ДАЙМЛЕРЫ

Готлиб Даймлер родился 17 марта 1834 года в Шорндорфе, в долине Ремса. Немецкий кайзер, проезжая однажды по этой местности, назвал ее «райским садиком» Вюртемберга. Даймлеры здесь обосновались давно, хотя их предки были родом из Поттига в Тюрингии. В 1653 году плотник Фридрих Таймблер, стремясь увидеть дальние земли и следуя установившимся цеховым традициям, отправился оттуда в странствие, которое привело его в Шорндорф. Этот город все еще страдал от последствий Тридцатилетней войны, поэтому плотник, получивший в 1660 году права гражданина, был там по-настоящему нужен. Известно, что его брак с дочерью местного бюргера Анной Катариной Гартман был первым освящен в заново отстроенной городской церкви. Впоследствии эта ветвь семьи Даймлеров осталась жить в Шорндорфе. Первоначальное имя Таймблер или Тоймлер претерпело некоторые изменения: сначала стало звучать как Доймлер и, наконец, Даймлер.

Четыре поколения Даймлеров из Шорндорфа занимались хлебопечением. Один из них, Готлиб Генрих, родившийся в 1790 году, вначале тоже был пекарем, но в то же время увлекался техникой. В конце концов он изменил потомственному ремеслу и стал землемером. Позднее он работал мастером по дорожному строительству, а затем и главным строителем города. Брат Генриха, Иоганнес Доймлер, отец Готлиба Даймлера, содержал булочную и погребок на Гелльгассе. Здесь Готлиб Даймлер провел свои детские и юношеские годы среди суеты ремесленного города с его старинными воротами, башнями и закоулками.

Не окончив последних классов начальной ступени обучения, мальчик, по желанию отца, перевела в латинскую школу.

Здесь его радовало не столько изучение латыни, сколько возможность овладеть технической профессией. Готлиба прежде всего интересовали чертежные и математические основы техники. Сын главного строителя города, двоюродный брат Вильгельм, который был на семнадцать лет старше Готлиба, побудил его к этому. Свидетельство юного Даймлера об окончании школы на пасху 1848 года удостоверяет, что он не только «проработал геометрию и стереометрию, но и изучал алгебраические вычисления и тригонометрию и способен применять их на практике». Сохранившиеся рисунки этого периода демонстрируют и живой интерес мальчика к экзотическим и местным животным. С удивительной тщательностью молодой натуралист изобразил различные виды представителей фауны, указал их происхождение и латинские названия.

Революционные волнения 1848 года докатились и до Шорндорфа. Распространялись призывы к вооружению, создавались гражданские ополчения. Нужны были ружья, причем предпочтение отдавалось поставкам местных мастеров. По решению отца и брата Вильгельма Готлиба Даймлера отдали на обучение к оружейнику Райтелю. Таким образом, политика, стечение обстоятельств, связанных с оружием, и личная заинтересованность положили начало профессиональной карьере Готлиба Даймлера. Для успешного обучения необходимы точность в работе и терпение. Как раз этого ученику было не занимать! Образец, с большой любовью выполненный им четыре года спустя, в 1852 году, представлял собой двустольный пистолет с вытянутыми стволами, цевье и рукоятка оружия были искусно гравированы. От коллеги проверяющих ученик услышал слова одобрения и похвалы.

Оружейное дело стало для Готлиба Даймлера богатым источником приобретения опыта и умений. Оно послужило для него прямым доказательством того, что качество труда является залогом успеха. Но его не удовлетворяла ни деятельность ремесленника, ни та жизнь, которую вел его учитель Райтель. Наступало время паровых машин и железных дорог. Юноша словно предчувствовал, что его будущее предназначение не в ремесле, а в технике. Подбадриваемый бра-

том Вильгельмом, он, наконец, решился посещать профессионально-техническую школу в Штуттгарте, куда принимали, в основном, взрослых. Преподавание здесь было специально нацелено на потребности общества в квалифицированном труде и проводилось поэтому как добавление к имеющимся практическим умениям, в вечерние часы и утром в воскресенье. В это время как раз были предприняты попытки включить подобные учебные заведения в общую программу государственного профессионального образования.

Дальновидным инициатором и организатором школы в Штутгарде был Фердинанд Штайнбайс, ставший позже известным далеко за пределами Вюртемберга. Штайнбайс считал, что предпосылками для овладения любой технической профессией должны стать основательные практические умения, и болел душой за то, чтобы целеустремленным, талантливым молодым людям была предоставлена возможность получить дальнейшее образование на известных крупных предприятиях за рубежом. Но для успешного обучения в штутгартской школе Даймлеру как раз и не доставало опыта практической работы. Вначале Штайнбайс помог ему найти подходящее место. Уже 20 января 1853 года Готлиб Даймлер приступил к работе в мастерских завода фирмы «Ф. Ролле и Швильке», расположенного вблизи Страсбурга. Фердинанд Штайнбайс снабдил его стипендией на путевые расходы. Этот завод был известен как «Высшая школа производственной практики», потому что его директор Фридрих Месмер, в прошлом преподаватель политехникума в Карлсруэ — так назывался тогда технический университет — великолепным образом сумел использовать свои педагогические способности для подготовки подрастающего поколения. Программа производства в это время включала железнодорожные товарные вагоны и тендеры, строительство мостов и другие отрасли общего машиностроения. Рабочий день начинался в пять часов утра и продолжался иногда при срочных заказах до глубокой ночи. Через определенные промежутки времени проводились теоретические занятия. Работа была достаточно напряженной, часто не хватало времени для сна. Но осознание правильно

выбранной цели и упорство помогали преодолевать трудности. К тому же Даймлер всерьез воспринял рекомендации Штайнбайса основательно заняться изучением французского языка, да и вообще был преисполнен желанием целиком и полностью оправдать возложенные на него надежды.

В 1856 году на заводе приступили к производству локомотивов, и Месмер назначил 22-летнего Даймлера бригадиром. В Германии первый локомотив был построен в 1838 году на машиностроительном заводе в Юбигау, недалеко от Дрездена. Машиностроительному предприятию А.Борзпга в Берлине, основанному в 1837 году, удалось уже в 1841 году превратиться в крупнейший паровозостроительный завод континента. Появилась серьезная конкуренция, и Готлиб Даймлер почувствовал, что для того, чтобы приступить к строительству локомотивов, ему нужна еще и теоретическая основа. Он ощущал значительные пробелы в своих технических знаниях и стоял перед неизбежностью приобретения необходимой научно-технической базы для осуществления своих творческих замыслов.

Месмер не мог противиться желанию Даймлера учиться в Штуттгартс, но согласился на это лишь при одном условии: Даймлер после окончания политехникума снова вернется на его завод в Графенштаден. С зимнего семестра 1857 года в реестрах «Политехнической школы» в Штуттгарте появляется такая запись: «Готлиб Даймлер, механик» и еще «исключительный ученик». Так как он избрал для себя не полный четырехлетний курс обучения, а, учитывая предшествующую работу в мастерских, ограничился лишь последними двумя курсами, он и был принят как «исключительный ученик». Этого 23-летнего очень серьезного студента от платы за обучение освободили. Об этом побеспокоился и Фердинанд Штайнбайс, который знал о финансовых затруднениях толкового юноши. В знак признания заслуг директора школы в области профессионального обучения два года назад его назначили президентом центрального управления по торговле и ремеслу Вюртемберга. Освобождение от платы за обучение было для Даймлера большим облегчением. Отец Иоганнес, воспиты-

вающий, кроме Готлиба, еще четырех детей, мог дать ему совсем немного, иногда карманными деньгами помогал и брат Вильгельм. Жилье и пропитание, которое предоставил ему друг отца мясник Гайгер, Даймлер оплачивал сам из средств, сэкономленных в Графенштадене. Немного оставалось и на некоторые приятные развлечения в кругу друзей-единомышленников, к которым относились Фридрих Войт, Густав Зигле, Эмиль Кесслер-младший и Генрих Штрауб. Все они впоследствии сыграли значительную роль в развитии экономики и техники Вюртемберга.

Занятия в школе потребовали значительной перестройки от молодого человека, до сих пор занимавшегося лишь практической деятельностью. Ему не всегда удавалось постигнуть глубинные процессы математики и механики, построенные преимущественно на абстрактных понятиях. Но их изучение должно было помочь Готлибу овладеть основными тонкостями будущей профессии. Таким образом, Даймлер прошел школу знаний, охватывающих основы технической физики, химии, общие и специальные предметы машиностроения, технологии, а также курсы английского языка. Но многие науки оставались еще неизведанными, например, электротехника, основы которой были заложены лишь в 1867 году благодаря изобретению динамо-машины Вернером Сименсом. Это послужило одной из причин того, что Даймлер долгое время недоверчиво относился к электротехнике. Когда в конце летнего семестра 1859 года Готлиб Даймлер покинул техническую школу, в его багаже были основательные, глубокие знания, но область неизученного, простиравшаяся перед ним, была еще больше.

Закончив учебу в возрасте двадцати пяти лет, Даймлер вновь испытал волшебную притягательную силу своей родины, сердечность семейного круга, но он был уже другим человеком, более опытным и знающим. Несколько осенних дней 1859 года пролетели быстрее обычного, так как все его мысли были устремлены в будущее. Манила профессия, полностью овладевшая сознанием Даймлера. Нужно было сдержать обещание, данное в 1857 году в Графенштадене. В октябре

он возвращается на завод Ф. Месмера. Но молодой человек не мог просто начать с того, где остановился два года назад. Внутренне он не был настроен снова приниматься за паровозостроение, хотя обстоятельно изучил основы работы паровых машин. И это новое отношение к делу не ускользнуло от Фридриха Месмера, который с симпатией относился к Даймлеру и после его возвращения. Таким образом, чувства Даймлера боролись между благодарностью по отношению к Месмеру и Штайнбайсу и твердым осознанием своего настоящего призвания.

Спустя некоторое время состоялся серьезный разговор с Месмером. Даймлер четко разъяснил ему, что теперь не хочет заниматься паровой машиной, его интересует другая проблема, а именно, «овладеть двигателем, всегда готовым работать, не требующим времени на подготовку и слишком больших затрат». Различные эксперименты, о результатах которых информация время от времени доходит до Даймлера, указывают на то, что изобретение принципиально нового двигателя возможно уже в самом ближайшем будущем. Решение этого вопроса может быть по силам небольшим предприятиям, которым создание паровой машины дается с трудом. Такой двигатель, без сомнения, станут полезным в производстве.

Даймлер просит Месмера дать ему возможность на средства завода начать испытания и создать необходимые конструкции. Идеи Даймлера, по сути своей правильные, были в то же время слишком неопределенными, воплощение их в жизнь требовало больших жертв. К тому же паровая машина предоставляла еще большие возможности конструктивных усовершенствований. Предложения Даймлера Месмер отклонил. Даймлер уступил и остался. Но только на некоторое время. Летом 1861 года он попросил об увольнении. Месмер согласился.

\* \* \*

В 1860 году в Париже был опубликован проспект строящегося предприятия, которое должно было заниматься индустриальным изготовлением моторов, названных «жизненным

импульсом нашей промышленности». При том стремительном развитии, которое царило тогда во Франции в торговле, в ремесленном производстве, на транспорте и даже в политике, от внедрения этого двигателя ожидали многого. 24 января 1860 года механик, бельгиец по происхождению, Жан Этьенн Лемуан получил французский патент и в этом же году изготовил свой мотор. Приверженцы паровой машины на слишком бурную пропаганду нового двигателя отреагировали не без сарказма, что хотя мотору Лемуана и не нужно топлива, но зато он требует смазки и большого количества воды для охлаждения горячего цилиндра.

Вышедший позже рекламный лист содержал историческое противопоставление, которое без всякого умысла приносило оригинальность изобретения. В нем говорится: «В машине Лемуана использован поршень Стрита, он имеет поступательное действие и возврат, как в машине Лебона, зажигание у нее, как в машине Риваза, цилиндр охлаждается водой, как и у Самуэля Брауна, она может работать на жидком углеводороде, как предполагает Эрскин Хазард..., но несмотря на все это, машина Лемуана всасывает газ и воздух благодаря движению поршня, без предварительного смешивания, и поэтому она имеет право на патент».

Впервые в технике моторостроения мотор Лемуана был изготовлен на промышленной основе, а именно в Париже, фирмой «Готье и Си», которая открыла даже свое представительство в Гамбурге «для исключительной монополии в Германии». Он был выпущен мощностью в 1/2, 1, 2, 3 — до 8 лошадиных сил (л.с.) Литраж мотора в 1 л.с. равен 6 литрам, в 2 л.с. — 18 литрам. В 1863 году мотор Лемуана был использован в одном из дорожно-транспортных средств и прошел несколько испытаний. Ожидания, связанные с конструкцией мотора Лемуана, не оправдались, но его создание послужило хорошим стимулом для развития современной техники моторостроения, хотя о нем и стали постепенно забывать.

Производством двигателя Лемуана заинтересовалась и фирма Куна, основанная в 1852 году в Штуттгарт-Берге, которая считалась в это время авторитетным предприятием в

области машиностроения. Макс Айт — впоследствии известный пропагандой своего парового плуга, а затем как организатор Немецкого Сельскохозяйственного общества, поэт, инженер — получил от Куна задание изучить мотор. В начале сентября 1860 года его послали в Париж. По возвращении Айт все свободное время отдавал созданию мотора по системе Лемуара, но в 1861 году работы были приостановлены, так как связанные с ними ожидания себя не оправдали. Лейпцигская фирма «Кох и Кё» тоже обратилась к этой модификации мотора, но, изготовив его мощностью в 1 л.с., остановила разработки уже в 1861 году.

В то время, когда реклама мотора Лемуара была в полном разгаре, Готлиб Даймлер находился в Париже. Туда он отправился сразу после окончания работы в Графенштадене. Этот период его жизни почти не изучен биографами. По всей видимости, в намерения Готлиба входило осмотреться в столице Франции, прежде чем начать осуществлять свои планы, и ознакомиться с условиями производства в Англии. Благодаря хорошему знанию французского языка Даймлер быстро стал своим в этом оживленном городе. Самое большое впечатление произвело на него дорожное движение в центре города, с его роскошными каретами и другими средствами передвижения в отдаленных от центра районах. Он ясно видел, что легкость и быстрота в преодолении расстояний является необходимой частью жизни большого города. Работа на маленькой фабрике механика Перина, где тогда изготавливали различные инструменты для резьбы по дереву и ленточные пилы, конечно, не нравилась ему, и спустя некоторое время он покинул Париж. Готлиб даже не мог и предположить, что фирма «Пангард и Левассор», возникшая позже из этого предприятия, сыграет большую роль в утверждении дела всей его жизни.

Период пребывания Готлиба Даймлера в Англии тоже не очень хорошо известен. Он начался летом 1861 года, так как документ об отъезде из Графенштадена помечен 10 июля 1861 года. Эту поездку посоветовал совершить Штайнбайс, предоставив денежное довольствие на дорожные расходы. Когда Даймлер приехал в Лидс, большое количество моно-

тонно построенных фабрик, и даже сам воздух, наполненный дымом бесчисленного множества труб, показались ему подлинным воплощением меркантильного духа предпринимательства. Свою трудовую деятельность он начал на машиностроительном заводе «Смита, Пикока и Таннета». Здесь Готлиб сразу же соприкоснулся с высокоразвитым машиностроением, которым интересовался больше всего.

Вскоре после этого Даймлер оказался в Манчестере. Он уже привык к новому стилю жизни, а его профессиональные интересы сосредоточились на знаменитой фирме «Роберте и Кё». Сильное впечатление на него произвела обширная программа производства. Здесь строили машины для огромных прядильных фабрик и ткацких мастерских, штамповальные станки и ножницы для резки металла на судостроительных предприятиях, винтовые пропеллеры, паровые машины и паровозы. Процветало судостроение. В Ковентри Готлибу Даймлеру предоставилась прекрасная возможность ознакомиться с производством инструментального завода Витворта. Благодаря достигнутой здесь точности в работе при изготовлении специальных инструментов, особенно для нарезки, фирма Витворта приобрела мировую славу в этой области. Произведенные в Ковентри орудия для работы стали применяться на многих промышленных предприятиях Европы.

К точности и качеству Готлиб привык с юных лет, находясь на обучении у оружейника. Именно точность и качество оказались первейшими требованиями производства Витворта. Всемирная выставка в Лондоне, которую посетил Даймлер осенью 1862 года, стала мощным финалом в симфонии технических и научных впечатлений от его пребывания в Англии. Выставка продемонстрировала уровень развития техники в потрясающем воображение разнообразии и ее значение для национального благосостояния. Здесь Даймлер приобрел не только богатые впечатления и опыт, но и обостренное понимание реальных требований к современному промышленному производству, которое тогда пришло на смену господствовавшему ранее ремесленному труду одиночек.

Чем дальше Готлиб находился в Англии, тем чаще он думал о своей родине. Разносторонний опыт, приобретенный здесь, настоятельно требовал профессионального применения. Даймлер находит работу на машиностроительном заводе Штрауба в Гайслинге. В прошлом Даниэль Штрауб из всех сил старался превратить отеческую мельницу в механическую мастерскую. Затея удалась, а в 1847 — 1850 годах до тихого, но так часто испытывающего экономические трудности маленького городка Гайслинга дошло строительство дороги Штуттгарт — Ульм, которая имела большое значение не только для развития транспорта в Германии, но и для транзитного сообщения Париж — Константинополь. Штрауб с успехом участвовал в этом строительстве. С ощутимой выгодой для себя он перестроил свою механическую мастерскую в специальную фабрику по производству чугунных отливок для гидротурбин и различных отраслей мукомольной техники. В 1853 году по его инициативе возникло предприятие по производству металлических изделий — зародыш хорошо известного в последствии вюртембергского завода. Единственный сын Даниэля Штрауба Генрих был одним из друзей Даймлера по штуттгартской школе. Генрих, как и Готлиб, окончил ее в 1859 году. Практические знания Даймлера, его серьезность и энергия всегда вызывали глубокое уважение у Генриха Штрауба. Поэтому отец охотно согласился с предложением сына дать Даймлеру место чертежника.

Весной 1863 года Готлиб приступил к работе. Его задача состояла в том, чтобы делать чертежи инструментов, а затем мельниц и турбин. При всей преданности своей работе Даймлер все же чувствовал, что его профессиональные цели шли в разрез с мечтами. В недавно найденных письмах можно прочесть, что у Готлиба было серьезное намерение открыть свою собственную мастерскую, строить «маленькие деревообрабатывающие машины и инструменты, какие видел в Англии». Войти в компанию с одним из графенштаденских товарищей из Кюнцельзау ему не удалось, не сумел он этой иде-

ей заинтересовать и своих родителей. Штайнбайс, к которому Даймлер обратился за помощью, постарался привлечь его к одному мероприятию, которое могло показаться довольно фантастическим. Штайнбайс хотел основать предприятие и объединить в нем небольшие ремесленные мастерские. Предполагалось снабжать их энергией от стационарной паровой машины. Чувствуя, что эти проекты ему не совсем по плечу, Даймлер все же разработал необходимые планы. Но они так и остались на бумаге. По рекомендации Штайнбаса уже в начале декабря 1863 года он приступил к работе в братстве Ройтлингена.

Машиностроительный завод братства представлял собой самую важную составную часть так называемых «Заведений Вернера», возникших по инициативе бывшего евангелиста-теолога Густава Вернера, известного своим милосердием и любовью к людям. В 1837 году в Вальддорфе близ Тюбингена он основал рабочую школу для детей и постепенно нашел единомышленников, которые стали его помощниками. Так в конце концов и возникло братство в Ройтлингене с машиностроительным заводом, позже к нему добавились бумажная фабрика и деревообрабатывающее предприятие. Полученные доходы шли на возведение и реконструкцию христианских храмов и других церковных сооружений. Свое призвание Вернер видел в том, чтобы «соединить современный индустриализм с социализмом, основанном на братской любви христиан». Насколько впечатляющими и успешными были усилия в пользу вверенных им опекаемых — а среди них находились и некоторые с довольно незначительными навыками и низкой работоспособностью, — настолько мало удалось сделать «в деле соединения христианского социализма с капиталистическим способом ведения хозяйства», как однажды заметил Даймлер уже в конце своей деятельности. Финансовый успех всего труда выразился в том, что за 1867 год было получено два процента, а потом ежегодно — четыре процента дивидендов.

После смерти Кесслера 16 марта 1867 года Даймлер лишился той материальной поддержки, которую он как техни-

ческий руководитель машиностроительного завода братства считал необходимой для проведения работ. В конце июня 1869 года он покинул Ройтлинген. В деле осуществления смелых планов это время показалось Готлибу Даймлеру шагом назад. Более счастливой стороной жизни в Ройтлингене стало создание своего собственного семейного очага: женитьба на Эмме Курц, дочери аптекаря Курца из Ельбронна. Свадьба Готлиба состоялась 9 ноября 1867 года. Это событие всколыхнуло привычное течение его бытия, наполнило новыми силами и придало цели его жизни еще большую значимость.

Оглядываясь назад, можно заключить, что пребывание в Ройтлингене имело решающее значение для совместной деятельности Даймлера и Майбаха. Вильгельм Майбах родился 9 февраля 1846 года в Гайльбронне. В возрасте десяти лет он потерял отца, который был столяром, и мать. С тех пор мальчик находился в братстве, получил школьное образование и уже в 15 лет попал в техническое бюро машиностроительного завода братства, так как отличался незаурядными способностями. В течение пяти лет учебы, куда входила и непосредственная практическая работа в мастерских, он посещал школу для взрослых и, закончив обучение, смог поступить в городское высшее реальное училище, где изучал математику. Молодой Майбах уже в это время проявил склонность к изобретательству, соорудив, например, пресс для золочения, оснащенный керосиновым обогревом. Таким прессом пользовались переплетчики. Своими достижениями молодой одаренный техник привлек к себе внимание Даймлера, который, перейдя работать в машиностроительную компанию Карлсруэ, взял Майбаха своим сотрудником.

1 июля 1869 года Даймлер как «председатель всех мастерских» вошел в машиностроительную компанию Карлсруэ, которая с 1851 года стала называться «Машиностроительный завод Карлсруэ». Машиностроительный завод, дело всей жизни Эмиля Кесслера, тоже почувствовал на себе последствия экономического кризиса 1848 года. Для реконструкции предприятия требовались все более значительные финансы, какими Кесслер не располагал. После реорганизации акционер-

ного общества в 1851 году Кесслер расстался со своим «де-тищем», которое он превратил в ведущее промышленное предприятие. Когда Даймлер пришел на завод, паровозостроение, машиностроение и мостостроение, а также вспомогательное производство — литейный и кузнечный цехи — находились на подъеме. К техническим мощностям предъявлялись тогда чрезвычайно высокие требования. Необходимо было совершенствовать организацию предприятия и различных технологических процессов, добиваться повышения производительности труда и слаженной работы в мастерских, повышать качество продукции и соблюдать указанные сроки ее изготовления, привлекать хороших специалистов, потому что отсутствие подготовленных кадров часто наиболее остро ощущается в период развития промышленных предприятий. Особенно ценным оказался сейчас опыт, приобретенный Даймлером в Англии.

\* \* \*

13 сентября 1869 года в семье Даймлеров появился первый ребенок, а уже 8 сентября 1871 года к маленькому Паулю присоединился братик Адольф. Франко-прусская война значительно усложнила профессиональные задачи, но не вызвала каких-либо изменений в привычном течении повседневного быта Готлиба Даймлера. К осознанию счастья в своей семейной жизни теперь добавилось и удовлетворение от того, что его признали первоклассные специалисты, по достоинству оценив его опыт, знания, умения, настойчивость в достижении поставленных целей. Прежде всего, Готлиб добился уважения как организатор и руководитель производства в машиностроении благодаря способности даже в трудных условиях, связанных с несовершенными орудиями труда и недостаточным уровнем подготовки рабочих, все же добиваться высоких результатов. Отто и Ланген в Дейтце обратили внимание на Даймлера, которому к тому времени уже исполнилось 38 лет. Готлиба и самого привлекали значительные достижения этих двух мужчин. Еще в 1867 году он познакомился на Всемирной выставке в Париже с атмосферным двигателем Отто, который

считался тогда самым мощным двигателем внутреннего сгорания. В лице Отто и Лангена судьба предоставляла шанс Готлибу все свои профессиональные знания и достижения посвятить технике создания двигателей. В начале 1872 года эти планы настолько созрели, что появилась возможность поставить производство атмосферных двигателей Отто на мощную промышленную основу. В связи с этим 5 января 1872 года состоялось преобразование предприятия Отто и Лангена в акционерное общество «Завод газовых двигателей. Дейтц».

Чтобы придать всему производству необходимый импульс, нужно было подыскать опытного руководителя. Вначале управление предложили Отто, но Ланген, за которым при реорганизации оставалось последнее слово, рекомендовал на этот пост Готлиба Даймлера. 11 марта 1872 года наблюдательный совет одобрил решение о назначении Даймлера. Вскоре пришли к согласию и относительно объема работ, которые поручались Даймлеру: он нес ответственность за мастерские и чертежное бюро. Несколько позже достигли взаимопонимания и по материальным вопросам. Готлибу был назначен ежегодный оклад в 1500 талеров и пять процентов чистой прибыли от «Завода газовых двигателей». Кроме этого, до конца года ему предоставлялась квартира.

1 августа 1872 года Даймлер вступил в новую должность. Если учесть уровень тогдашнего производства и состояние заводского оборудования, несовершенство прежних инструментов и вспомогательных средств, свойства материала и, наконец, незначительный опыт в этой области, то легко можно представить себе, каким трудоемким было изготовление одной такой сложной машины, как атмосферный двигатель. В связи с увеличением обязательств по поставкам росли и трудности. Уже до своего появления в Дейтце Даймлер оказал существенное влияние на планы расширения строительства.

Приступив к работе, Даймлер все свои силы направил на обновление оборудования и методов производства. На пост руководителя конструкторского бюро он рекомендовал своего сотрудника по Карлсруэ Вильгельма Майбаха, который еще до назначения Даймлера помогал в проведении строи-

тельных работ на заводе. В конце 1872 года эти работы настолько продвинулись, что с 1 января 1873 года Майбах уже смог окончательно взять на себя все руководство конструированием. Из Вюртемберга Даймлер перевел и некоторых рабочих и попытался все еще ремесленное производство превратить в организованный заводской труд.

Вскоре удалось довести атмосферный двигатель Отто до сравнительно высокого проектно-конструкторского и производственно-технического уровня. Так, сохранившиеся протоколы за 1875 год почти не упоминают о технических рекламациях. И производительность труда вскоре существенно повысилась. В 1875 году было выпущено 643 двигателя общей мощностью в 735 л.с., количество рабочих достигло 230 человек. Эти успехи дали возможность выделять мастерам единовременное денежное вознаграждение в соответствии с количеством выпущенной продукции. Майбах, например, получал за каждый безупречно поставленный двигатель особую плату в один талер. Но атмосферный двигатель не имел перспективы дальнейшего развития, так как его мощность не превышала 3 л.с., большой вес и тяжелый ход не позволяли использовать мотор во многих целях, прежде всего, для средств передвижения. И размещение его в небольших мастерских было связано с определенными трудностями: двигатель в 2 л.с. требовал высоты помещения до трех метров, а для двигателя в 3 л.с. нужны были уже 4 метра и более. По этой причине некоторые ремесленники вынуждены были отказаться от подобной покупки.

При расширении завода это обстоятельство не было, вероятно, достаточно учтено. В середине 1875 года предложение превысило спрос. Сбыт мог быть затруднен и наметившимся экономическим спадом периода перестройки. Чтобы предотвратить кризис завода газовых двигателей, нужно было искать новые пути развития предприятия. Попытались создать установку для дистилляции керосина. 12 января 1875 года на основании решения наблюдательного совета Даймлеру дали поручение заняться разработкой «керосинового двигателя». Испытания были закончены к концу

1875 года. Но есть еще одно указание от 5 января 1876 года: проверить эти двигатели на взрывоопасность. В то время было построено лишь незначительное количество моторов, работающих на бензине. Но и в настоящее время, наряду с газовыми, двигатели, использующие в работе жидкое топливо, являются предметом особых размышлений. А в описываемый момент инженеры-изобретатели не могли продвинуться ни на шаг дальше.

В 1875 году будущее завода в Дейтце, развивающегося так бурно, действительно было поставлено под угрозу из-за внезапного спада в сбыте продукции. Друг Лангена, профессор Рюле, советник по вопросам, относящимся к специальным областям, в июле 1875 года, в самый разгар кризиса, первым подал предупредительный сигнал: существованию газового двигателя угрожает появление машин, работающих на горячем воздухе. Рюле настаивает на продолжении работ над газовым двигателем, а в особенности над мотором, работающим на лигроже. (Лигроин — «тяжелый бензин», один из продуктов перегонки нефти с несколько большим удельным весом, чем бензин). Со свойственным ему темпераментом, он предлагает уволить Даймлера, который, как и Майбах, все еще упрямо держится за атмосферный двигатель. По его мнению, даже предложение Даймлера, зафиксированное в заявлении о патенте от 3 января 1876 года, — создать атмосферный двигатель двойного действия, работающий на смеси газа и керосина, не сможет предотвратить надвигающийся кризис. Время атмосферного двигателя уходит: конструкция себя не оправдывает.

Между тем, Ланген старается сгладить противоречия, обострившиеся из-за кризиса. Испытания проводятся на новой основе. При содействии Даймлера руководителем опытов назначается инженер Франс Ринге, который поступает в подчинение Отто. С огромной энергией все принимаются за новые разработки. Отто возвращается к своим неудавшимся экспериментам 1861 — 1862 годов. Изучаются все известные результаты испытаний, отклоняются, перерабатываются заново, совершенствуются и снова проверяются. Отто сумел имен-

но в это время показать все свои огромные творческие возможности: записи от 9 мая 1876 года в книге опытов Рингса впервые приводят диаграмму работы четырехтактного газового двигателя. Теперь была необходима конструктивная переработка четырехтактного двигателя. Эту задачу поручили Герману Шумму, будущему генеральному директору, приглашенному на завод по рекомендации Даймлера. Уже в сентябре и октябре 1876 года, через невероятно короткий промежуток времени, были опробованы первые готовые образцы. Быстро сменяя друг друга, появились новые типы двигателей от 1/2 до 8 л.с. Конструкторское бюро добилось удивительных результатов. Атмосферному двигателю была найдена достойная замена. В основу заводского производства легла современная технология изготовления мотора нового типа. Началось победное шествие двигателей внутреннего сгорания.

Появление четырехтактного двигателя Отто достаточно убедительно показало, что только взаимодействие ведущей идеи с работой конструкторского бюро и самого производства, охватывающего все до мельчайших деталей, может дать экономический эффект. Примером тому служит даже само зажигание первого четырехтактного двигателя. Четырехтактный двигатель Отто имел поистине искусное устройство для зажигания «тяжелой» смеси искрой извне, что предполагало значительно большие трудности по сравнению с зажиганием применяемой до сих пор неконденсированной смеси. Без этого осмысленного конструкторского решения работа четырехтактного двигателя была бы совершенно невозможна. Здесь речь идет об уже применяемом в атмосферном двигателе регулируемом клапане, приспособленном для особых условий работы четырехтактного мотора. Вследствие уплотнения в камере сгорания, искра должна проскакивать в цилиндр через клапан, снабженный множественными, связанными друг с другом каналами. Задача осложнялась тем, что один и тот же клапан регулировал воспламенение смеси и впрыскивание топлива.

Несмотря на удачное изготовление этого устройства, были выявлены и недостатки, которые проявлялись еще в

большей степени, когда повышалась плотность смеси или увеличивалось число оборотов. Уже через некоторое время в Дейтце стали задумываться над тем, как можно усовершенствовать зажигание в этом двигателе. Весной 1877 года Эйген Ланген по просьбе Отто обратился к Вернеру Сименсу, чтобы узнать его мнение об электрическом зажигании. Сименс вначале идею отклонил, считая, что для этой цели искра газа остается самым лучшим средством. Но через несколько недель он по настоянию Лангена неожиданно снова вернулся к вопросу о зажигании и внес обдуманное предложение. 27 июля 1877 года завод газовых двигателей в лице Готлиба Даймлера заказал фирме «Сименс и Гальске» зажигательное устройство. Но испытания не принесли удовлетворительных результатов и закончились уже в 1878 году. Затем кому-то пришла в голову мысль использовать в качестве зажигания калильную трубку, изобретенную Лео Финком в Аахене, но и это не удалось. Пришлось вернуться к прежнему варианту.

Уже сама творческая энергия Отто, будоражившая работников всего предприятия, единоличное управление заводом Лангена и, наконец, целеустремленность Даймлера в осуществлении больших производственных задач создавали иногда напряженность в отношениях между тремя совершенно разными личностями, схожими лишь в своей преданности делу, вызывая у каждого раздражение и неудовлетворенность. Вследствие этого страдало сотрудничество, в основном, между Даймлером и Отто, причем каждый ссылаясь на свои успехи, укреплявшие самодостаточность в сознании обо их мужчин и уменьшавшие их сговорчивость. С 1878 года размолвки участились. О том, что разногласия между ними все время усиливались» свидетельствует письмо Густава, брата Лангада, написанное в дружеском тоне 6 декабря 1880 года. Там впервые ясно высказано, что из-за различия характеров «успешное коллегиальное сотрудничество невозможно». Густав Ланген предложил Даймлеру оставить занимаемую должность и основать свой филиал завода газовых двигателей, подобно Венскому филиалу. Когда следующим летом Даймлеру

сделали предложение отправиться в Россию, чтобы там попытаться организовать сбыт газовых двигателей, он согласился. С этой поездкой он связывал надежду на то, что новые впечатления, которые могут появиться в другой обстановке, дадут ему возможность несколько расслабиться и отвлечься от личных проблем.

\* \* \*

Сохранившаяся записная книжка Даймлера дает возможность хотя бы приблизительно проследить маршрут путешествия в Россию, начавшегося 30 сентября 1881 года в Дейтце: через Берлин он отправился в Москву, оттуда в Санкт-Петербург, Ригу, Новгород и снова в Москву, затем опять Нижний Новгород, Тула, Харьков и Одесса. Обратный путь Даймлера лежал через Лемберг и Краков в Вену, где он осмотрел филиал «Завода газовых двигателей. Дейтц».

15 декабря 1881 года Готлиб Даймлер возвращается в Дейтц. Впечатления его поистине огромны. Неожиданно для себя в России он увидел индустриальную деятельность, «о которой на Западе почти ничего не знали или во всяком случае имели совершенно неверные представления. Здесь все так и рвется к техническому прогрессу». В соответствии с увиденным Даймлер выявил возможные перспективы удачного сбыта газовых двигателей. Уже через несколько дней, 22 декабря, Даймлер представил отчет о впечатлениях своей поездки в Россию. Наблюдательный совет поддержал его намерение создать в России, а именно в Санкт-Петербурге филиал завода.

28 декабря 1881 Даймлеру предложили взять на себя решение задачи. Одновременно расторгался существующий договор, предусматривающий предупреждение об увольнении за полгода. Но Даймлер отклоняет это предложение. Для него оно означало бы конец всей деятельности в Дейтце, наполненной настоящей борьбой и неимоверными усилиями, принесшими значительные успехи, к тому же и приличные доходы. Как бы ни угнетало Даймлера предстоящее расставание с Дейтцем, обостренное нынешними неурядицами, но все же оно должно было привести его к личному творчеству.

Многие обстоятельства, связанные с прошлым, будоражили его, вынуждая предъявлять свои права. Вследствие этого, отношение влиятельных господ в Дейтце к Майбаху приняли недружелюбный характер. Так как Майбах был верным сторонником Даймлера — даже несмотря на случайные размолвки, — разногласия с Даймлером отразились и на отношении руководства завода к Майбаху. Он почувствовал себя отстраненным от дел, лишился доверия, которое при его стремлении в жизни к высоким идеалам всегда ставил выше материальных благ. В этой кризисной ситуации Даймлер предложил Майбаху расторгнуть трудовой договор в Дейтце, если тот согласен принять участие в осуществлении его планов. С одной стороны, это свидетельствовало о безусловной уверенности Даймлера в успехе своего замысла создать быстроходный двигатель внутреннего сгорания, которым он решил теперь окончательно заняться, а с другой, о доверии Майбаха, который безоговорочно встал на его сторону.

18 апреля 1882 года в Дейтце между Даймлером и Майбахом был заключен договор, в десяти пунктах определявший их взаимоотношения. В 1 говорилось: «Господин Майбах занимает у господина Даймлера в Каннштате должность инженера и конструктора для разработки и практического воплощения различных проектов и идей по отраслям машиностроения, которые господин Даймлер будет поручать ему, а также, смотря по обстоятельствам, и другие технические и коммерческие работы». Остальные параграфы касались оплаты, участия в прибылях, финансового обеспечения на случай смерти. Договор вступал в силу 1 января 1883 года.

За время до окончательного разделения, как и было решено, Даймлер смог спокойно переехать в Каннштат. В июле 1882 года вместе с супругой Эммой и детьми Паулем, Адольфом, Эммой (1873 года рождения), Мартой (1878) и Вильгельмом (1881) он въехал в свой новый дом. Это была вилла на краю парка, сегодня это Таубенхаймштрассе. Оранжерею, расположенную в чудесном саду, расширили за счет пристройки. Подсобное помещение превратили в кабинет, в остальной части дома разместили мастерскую для испытаний. Как

все это отличалось от Дейгца! Там — быстро развивающийся завод, одно из самых значительных предприятий подобного рода, где заняты почти 300 рабочих, с годовым производством более 600 двигателей на 2300 л, с. Здесь — рабочее место, располагающее к идиллии, простотой и размерами оно просто обескураживало. Родные края со своей притягательной силой, уединенность и тишина наполняли душу Даймлера, которому уже исполнилось 48 лет, покоем и радостью.

Употребляя воду знаменитых каннштатских минеральных источников, находящихся поблизости, он надеялся, что их целебные свойства окажут благотворное влияние на здоровье, заботой о котором он так часто пренебрегал. Сбережения от значительных доходов и акции из Дейтца, в будущем обещавшие солидные суммы, составили материальную базу для его собственной работы. Так в самом начале были созданы все условия для будущей творческой деятельности. Вильгельм Майбах переехал в Каннштат в октябре 1882 года.

Совместная работа двух изобретателей была направлена на создание быстроходного двигателя, который должен приводить в движение транспортные средства. Для этого было необходимо вплотную заняться зажиганием и предстояло избавиться от всех недостатков прежнего сложного управления. По опыту моторостроения Даймлер и Майбах знали о самовоспламенении, которое нежелательно при запуске двигателя. Этот недостаток они попытались превратить в преимущество. На основе этих размышлений, подкрепленных испытаниями, появился основной патент для двигателя Даймлера, помеченный 16 декабря 1883 года, j 28022. В патентном описании на первый план было выдвинуто самовоспламенение, происходящее в результате быстрой компрессии смеси и ее зажигания на изолированных горячих стенках цилиндра и поршня. Нагреватель с тонкими стенками, связанный с цилиндром и закрытый с другого конца выпускным клапаном, раскаляется от искры, при этом сжатая смесь воспламеняется. Таким образом, зажигание происходит до начала указанного процесса. На практике сразу же выявились и первые недостатки. Изолированные стенки цилиндра затрудняли отвод

тепла, поэтому место, где происходит самовоспламенение, нужно было перенести во внутреннюю часть нагревателя. Кроме этого, нагреватель на протяжении всей работы мотора должен оставаться накалившимся. В результате удалось добиться полного успеха. Путь к созданию быстроходного двигателя был открыт.

Уже во второй половине 1886 года был готов двигатель для его использования в карете. При 650 оборотах в минуту и ходом поршня 120 мм он достигал мощности 1,1 л, с. Одновременно был запланирован привод на задние колеса экипажа. Такой экипаж Готлиб Даймлер заказал весной 1886 года фирме «Вимпф и сын» в Штуттгарте. Так как он все свои планы держал в глубокой тайне, то просто заявил, что речь идет о карете, которую он хочет подарить жене ко дню рождения. Это должно быть «что-то очень красивое, но в то же время достаточно солидное». Вскоре карету доставили, двигатель установили на машиностроительном заводе в Эслингене. Передаточный механизм приводился в движение двумя ременными шкивами двигателя, а от него, в зависимости от трансмиссии, через насечки с двух сторон к зубчатым кольцам на задних колесах. По обе стороны вала передаточного механизма вместо дифференциала было установлено карданное соединение. Вода для охлаждения подавалась через ламелевый радиатор в задней части машины.

После удачных пробных испытаний на территории завода в Эслингене первый автомобиль Готлиба Даймлера, управляемый умелой рукой Майбаха, начал тарыхтеть у мастерской в саду Даймлеров. Но чувство реальности, присущее изобретателю, не утонуло в радости первого успеха. Все дальнейшие планы Готлиба по-прежнему были связаны с двигателем. Любое транспортное средство должно иметь надежный мотор: карета, поезд, пароход, даже дирижабль. Поэтому все усилия Даймлера не были сосредоточены только на автомобиле. Но инженер-изобретатель полностью осознает, какие невероятные сложности предстоит преодолеть для достижения заветной цели. Пока работы находились в начальной стадии и можно было ожидать различных неудач и срывов, Даймлер

не решался подробно представить общественности полученные результаты. Этому способствовало и большое недоверие к использованию бензина в качестве горючего. Особенно наглядно опасения проявились при строительстве первой моторной лодки на основе патента j 39367 от 9 октября 1886 года. Учитывая взрывоопасность бензина, Даймлер распорядился укрепить по краям лодки изоляторы, натянуть между ними провода. Должно было возникнуть впечатление, что проходит испытание электрического устройства. К тому же вода хорошо защищала от любопытных.

Двигатель собирали и разбирали каждый день. Первые пробные поездки проходили на Неккаре. Об этом событии сообщалось в газете от 5 ноября 1886 года: «В последнее время вниз и вверх по течению Неккара на большой скорости снуют лодка, в которой сидят восемь человек. Кажется, что ее приводит в движение какая-то невидимая сила. Это привлекает внимание прохожих. Лодка построена Даймлером. Испытательная поездка состоялась в начале августа. С тех пор такие водные прогулки предприняли многие известные техники. Вместо весел необходимо только нажатие руки, чтобы привести лодку в движение в желаемом направлении, с быстрым или медленным ходом». Сын Пауль рассказывал, что Даймлер на вопросы о секрете езды без паруса и весел обычно отвечал: «Лодка движется еллектриш». В шуточно-софистическом смысле это должно было обозначать: двигатель «Ol leckt» («лакает масло»). В свободное время Пауль, которому тогда было 17 лет, часто помогал своему отцу.

Несмотря на то, что литейный завод Курца и машиностроительный завод в Эслингене взяли на себя выполнение различных заказов, все возрастающий объем работ привел к тому, что садовый домик, где размещалась мастерская, стал слишком мал. Его расширение было невозможно, поэтому начали подыскивать новое помещение для мастерской. Изобретателям удалось купить заводские и складские помещения одного предприятия на Людвигштрассе, 67, в Каннштате-на-Зеельберге — так назывался этот тогда почти не застроенный район города в нескольких минутах ходьбы от Таубенхайм-

штрассе. Переезд происходил очень быстро, так как в это время полным ходом шли работы над моторной лодкой и рельсовыми транспортными средствами. Из страховых документов следует, что оборудование на Зеельберге было более чем скромным: паровой котел, паровая машина, сверлильный и токарный станки, инструменты. Кроме Майбаха, представлявшего в одном лице начальника конструкторского бюро и чертежника, с ними сотрудничали еще несколько рабочих и бухгалтер, занимавшийся соответствующими финансовыми операциями и корреспонденцией.

Все последующее время было заполнено различными проектами: появились новые замыслы, связанные с разработкой двухцилиндрового V-двигателя, у которого еще больше должен был снизиться вес, и с новой машиной, способной заменить уже освоенный экипаж; продолжалась работа по усовершенствованию моторной лодки, дрезины для железных дорог, замене конки в Штуттгарте вагонами и по созданию двигателя для пожарного насоса. Для удобства и развлечения участников парадных гуляний в Каннштате по городу курсировал моторизованный трамвай, что послужило Даймлеру хорошей рекламой, особенно после того, как пресса опубликовала свое заинтересованное мнение. В популярном журнале «Гартенлаубе» за 1888 год при описании новой машины задушевным тоном того времени сообщалось, что там нет лошадей, не применяют и электрический ток. В движение трамвай приводит лишь кондуктор, перед ним стоит ящик, из которого доносится дребезжание: «тик-так». В журнале «Юбер ланд унд мер» в шутку упоминался даже «современный домовый».

Даймлер подумывал и о воздухоплавании. В октябре 1887 года в одной иллюстрированной газете он прочел сообщение об удачном экспериментальном полете книготорговца из Лейпцига Вольфберта и тотчас же пригласил его приехать в Каннштат, чтобы продолжить совместные испытания. В результате был смонтирован двигатель для пропеллеров мощностью в 2 л.с., один воздушный винт служил для продвижения вперед, другой — назад, своего рода предшественник современного вертолета! В воскресенье, 12 авгу-

ста 1888 года, в безветренную погоду на Зеельберге состоялся воздушный полет по направлению к Корнвестхайму. Пролетев 4 км, этот аэростат благополучно приземлился. После второго полета стало ясно, что двигатель полностью оправдал все ожидания. 16 августа 1888 года «Швебише кроник» писала об этих испытаниях: «В Каннштате продолжаются испытания бездымного двигателя Даймлера. Вначале опыты проводились на Кенигштрассе. Как известно, отлично они удались и во время праздника в 1887 году. Не менее удачно прошла проверка двигателя на лодке и на других транспортных средствах. Карета, например, едет без лошади и без оглобли. При помощи этого мотора можно развить любую скорость, такой каретой можно управлять и проезжать даже на самом узком месте. Недавно двигатель проверили на воздушном баллоне; испытания, проведенные в последнее воскресенье, будут продолжены». Таким образом, опыты Даймлера и Вольферта послужили началом использования двигателя Даймлера в воздухоплавательной технике. Как известно, Вольферт погиб в одном из полетов.

\* \* \*

Работа над мотором с двумя цилиндрами V-образного расположения отнимала теперь у Даймлера и Майбаха все их время. Патент j 50839, помеченный 9 июля 1889 года, является продолжением патента от 3 апреля 1885 года. Им удалось добиться удвоения мощности двигателя, не увеличивая при этом его веса и габаритов. Так был сделан еще один важный шаг в дальнейшей разработке автомобиля. Чертеж декабря 1888 — января 1889 гг, показал так называемый вагон (машину) со стальными колесами. Он означал вытеснение существующей до сих пор формы экипажа и представлял собой органическое единство шасси и мотора. Использование четырехтактного двигателя дало возможность повысить скорость от 5 — 11 до 17 км в час. Двухместный автомобиль приобрел грациозный вид и своим конструкторским решением являл виртуозное искусство Майбаха. Даймлер надеялся услышать благоприятные отклики в адрес своего двигателя. Но, вопре-

ки ожиданиям, общественность не проявила к новому мотору очень большого интереса. С видом знатока машину Готлиба называли элегантным экипажем, «фаэтоном», «ландо», «брейком». Автомобиль с двигателем Даймлера считался новомодным и вызывал к себе скорее недоверчивое отношение, нежели расположение. Такая же судьба постигла и представленный в Париже автомобиль Бенца.

Гораздо больший интерес был проявлен к выставленным двигателям. Мотор Даймлера мощностью в 2 л.с. запустил небольшую динамо-машину, обеспечив ток 30 лампочек. Иллюминация вызвала восторг у всех присутствовавших. Миниатюрный трамвай, уже показанный в 1887 году на празднике в Каннштате и в 1888 году в Бремене, казалось, пригоден только для того, чтобы развлекать жизнерадостных посетителей. Для двух лодок Даймлера «Виолетт» и «Пас-Парту» специально у Сены была построена пристань. Внимательные наблюдатели могли бы убедиться в том, что лодки, управляемые Даймлером и Майбахом, несколько раз перевозили до Сен-Клу и Сюрена одних и тех же пассажиров. Среди них была и некая дама со своим спутником. Между тем можно было бы и заметить, что в автомобиле, управляемом сыном Даймлера Адольфом, вдоль Сены ехал какой-то очень заинтересованный человек. Как позже написал журналист Пьер Жиффар, никто из небольшого числа присутствующих, вообще обративших внимание на происходящее, не подумал о том, «что в этом отдаленном уголке Всемирной выставки возник зародыш технической революции настоящего времени».

Если бы Даймлеру задали вопрос, повлияла ли Парижская Всемирная выставка 1889 года на его будущие планы, то он, конечно, смог бы ответить утвердительно. Если даже большинство людей и прошло мимо его творений, то все же нашлось три человека, проявивших к изобретателю особый интерес. Ими были уже упомянутая дама и ее спутник: мадам Сарацин и Эмиль Левассор, а также пассажир в автомобиле М. Пангард. Еще до отъезда в Каннштат Готлиб Даймлер дал фрау Сарацин письменное согласие «предоставить ей право пользования его французскими и бельгийскими патентами на газовые и ке-

росиновые двигатели», «...подлежащие оплате, если вы на них заработаете, но не больше, чем на три года». При этом он поставил два условия: «Все усовершенствования, предпринятые с обеих сторон, должны будут носить мое имя, и Вы не будете мне составлять конкуренцию в других странах».

Фрау Сарацин восприняла эти рекомендации как наказ и позднее заключила с Готлибом Даймлером в Каннштате соглашение, предоставившее ей права как представителю Даймлера в Париже. Возвращаясь в Париж из Каннштата, она даже увезла с собой двигатель Даймлера, который только лишь благодаря ходатайству одного министра смог пройти таможенный осмотр. Эмиль Левассор, выдающийся инженер, с 1886 года, после смерти Перина из фирмы «Перин, Пангард и Кё», стал компаньоном Пангарда и совладельцем нынешней фирмы «Пангард и Левассор». Эта фирма сотрудничала с Сарацин и именно благо даря строительству «двигателей по патенту Даймлера» смогла расширить свою программу производства.

Фрау Сарацин и Эмиль Левассор 17 мая 1890 года вступили в брак. Эти люди сыграли решающую роль в распространении изобретений Даймлера во Франции. Таким образом, фирма «Пангард и Левассор» стала первой фирмой во Франции, производящей двигателя Даймлера для пароходов и производственных целей; с согласия Готлиба Даймлера, она передала и фирме «Пежо» право использовать двигатель Даймлера при производстве автомобилей. Так в 1890 году появился первый автомобиль «Пежо». Вдохновленная успехами, фирма «Пангард и Левассор» сама занялась выпуском автомобилей. Таким образом, труды Готлиба Даймлера привели к возникновению автомобильной промышленности во Франции. И хотя передача прав на использование своих патентов была связана с выгодными финансовыми соглашениями, работа поглощала все денежные средства Даймлера. К тому же 23 июля 1889 года он потерял любимую жену.

Тучи, сгустившиеся над Готлибом, не смогли парализовать его творческую активность, скорее наоборот, он уходит с головой в работу, чтобы заглушить свою боль. Сотрудничество

с Майбахом всегда оказывало на Готлиба благотворное воздействие, оба удивительным образом дополняли друг друга. Из новых конструкций следует в первую очередь упомянуть четырехцилиндровый двигатель в 10 л, с., изготовленный в 1890 году. Этот мотор стал первым шагом вперед от двигателя с одним и двумя цилиндрами к двигателю с большим количеством цилиндров и требуемой мощностью. Помимо уже упомянутого углубления отношений с Францией, с 1888 года начинают вырисовываться и контуры связей с Соединенными Штатами. Уильям Стайнвей, известный владелец фабрики музыкальных инструментов, взялся за распространение в Северной Америке двигателей Даймлера, предназначенных для уличных железнодорожных вагонов, прогулочных лодок, экипажей, четырехколесных велосипедов, пожарных машин. После того как значительная часть средств была израсходована, а объем работ постоянно возрастал, перед Даймлером встала задача изыскать для своего предприятия новые капиталовложения.

За несколько лет до этого Макс Дутенгофер, ссылаясь на свои значительные коммерческие успехи на пороховом заводе в Ротвайле, предложил Даймлеру поставить его производство на более солидную основу. К этому времени Готлиб Даймлер пришел к выводу о неизбежности подобных мероприятий, хотя его и одолевали сомнения. Он опасался, что тем самым его самостоятельность может быть в будущем значительно ограничена. Контракт между Готлибом Даймлером, фабрикантом М. Дутенгофером и фабрикантом В. Лоренцом из Карлсруэ был заключен. Но уже в процессе подписания договора у Даймлера возникают некоторые подозрения. Во всех пунктах соглашения почти не принимались в расчет необходимые работы по усовершенствованию и внедрению двигателя и транспортных средств, зато основное внимание уделялось быстрому подведению коммерческих итогов. Но в интересах дела всей жизни Даймлер был вынужден отогнать от себя эти опасения. 28 ноября 1890 года было основано общество с ограниченной ответственностью для производства двигателей Даймлера. Вместе со своими патентами и заказа-

ми Даймлер внес и завод на Зеельберге как часть имущества. За это ему предоставили из 600000 марок акционерного капитала 200000 марок в акциях, чек на 100000 марок, но его действие было поставлено в зависимость от предшествующих пятипроцентных дивидендов. Уже само заключение договора 28 ноября 1890 года принесло Готлибу Даймлеру глубокие разочарования. В первую очередь они были вызваны неравным соотношением во владении акциями. Дутенгоферу и Лоренцу принадлежало их абсолютное большинство, поэтому свобода действий Даймлера была резко ограничена.

Успокоения его партнеров несколько ослабили первоначальные опасения Даймлера, но уже вскоре они оказались полностью обоснованными. Дутенгофер производил взрывчатые вещества, Лоренц — металлические патроны, у них уже было свое собственное представление о предпринимательстве, которое не учитывало технических разработок двигателя Даймлера по его использованию на транспортных средствах. Оба считали, что их деловой финансовой активности достаточно, чтобы гарантировать экономический эффект предприятия: ссылаясь на свой богатый успешный коммерческий опыт, они были убеждены в том, что применение их принципов к относительно молодой индустриальной отрасли должно принести такой же результат. Но твердости их убеждений противостояла ясно выраженная уверенность Даймлера в четком понимании поставленных задач и способов их решения; она еще больше укреплялась реальным осознанием собственных творческих успехов, на которых и было основано их совместное предприятие. Отягчающим обстоятельством стал для Даймлера и тот факт, что вскоре вместо доверенных лиц Майбаха и Линка, отвечавших за техническое и коммерческое руководство, Дутенгофер назначил других ответственных. Эти кадровые перестановки еще сильнее ограничили влияние Даймлера на главное дело его жизни. Готлиба стали одолевать сомнения, стоило ли вообще заниматься быстроходным двигателем, может быть лучше было бы предпочесть обычный стационарный. Со временем натянутость в отношениях не ослабела, а наоборот, усилилась в связи с чис-

то коммерческими рассуждениями и действиями партнеров. Недоверие Даймлера увеличивало его сопротивление. Ни в коем случае он не хотел и не должен был прерывать начатую работу.

Выход из создавшегося положения Готлиб нашел в оборудовании своей собственной мастерской, где он смог бы, как и раньше, вместе с Майбахом работать над совершенствованием и применением быстроходного двигателя. В марте 1893 года они приступили к работе, после того как Даймлер еще осенью 1892 года снял большое помещение отеля Германа, расположенного в тихом месте сада, которое по внешнему виду очень напоминало старый дом в саду на Таубенхаймштрассе в Каннштате, где они начинали свою совместную работу. С тех пор прошло уже десять лет, сопряженных с большими жертвами и лишь изредка освещавшихся слабыми лучами света, к которым в первую очередь относились взаимоотношения с французскими и американскими партнерами. Но Готлибу Даймлеру, несмотря на личные и профессиональные неудачи, всегда была присуща убежденность в правильности выбранного пути. Если задать себе вопрос, почему все больше противоречий накапливалось между Даймлером и его партнерами, часто доводивших их до разрыва, то следует иметь в виду, что в конце XIX века технический прогресс шел уже полным ходом. Но партнеры Даймлера не сумели оценить его значение, его понимание пришло к ним лишь с потребностями рынка.

\* \* \*

Изо всех сил Даймлер стремился утвердиться за границей. Стайнвэй из Нью-Йорка, открывший в Бауэри Бей постоянную выставку изобретений Даймлера, решил принять участие во Всемирной выставке в Чикаго. В конце июня 1893 года Уильям Стайнвэй сообщил Готлибу Даймлеру о той сенсации, которую произвели первые автомобили в Америке. Он просил его приехать, чтобы самому представлять свои автомобили на выставке в Чикаго и разъяснять посетителям их конструкцию и принципы работы двигателя. Как раз в это вре-

мя Готлиб Даймлер вступил в брак с Линой Гортман и решил совместить приятное с полезным — отправиться в свадебное путешествие именно в Америку.

Кроме Чикагской выставки Даймлер посещает различные промышленные предприятия Нового Света, где его принимают с большими почестями. Мемориальная доска, установленная в 1947 году на одном из зданий, принадлежащих сегодня заводам «Андервуд», напоминает о появлении двигателя Даймлера в США. На ней написано, что в 1891 году в Хартфорде, штат Коннектикут, по «лицензии Даймлера был изготовлен первый двигатель». Но все усилия завоевать рынок США ограничились лишь незначительными успехами, так как потребности этого рынка только начинали формироваться, а уже в конце 1896 года Уильям Стайнвей скончался. Бесспорно, однако, что изобретения Даймлера послужили толчком к развитию моторостроения в Соединенных Штатах.

Взаимоотношения Даймлера с Францией складывались более успешно. Большим событием, выходящим далеко за рамки личных эмоций, стал успех его автомобилей с V-образным расположением двигателей, изготовленных фирмой «Пангард и Левассор». Они показали свою надежность в первом пробеге Париж — Руан в 1894 году. Объявленный парижской газетой «Ле Пти Журналь» в конце 1893 года, состоялся конкурс моторизованных транспортных средств. Заявлено было 102 самых удивительных автомобиля со всевозможными способами приведения их в движение. После предшествующих отборочных поездок на конкурс была допущена только 21 машина. Оценивались скорость, надежность, экономичность и удобства. 22 июля 1894 года в восемь часов утра был дан старт в Париже. Благодаря темпераментному поведению водителей и зрителей обычная испытательная поездка превратилась в настоящие гонки. В Руан, находящийся на расстоянии 126 км от Парижа, первым прибыл паровой автомобиль мощностью в 20 л.с. «Де Дион-Бутон», следом за ним шел автомобиль «Пежо» мощностью в 3.5 л, с. Но паровой автомобиль с громоздким двигателем не выполнил условия конкурса и, даже после того как присуждение премии было под-

вергнуто сомнению, должен был довольствоваться вторым местом. Самых больших успехов добился автомобиль «Пежо» с двухцилиндровым двигателем, изготовленным предприятием «Пангард и Левассор» по лицензии Даймлера. По общему мнению ему была присуждена первая премия. Автомобиль марки «Бенц», которым управлял представитель французской фирмы Эмиль Рогер, следовал за ним и оказался на пятом месте.

Предельная скорость 20 км/час и средняя скорость 17 км/час была все же ниже, чем скорость, которую могли развить велосипедисты. Несмотря на это, достижения на гонках произвели на специалистов и общественность огромное впечатление. В сообщении, подготовленном объединением французских инженеров, говорится, что «эти соревнования ускорят решение проблем механизированного движения на улице». В поздравительном обращении «Ле Пти Журналь» упоминаются изобретательские успехи Готлиба Даймлера. Его двигатели обеспечили инженеру настоящий триумф в Руане. Об этой победе в Руане сохранилась дневниковая запись Пауля Даймлера, который вместе с отцом присутствовал на состязаниях. Он пишет: «Ранним утром того дня мы с отцом были в предместье Парижа, откуда начинались гонки. Здесь собралось множество людей, чтобы не пропустить единственное в своем роде зрелище, выезд автомобилей на старт. По своей форме, виду и габаритам это были совершенно разные автомобили. Тяжелые паровые машины с прицепами изо всех сил конкурировали с легчайшими паровыми трехколесными велосипедами, а они в свою очередь — с автомобилями с бензиновыми двигателями. Все они появились здесь, преследуя одну и ту же цель: первыми прибыть в Руан, а оттуда снова вернуться в Париж. Мы — Пауль Даймлер и Готлиб Даймлер — сопровождали эти гонки в машине. Увиденные нами автомобили производили своеобразное впечатление. На тяжелых паровых машинах можно было видеть истопников, мокрых от пота, покрытых копотью, усердно подбрасывающих уголь. Ездоки на маленьких паровых трехколесных велосипедах все время следили за давлением и уровнем воды в искусно подогнанных маленьких котлах и регулировали топливо. В отли-

чие от них водители автомобилей на бензиновых и керосиновых двигателях спокойно сидели на удобном сидении, время от времени касаясь рукоятки, как будто они ехали просто для собственного удовольствия. Вот что интересно: Эмиль Левассор, который первым заметил, а затем разрекламировал двигатель Даймлера во Франции, сидел за рулем автомобиля-победителя. В скором времени французское автомобилестроение поднялось на новую ступень. Лидером на автомобильном рынке Франции стал завод «Пангард и Левассор».

За конкурсом Париж — Руан в 1895 году последовали первые официальные гонки мира: Париж-Бордо — Париж (1192 км). «Пангард и Левассор», равно как и «Пежо», вновь прославили автомобили с двигателем Даймлера, заняв все первые места. И гонки Париж — Марсель — Париж (1728 км) принесли большой успех Даймлеру. К сожалению, с Эмилем Левассором произошел тогда несчастный случай, последствия которого вскоре привели его к гибели. Для Готлиба Даймлера смерть друга стала тяжелой утратой.

\* \* \*

Первые соревнования Париж — Руан в 1894 году и первые гонки Париж — Бордо — Париж в 1895 году, а также и все другие конкурсы вызвали большой интерес к мотоспорту. Это было общественное признание машины, оно способствовало быстрому развитию автомобилестроения. Как на Таубенхаймштрассе, так и в мастерской отеля Германа деятельность Даймлера отличалась тягой к экспериментаторству. Создание нового типа машины — с ременной передачей — явилось предметом особых усилий изобретателя, но ему удалось добиться мягкого хода и ощущения комфортности во время езды. Его основу составляют четыре патента, и все от 13 сентября 1892 года. Это — ременная установка для включения, ременный или канатный привод, усовершенствование охлаждения и подвески для уменьшения воздействия колебаний, производимых двигателем на всю конструкцию машины.

Следующим шагом в развитии моторостроения стал двухцилиндровый двигатель, созданный в конце 1892 — начале

1893 г., и карбюратор для впрыскивания, разработанный Майбахом, ставший основой современных карбюраторов. С помощью этого устройства удалось гармоничным образом изменять состав смеси паров топлива с воздухом, влияющий на мощность двигателя и количество оборотов. Таким образом, машины с ременной передачей ознакомили собой новый этап в развитии моторо- и автомобилестроения. Этот привод рассматривался тогда как шаг вперед, но позже все же уступил место приводам с зубчатым колесом. Особой популярностью пользовался двигатель с маркой N — новый. Фирма «Пангард и Левассор» начала выпускать новые автомобили. Двигатели этих машин стали известны под маркой «Феникс» и пользовались большой популярностью.

Совершенно естественно, что были предприняты попытки снова представить изобретения Даймлера и Майбаха в рамках общества Даймлера по выпуску двигателей, тем более, что успехи мастерских в отеле Германа не остались незамеченными. Вильгельм Дойрер, владелец фирмы «Дойрер и Кауфман» в Гамбурге, поддерживал с Готлибом Даймлером личные и деловые отношения еще с 15 октября 1888 года, когда в гамбургской гавани демонстрировалась первая моторная лодка Даймлера. Затем Вильгельм стал посредником в моторостроительной компании Даймлера. Его партнером был Фредерик Ричард Симмс, англичанин, родившийся в Гамбурге. На выставке в Бремене в 1889 году он увидел машины Даймлера, познакомился с его другими изобретениями и первым предложил использовать двигатели Даймлера и его моторные лодки в Англии. У Симмса были грандиозные планы создания в Англии автомобильной промышленности, особенно после того, как двигатели Даймлера на машинах фирмы «Пангард и Левассор» одержали победу в пробеге Париж — Руан в 1894 году и ясно доказали преимущества автомобилей с бензиновыми двигателями по сравнению с другими транспортными средствами. Симмс разъяснил моторостроительной компании Даймлера, что его партнеры по «Бритиш Мотор Синдикат» хотят образовать консорциум для приобретения и использования патентов Даймлера на британской террито-

рии с целью создания аналогичного производства в Великобритании. «Мотор Синдикат» был готов рассчитаться с Даймлером наличными средствами или акциями, но только при одном условии, что Готлиб Даймлер бесспорно останется во главе руководства заводом в Каннштате. Симмс сам был членом наблюдательного совета моторостроительного общества Даймлера с 1895/96 по 1901/02 годы.

Представители — Даймлер и Майбах, с одной стороны, Дутенгофер и Лоренц, с другой — были в конце концов допущены на переговоры, которые проходили не очень гладко. У Готлиба Даймлера было такое чувство, как будто бы он снова внес значительный вклад в свое прежнее предприятие, так как Дутенгофер и Лоренц признали, что сотрудничество Даймлера и Майбаха с компанией просто необходимо. 1 ноября 1895 года был подписан договор о воссоединении. Он гарантировал Даймлеру должность эксперта и «генерального инспектора». Одновременно Вильгельм Майбах занял посттехнического директора. Густав Фишер, коммерческий директор, с удовлетворением писал Дойреру: «Борьба и споры закончились. С такими перспективами не только мы здесь, но и все наши друзья могут с уверенностью смотреть в будущее».

Именно благодаря тому, что Симмс получил все права на использование патентов Даймлера в Англии и благодаря упорочению влияния Готлиба в машиностроительной компании, были созданы важные предпосылки для расширения производства автомобилей в Англии. В феврале 1896 года в известном обращении «Хорслесс Керридж Моторс» призывали к подписке на акции «Даймлер Мотор Компани л.т.д.». Среди пяти директоров первым был назван Готлиб Даймлер, который впоследствии выполнял функции почетного президента и инженера-консультанта. Но прежде чем в Ковентри открылось производство по выпуску машин, все силы «Бритиш Мотор Синдикат» были сконцентрированы на интенсивной пропаганде автомобиля нового поколения в целях ликвидации существующих правил, затрудняющих уличное движение. С 1878 года действующий закон (имелось в виду движение паровых автомобилей) предписывал пешеходу находиться

на расстоянии 20 ярдов (18 м) от транспортного средства; это было уже шагом вперед по сравнению с законом 1865 года, согласно которому на расстоянии 60 ярдов (55 м) от машины впереди должен был идти человек с красным флажком, чтобы успеть вовремя предостеречь пешеходов.

Для устранения предубеждений относительно моторизованных средств передвижения и облегчения принятия новых законов с 9 мая по 8 августа 1896 года в Королевском институте в Лондоне была открыта выставка автомобилей. Любой посетитель мог лично убедиться в «безопасности автомобильного движения». Еще до открытия выставки Принц Уэльский, будущий король Эдуард VII, выразил желание осмотреть автомобиль. Он ездил на автомобиле Фредерика Р. Симмса с ременной передачей Даймлера и пришел в неописуемый восторг от сто возможностей. Уже вскоре после закрытия выставки, 14 ноября 1896 года, английский парламент принял закон о новых правилах дорожного движения, разрешающих автомобилям в черте города развивать скорость до 12 миль в час (19,3 км), все предупредительные посты были отменены.

В этом же году «Бритиш Моторкар Клуб» устроил пробег из Лондона в Брайтон, в котором приняли участие все имеющиеся автомобили, среди них было много французских с двигателями Даймлера и тех, которые принимали участие в гонках Париж — Бордо. В этом пробеге участвовали Готлиб Даймлер и Фредерик Р. Симмс. Даймлер испытывал глубокое удовлетворение от того, что проложил путь автомобилю в Англию. Ему были оказаны большие почести. С большой энергией принялись за выпуск автомобилей Даймлера в Ковентри, в том самом городе, где Даймлер сам в 1861-62 годах находился под сильным впечатлением от работы на заводе Витворта. Своим качеством эти машины впоследствии прославились далеко за пределами Англии.

В то время, когда Готлиб Даймлер все свои силы отдавал исключительно предприятию, моторостроительному обществу, на заводе вновь периодически возникали напряженные ситуации из-за конфликтов между Даймлером и его партнерами. То и дело эти противоречия обострялись. С 1896 года фирма быстро развивалась. «Феникс» становится основной

используемой маркой двигателей. Различные типы автомобилей с расположенным впереди двигателем «Феникс» мощностью в 4 — 9 л.с. и с различными надстройками выпускались в зависимости от пожеланий многочисленных покупателей. Созданный в 1896 году грузовик, над которым начинали работу еще в мастерских отеля Германа, создал основу для быстро развивающегося гужевого транспорта. Выпуск грузовиков был для Готлиба Даймлера совершенно новым делом, на которое он возлагал большие надежды. Все они оправдались, хотя и несколько позже. Много внимания он уделяет и автобусам. Большую роль при этом играет стационарное моторостроение. В 1896 году выпускались двигатели от 1/2 до 25 л.с. В это время в Штуттгарте появились объединения такси, под названием «Перевозки с двигателями Даймлера». Рекламный плакат, выпущенный в стиле того времени с перечислением всех достоинств, содержит изображение основных видов двигателей и автомобилей для улиц, машин для рельсов, воды и воздуха.

Благодаря существенным усовершенствованиям всего процесса охлаждения двигателя в 1897 году удалось добиться значительных успехов. Новое устройство состояло из баллона, опоясанного множеством медных трубочек, по которым проходит холодный воздух. Таким образом при незначительном расходе холодной воды можно было добиться охлаждения двигателя. Это тоже было одной из важнейших предпосылок для совершенствования двигателя, что позволило уже теперь наметить путь к созданию автомобиля марки «Мерседес». Мощность мотора стала постепенно увеличиваться от 6 л.с. в 1897 году до 8 — 10 л.с. в 1898 году и 12, 16, 24 л.с. в 1899 году. С быстрым увеличением мощности двигателя отошли в прошлое и автомобили с ременной передачей, на ее место снова вернулся привод с зубчатыми колесами, используемый ранее. После двухцилиндрового двигателя с 1898 года начался постепенный переход к четырехцилиндровому двигателю. Этим изобретением Даймлер определил основное направление в моторостроении нескольких последующих десятилетий. Гоночный автомобиль мощностью в 24 л.с. показала в 1899 году самые высокие результаты скорости того времени.

Жизнь и творчество Даймлера можно было бы сравнить с долгим странствованием парусного судна, которое часто сопровождали шторма, а иногда и мертвый штиль. Ему повезло: он увидел на горизонте желанную землю, цель своих путешествий. Но именно теперь силы капитана начинают постепенно ослабевать. С середины 1899 года здоровье Готлиба Даймлера заметно ухудшается. Большое удовлетворение приносит ему тот факт, что многолетние усилия его австрийских друзей наладить производство автомобилей в Австрии наконец увенчались успехом. Было создано австрийское общество «Биренц, Фишер и Кё», техническим директором которого назначили старшего сына Даймлера Пауля. Но приступить к работе по созданию автомобиля марки «Мерседес» Пауль смог лишь в 1902 году. С 1907 по 1922 год он осуществлял конструкторское руководство в Унтертюркхайме. В 1899 году к работе завода подключился и второй сын Готлиба — Адольф. Вскоре Адольф Даймлер возглавил производство, но уже в 1913 году его унесла ранняя смерть.

С августа 1899 года состояние здоровья Даймлера стало вызывать еще большие опасения. Его письма к дочерям свидетельствуют о глубине души любящего отца, который, предчувствуя, что времени остается совсем немного, обо всем спешит позаботиться. Впервые Готлиб не смог присутствовать на общем собрании акционеров за отчетный период 1898 — 99 годов. Его только поставили в известность о сокращении чистого дохода, из-за чего не были получены пять процентов запланированных дивидендов. Согласно договору Даймлеру недоплатили 50000 марок. Прежняя непримиримость, несколько сдерживаемая в последние годы, вспыхнула в нем с прежней силой, но, уже больной, Готлиб Даймлер не смог парировать этот удар.

Болезнь быстро прогрессировала. Лишь немногим друзьям разрешалось посещать его. 10 января 1900 года Дутенгофер стоял у постели больного Даймлера. В последних беседах этих двух людей, каждый из которых следовал своему призванию,

не было прежней непримиримости, исчезла озлобленность. Дутенгофер, последовавший за Даймлером три года спустя, был растроган до глубины души, предвидя предстоящее расставание. Когда на короткое время в Готлибе вновь пробуждалась воля к жизни, перед глазами возникали картины будущего, и он снова был уверен в том, что его идеи осуществились и будут осуществляться в дальнейшем. Всплывали фрагменты прошлой жизни, родительский дом, юность, годы учения, Граффенштаден, овладение профессией, Париж, Лидс, Манчестер, Ковентри, Гайслинген, Ройтлинген, Карлсруэ, Дейтц, просторы России, начало собственного творчества, весь пройденный путь... Но постепенно все стало отступать, только главное осталось. Это — его дело, которое процветает и приносит богатый урожай. Если он внешне и отделится от него, то его идеи будут продолжать жить. Этим, а не болезненными потрясениями, измеряется жизнь и труд человека.

Ранним утром 6 марта 1900 года Готлиб Даймлер умер. На протяжении всей болезни Даймлера Майбах взял на свои руки принятие решений по его конструктивным разработкам. В то время быстро развивался гоночный спорт, и французские автомобилисты захватили первенство. Начиная с 1898 года, общество по производству двигателей Даймлера сделало резкий рывок вперед, выпустив двигатели в 12, 16 и 24 л.с., по сравнению с прежними двигателями мощностью в 4, 6, 8 и 10 л.с.

Особую заинтересованность в этом проявил Эмиль Еллинек, крупный коммерсант из Ниццы, центра автомобильного спорта. С 1897 года он стал заниматься продажей автомобилей Даймлера. После того как на гонках в юрах близ Ниццы разбился мастер завода Даймлера Вильгельм Бучер на машине мощностью в 24 л.с., Еллинек стал высказывать мнение о необходимости создания машины с увеличенным расстоянием между колесами, но еще большей мощности. Еллинек выразил готовность купить большое число автомобилей такой конструкции. За это ему было предоставлено право самостоятельно продавать их в других странах под маркой «Мерседес», названной в честь его 11-летней дочери Мерседес, которую Эмиль боготворил.

В рекордное время с апреля по середину декабря 1900 года Майбаху удалось изготовить совершенно новый мотор и автомобиль. В отличие от прежних устройств двигателя, в этот раз отказались от увеличения литража и веса, а специфического увеличения мощности добились благодаря другим конструктивным мероприятиям: усовершенствованию регулировки клапанов, зажигания, газообразования и не в последнюю очередь в связи с применением легкого металла магния. Модель первого автомобиля марки «Мерседес» мощностью в 35 л.с., созданная Майбахом, по мощности двигателя и по другим основным качествам и параметрам стала новшеством в автомобилестроении из-за гармоничного использования деталей конструкции и уменьшению веса с 1800 кг у автомобиля в 24 л.с. до 1050 кг. Вследствие успехов на скоростных соревнованиях в Ницце в марте 1901 года и на последующих гонках, где автомобиль смог доказать свои преимущества, название «Мерседес» быстро превратилось в марку качества. Генеральный секретарь клуба автомобилистов Франции, Поль Мейя, учитывая триумф 1901 года, решился даже на такое смелое утверждение: «Мы вступили в эру «Мерседес». Несмотря на то, что Готлибу Даймлеру и не суждено было застать новую эру автомобилестроения, все же следует признать то счастливое обстоятельство, что его постоянная целенаправленная работа, проводимая в такой напряженной борьбе, была вновь оправдана успехами Вильгельма Майбаха. Тем самым был сделан еще один решительный шаг в будущее. Модификация конструкции привела к заметному подъему производства. После смерти Даймлера в марте 1900 года количество рабочих и инженеров, занятых на предприятии, возросло с 340 до 2200 человек в 1903 году.

К регулярным победам на скоростных соревнованиях в Ницце с 1901 года прибавилась еще одна — в гонках Гордона Беннетта в Ирландии, которую одержал Камилль Енальци на «Мерседесе» в 60 л.с. Незадолго до этого в результате пожара был разрушен завод в Каннштате, который перевели затем в Унтертуркхайм. В это время под руководством Майбаха появились новые типы машин, среди них гоночный автомобиль

мощностью в 90 л, с., несколько экскурсионных автобусов, и в 1906 году первый шестицилиндровый «Мерседес» в 70 л.с.

Из-за смерти Даймлера и некоторых перестановок в руководстве производством Майбах, несмотря на достигнутые результаты, чувствовал, что его влияние на директорат постепенно ослабевает. Поэтому 1 апреля 1907 года Майбах вышел из общества по производству двигателей Даймлера. Преемником Вильгельма Майбаха с 1907 до конца 1922 года стал сын Готлиба Даймлера Пауль. Этой почетной должности ему удалось добиться в основном благодаря своему автомобилю с четырехколесным приводом. Значительных успехов он достиг впоследствии в области создания автомобилей с компрессорными установками двигателей для самолетов. Второй сын Даймлера, Адольф, взял на себя техническое руководство заводом в Унтертуркхайме.

За три дня до конца 1929 года Вильгельм Майбах скончался, весело отметив рождественские праздники в кругу своей семьи. Он умер, проболев два дня воспалением легких. Инженеры Германии видят в нем выдающегося представителя своей профессии, которому было суждено собственным трудом проложить путь к решению важнейших задач. Мы восхищаемся его делами, уважаем его простоту и скромность. Всегда будем чтить память о нем». Таким образом, Вильгельму Майбаху суждено было почти на три десятилетия дольше, чем Готлибу Даймлеру, служить делу развития автомобилестроения и способствовать созданию и внедрению в Европе и США быстходных автомобилей с мощными двигателями внутреннего сгорания.

На девять лет пережил Вильгельм Майбах Карла Бенца, который был двумя годами моложе. Работоспособность, целеустремленность, самоотдача, творческое предвидение отличали обоих гениев и делали их удивительно похожими друг на друга.

## Бенцы

В своих воспоминаниях Карл Бенц, глядя в волшебный мир детства с «заснеженных высот жизни», пролил некоторый свет на все пережитые события. По своей проникновенности язык описаний близок прекрасной картине. Как в простых образах нескончаемых народных песен, перед нами встает знакомый пейзаж северного Шварцвальда, родины его предков. Один из потомков франкского рода Бенцев, вышедший из Бенценциммерна, что между Эльвангенем и Нердлингенем, поселился в Пфаффенроте. Это местечко, как и Бенценциммерн, вместе с другими общинами принадлежало бенедиктинскому женскому монастырю Фрауенальб, это была земельная собственность духовенства. Как правило, во главе монастыря стояли игуменьи, обычно женщины из знатных семей. Были времена, когда члены этих общин стонали от слишком многих обязанностей, не имея почти никаких прав. Да и старосте не всегда было легко. При назначении он должен был дать клятву верности игуменье как представительнице землевладения.

Известно, что в 1735 году такую клятву дал староста, исполнявший эту должность до самой своей смерти в 1747 году. Это был Ганс Адам Бенц, старший из рода нам уже знакомых Бенцев в Пфаффенроте. В 17 веке игуменья пожаловала ему «привилегию» кузнеца. Уважение, которым пользовалась семья Бенцев, перешло и на сына, Якоба Бенца. В матрикулах он представлен в прежнем латинском обозначении как «faber ferrarius», то есть кузнец и гвоздарь. Позже он был назначен наместником Пфаффенрота. После смерти Якоба Бенца в 1784 году кузница перешла к его сыну Иоганну Михаэлю, родившемуся в 1751 году.

Веками Пфаффенрот жил по твердо установленным церковным законам. Наконец просвещение дошло до книгопе-

чатания, началось развитие естественных наук. Во времена Французской революции дух свободы воспарил над страной, и Наполеон подхватил эти антирелигиозные настроения. В ходе наполеоновских войн и побед в Бадене тоже были закрыты многие монастыри, а их собственность становилась государственной. В результате секуляризации пал и Фрауенальб. Пфаффенрот уже не подчинялся аббатству.

Но и в новые времена местного самоуправления род Бенцев по-прежнему был связан с мэрией. Иоганн Михаэль-младший, появившийся на свет в 1778 году, сын Иоганна Михаэля, тоже считался кузнецом, а с 1821 по 1839 год был бургомистром. У него было шестеро детей. Отец нашего Карла Бенца, Иоганн Георг Бенц, родился в 1809 году. Следуя обычаям семьи, Иоганн Георг овладел ремеслом кузнеца, но вскоре покинул свои родные места. Его младший брат Антон взял на себя кузницу отца, а позже, по установившейся традиции, и должность старосты. И по сей день кто-либо из Бенцев занимается в Пфаффенроте кузнечным делом, а в свободное время заседает в муниципальном совете.

Таким образом, в Карле Бенце текла кровь многих поколений крепких кузнецов, которые не только постоянно и самоотверженно трудились, но и помимо всего прочего всегда были готовы служить делу своей общины.

\* \* \*

«Священная Римская империя германской нации» не устояла перед мощными ударами и политическими притязаниями Наполеона. Просуществовав почти тысячу лет, она пала в 1806 году. Но битва народов под Лейпцигом положила конец могуществу Наполеона. Надежде на существование самостоятельного немецкого государства способствовало развитие сети железных дорог, расцвет ремесел и промышленного производства: от всего этого ожидали подъема в сфере политической жизни. Особые препятствия на этом пути возникли из-за уже много лет существовавших таможенных ограничений между отдельными немецкими землями, как следствия основных политических принципов, присущих представителям власти небольших государств.

Фридрих Лист эти прежние взаимоотношения между землями Германии описывал особенно выразительно. Сам он был обеспокоен положением дел на родине. Располагая знаниями в области политэкономии и изучив опыт успешного развития экономики в Северной Америке, он стремился создать новую систему общественно-производственных отношений, непременным условием для которой было необходимо, по его мнению, проложить в Германии единую сеть железных дорог. Как-то он написал: «Тридцать восемь таможен парализуют все движение внутри Германии. Они оказывают примерно такое же действие, как если бы перевязать каждый член тела человека и не дать возможность крови переходить от одного органа к другому. Чтобы проехать из Гамбурга в Австрию, из Берлина в Швейцарию, необходимо пересечь десять государств, изучить десять таможенных правил, десять раз уплатить таможенную пошлину. А если кто-либо несчастливо живет на границе трех или четырех государств, тот всю свою жизнь проводит среди враждебно настроенных таможенников. У него нет родины».

К радости и ликованию большей части населения 1 января 1834 года отменяются таможенные границы и препятствия, существовавшие между многими немецкими землями. Спустя некоторое время, 7 декабря 1835 года, сдается в эксплуатацию первая железная дорога из Нюрнберга в Фюрт. Невозможно переоценить значение этой магистрали, ставшей для всей страны приметой нового времени. Дорога послужила импульсом к развитию политических, экономических и технических сил Германии. Генрих фон Трейчке, один из великих немецких историков 19 века, так оценивает это событие: «Лишь железные дороги вырвали нацию из ее безмятежного экономического затишья. Они закончили то, что было начато таможенным союзом и с такой силой ворвались во все области жизни, что уже к концу сороковых годов Германия представляла собой совершенно другую картину. Навсегда в памяти людей останутся светлые воспоминания о том, как быстро, решительно и энергично этот бедный, политически раздробленный народ овладел новым изобретением, преобразующим мир...»

В Бадене, на родине семьи Бенц, железная дорога тоже не заставила себя долго ждать. Начало было положено открытием маршрута Мангейм — Гейдельберг в сентябре 1840 года. Два года спустя была пущена линия Карлсруэ — Гейдельберг. Из Англии, родины паровозостроения, были получены первые паровозы. Проявившееся общественное внимание к железным дорогам способствовало пробуждению духа предпринимательства граждан в своей собственной стране. К паровозостроению обратился и Эмиль Кесслер, о котором уже шла речь. В марте 1842 года он поставил свой первый паровоз «Бадения» на железную дорогу Бадена, за ним быстро последовали восемь других.

Начало века железных дорог Ганс Георг Бенц пережил в годы юности, имеющие решающее значение в жизни любого человека. В нем пробудилось желание повидать свет. Конечно, картины большого мира возникали и перед глазами его предшественников. Но в полумраке кузницы, под несмолкаемый грохот молота по раскаленному железу эти стремления неизменно ослабевали. Теперь перед ремесленным производством стали возникать более важные задачи, чем когда-то их ставила небольшая община. Ганс Георг Бенц вырвался из мира сельской жизни на просторы своей профессии, переполнявшей его. Умелые руки и здравый ум принесли ему успех вначале в качестве механика, а затем и мастера на сахарном заводе в Грецингене. Но и это не успокоило его. Его интересовала железная дорога. 15 апреля 1842 года он пишет заявление в канцелярию Главной дирекции водного и дорожного строительства Великого Герцогства Бадена с просьбой о зачислении на должность машиниста паровоза. Ответ от 12 мая 1842 года гласил: «Просьба не может быть удовлетворена, так как, прежде чем предоставить место машиниста паровоза, совершенно необходимо учитывать способности к этой должности, проявленные во время продолжительного времени работы на железной дороге». В конце ответа сообщалось: не исключено, что механика Бенца можно будет использовать в мастерских предприятия с заработной платой, соответствующей его возможностям, дабы убедиться в его

способностях. Если он согласен работать, то ему предоставляется право непосредственно обратиться на железнодорожную станцию в Гельдерберге».

Уже 5 января 1843 года Ганс Георг Бенц начал трудиться кочегаром, а спустя полгода стал машинистом паровоза в железнодорожном управлении Карлсруэ. 13 декабря 1843 года молодой человек написал еще одно заявление, в котором, указывая на трудности и опасности работы, объясняет, что при сравнительно больших расходах на одежду, дорогих продуктах питания и нерегулярных поездках от его содержания к концу месяца почти ничего не остается. Поэтому он обращается с просьбой к руководству железной дороги увеличить его оклад на 50 гульденов в год. Прошение Бенца удовлетворили, он получает прибавку, и, кроме этого постоянного оклада, который составил теперь 650 гульденов, ему доплачивают по четыре крейцера за час работы в мастерских. В этом заявлении, написанном с сознанием собственного достоинства, особенно обращает на себя внимание предложение, звучащее как предчувствие: «Один-единственный несчастный случай, который может произойти с паровозом во время поездки и для устранения последствий которого мы должны будем приложить все усилия, не обращая внимания на нашу одежду, сведет на нет все плоды многодневного упорного труда».

Желание создать свой собственный дом, которое любой другой мужчина ставит выше всех прочих рассуждений, скорее всего, водило пером Ганса Георга Бенца, отдающего все свои силы любимому делу. Он познакомился с Жозефиной Вайян, которая вела хозяйство одной из семей в Карлсруэ. Ее отец был полевым жандармом и в 1812 году вместе с наполеоновской Великой армией отправился в Россию в год рождения дочери Жозефины. Из России отец не вернулся. Девочка росла без отца, поэтому рано познала все тяготы жизни. Из-за своего евангелического вероисповедания родственники Вайянов вынуждены были иммигрировать из Франции, поэтому подготовка к заключению брака отняла у Ганса Георга и Жозефины немало времени: требовалось соблюсти многочисленные формальности. Свадьба состоялась лишь 16 но-

ября 1845 года. Молодая пара сняла небольшую квартирку в Мюльбурге, одном из районов Карлсруэ. Но счастье молодоженов было совсем коротким и закончилось уже 21 июля 1846 года. Ганс Георг Бенц стал жертвой своей профессии.

\* \* \*

Карл Бенц родился 25 ноября 1844 года. О подробностях смерти отца Карл узнал много позже и описал ее со слов матери. «Если ехать из Карлсруэ в Гейдельберг, то нужно проезжать мимо станции Ильген. Здесь это и случилось. Железнодорожный рабочий не правильно перевел стрелку, и паровоз одного из товарищей моего отца сошел с рельсов. Машинист паровоза и стрелочник позвали отца на помощь. Он не мог отказать им, так как оба опасались высокого штрафа. Мужчинками была проделана большая и очень трудная работа. Напрягая все свои силы, отец помог поставить паровоз на рельсы. Разгоряченный, обливаясь потом, он снова сел в свою машину, будка машиниста там была совершенно открытой. Спустя несколько дней он слег с воспалением легких, смерть быстро настигла его».

Так, уже в раннее детство Карла Бенца вмешалась судьба, удивительным образом схожая с судьбой его матери: она тоже потеряла отца в младенческом возрасте. Уже будучи пожилым человеком, Карл Бенц; с большой любовью и уважением вспоминал о своей матери: «Лишь герою по плечу было справиться с той тяжелой участью, которая постигла нас после смерти отца, и эта мужественная женщина справилась. Когда закрылись глаза отца, она стала для меня и отцом, и матерью, она всегда была рядом, готова была пожертвовать всем, хотя ей приходилось очень трудно при той маленькой пенсии, которую она получала от государства. Мама отдала все, даже свое скромное состояние, лишь для того, чтобы дать мне хорошее воспитание и образование, она жила только мной, всецело».

Карл ходил в школу в Карлсруэ, а счастливые время каникул проводил в Пфаффенроте. У него с детских лет стала проявляться склонность к технике. Особое предпочтение мальчик отдавал паровозам, что часто вызывало чувство страха у

фрау Жозефины, ведь у сына могли быть те же наклонности, которые стали злым роком для отца. Охватившие ее тягостные представления в конце концов навели на мысль, что самым спокойным было бы подготовить сына к профессии чиновника, служащего. Учитывая способности сына, самый подходящий путь для такой карьеры открывался гимназией в Карлсруэ. В списке учеников III класса начальной школы от 1 октября 1853 года можно встретить фамилию Карла Бенца.

Лицей, как тогда называлась гимназия, пользовался исключительной славой, которая осталась еще от любезного духа великого алеманского поэта Иоганна Петера Гебеля. С 1791 по 1814 год он был сначала учителем, а потом директором этой школы. Среди учебных дисциплин преподаванию естественных наук отводилось по тем временам весьма значительное место. Любимыми предметами Карла Бенца были физика и химия. Сохранились его воспоминания об этом времени. Он сообщает, что «как «ассистент» учителя физики я с охотой и радостью оставался каждую среду после занятий, чтобы подготовить аппаратуру к опытам для урока физики в субботу с 11 до 12».

Много счастливых часов он отдавал и фотографированию камерой-обскурой. Дагерротипия, ставшая известной в 1838 году, доставляла молодому и пытливому уму много радостей, особенно проявление фотографий, которое усиливало интерес мальчика к химии. Строгательной гордостью Карл Бенц сообщает о том, что таким образом он заработал первые в своей жизни деньги. Радость доставлял и ремонт Шварцвальдских часов и не в последнюю очередь благодаря проникновению в таинственный и «удивительный язык, на котором разговаривали цепляющиеся друг за друга зубчатые колесики». Для подобных работ ему была предоставлена маленькая каморка под крышей, которую мать разрешила ему оборудовать: она стала его королевством.

Таким образом, талантливый, увлеченный, целеустремленный сын сумел несколько примирить мать с той болью, которую ей пришлось пережить из-за преждевременной гибели мужа. Она была готова бесконечно жертвовать собой ради него. Но долго не могла смириться с тем, что ее мальчик не

станет служащим, как она мечтала. И все же она оказалась принимающей матерью: не стала противиться желанию сына продолжить обучение в политехникуме Карлсруэ.

«Политехническая школа в Карлсруэ» — так раньше назывался технический университет — открыла Карлу Бенцу «врата в новый мир». 30 сентября 1860 года он сдал экзамен на право поступления. Именно в это время машиностроение проходило свой путь развития от эмпирической к научной дисциплине. В Карлсруэ этому развитию во многом способствовала деятельность Фердинанда Редтенбахера. Работая в политехнической школе с 1841 по 1863 год, Редтенбахер сумел гармоничным образом объединить свои способности, исследовательскую деятельность, практику, научное производство и понимание ведущих тенденций развития техники, что оказало огромное влияние на становление инженерного мышления, и, как сказано в сообщении Общества немецких инженеров от 18 апреля 1938 года по поводу 75-летия со дня его смерти, «как никому другому мы должны быть благодарны ему за создание научных основ нашей профессии». Удивительным образом предвидя будущее, Редтенбахер уже в 1852 году сам определил время возникновения наук, которые сейчас связаны с глобальными проблемами, в первую очередь это касается основ атомной физики. Другие дисциплины в школе преподавали тоже известные учителя.

Важным вспомогательным средством преподавания были механические мастерские, где изготавливались модели. Отдельные движущиеся механизмы, созданные благодаря великодушному педагогическому мастерству учителей и незаурядным способностям учеников, представляли собой подлинные шедевры техники и часто появлялись на технических выставках. Некоторые образцы, известные как «Собрание Редтенбахера», используются и по сей день в учебном процессе. Эти занятия особенно привлекали Бенца. Они как бы заложили фундамент для всей его последующей творческой деятельности — долгой и счастливой.

Вспоминая это время, Бенц, как и Редтенбахер, убежденно говорил о необходимости замены паровой машины, пытаясь

заглянуть в недалекое будущее. Он цитирует одно из высказываний Редтенбахера от декабря 1856 года: «Впрочем, я должен признаться Вам, что ни управление паровой машиной, ни сама машина меня давно не интересуют. Немного больше горючего использовать или меньше теперь не имеет никакого значения, ничего другого от нее уже не добьешься. Считаю, что сейчас стоит поломать голову над теплотой и покончить с нашей современной паровой машиной. Надеюсь, это произойдет в самое ближайшее время. Еще предстоит сделать главное открытие, связанное с размерами тепловой машины. Но цели можно достичь лишь познав суть самого дела».

Главное направление: двигатель внутреннего сгорания, мотор сравнительно малых габаритов. Это — основа будущих изысканий. Данной проблемой уже заняты все мысли Даймлера, над ней трудится и Карл Бенц, который был на 10 лет моложе. Обилие учебного материала и впечатлений смущало его, так как он точно не знал, куда ведет его путь. Редтенбахер начал эту работу, указав основное направление к «главному открытию», но не дожидаясь собственного моторостроения, когда Отто создал первый двигатель внутреннего сгорания. Среди студентов, несших 16 апреля 1863 года гроб с телом покойного учителя и друга к последнему месту упокоения, был и Карл Бенц. Свою учебу он закончил при преемнике Редтенбахера Франце Грасхофе, который тоже считался проводником немецких инженеров и исследователей машиностроения. При Грасхофе политехникум первым среди немецких высших школ добился статуса университета. До конца жизни Карл Бенц с глубоким уважением относится к своим обоим учителям.

9 июля 1864 года Карл Бенц получил документ, удостоверяющий, что он «закончил двухгодичные курсы математического класса и школу машиностроения», этим формально и завершилось его техническое образование. Позади была важная часть пути. Но чтобы после окончания политехникума перейти к профессиональной деятельности, нужно еще было поработать учеником на каком-либо машиностроительном заводе. Место рабочего с жалкой оплатой еще не так-то просто было найти. Считалось большой удачей, если спустя два года бывшего выпускника зачисляли чертежником в

бюро. Карл Бенц тоже прошел этот путь. 1 августа 1864 года он нашел работу на машиностроительном заводе в Карлсруэ. Попасть на завод, где выпускали паровозы, для будущего инженера было просто счастьем. У него появилось такое чувство, будто он принадлежит к своего рода элите техников.

По сравнению с современными условиями труда, с высокой организацией и автоматизацией процессов производства, которое почти не предполагает принятия собственных решений, работа на паровозостроительном заводе 1864 года требовала не только собственной смекалки, но и физической выносливости и психической сопротивляемости. Транспортные средства использовались только при очень больших грузах, многие производственные операции выполнялись вручную. Освещения, отопления и вентиляции практически не было, работа продолжалась с 6 утра до 7 вечера с часовым перерывом на обед. Об отпусках и не помышляли, станки не всегда соответствовали нормам безопасности и часто выходили из строя. Но взаимоотношения между рабочими были достаточно дружескими, и если новичку симпатизировали, то он всегда мог рассчитывать на помощь товарищей.

Более двух лет проработал Бенц на паровозостроительном заводе. В своих воспоминаниях он писал: «Здесь я самым серьезным образом познал смысл выражения «люби дело — мастером будешь», когда двенадцать часов подряд сверлил и шлифовал в полумраке». Затем настало время осознать, что подобная работа не способствует его профессиональному росту. В конце сентября 1866 года он ушел с завода. Удивительным образом машиностроительный завод в Карлсруэ сыграл большую роль в судьбе не только Карла Бенца, но и Готлиба Даймлера. Через три года после того, как Бенц покинул завод, Даймлер стал его техническим директором. Так чуть было не пересеклись их пути.

\* \* \*

После Карлсруэ Карла Бенца привлек Мангейм. В городе, стоящем на Рейне и Неккаре, благодаря выгодному географическому положению и особому предприимчивому складу

живущих в нем людей, происходило стремительное развитие промышленности и торговли. 1 октября 1866 года Карл Бенц приступил к работе в фирме Швайцера. Она была основана в 1801 году, в 1863 году перешла к Карлу Шенку и приобрела особую славу благодаря производству десятиместных механических экипажей. 1 мая 1867 года Бенцу, по счастью, удалось быть зачисленным в штат чертежником и конструктором. Но когда на фирму пришел новый технический партнер, от услуг Карла отказались. Его деятельность в фирме Швайцера закончилась 31 декабря 1868 года. Спустя два года он уехал из Маингейма и нашел новое место работы в Пфорцгейме. В последующее три года местом его работы стали металлургический и машиностроительный заводы братьев Бенкизер.

В области техники, к которой постоянно были обращены взоры Бенца, произошла настоящая сенсация. В 1867 году житель Кельна Н. Отто создал атмосферный двигатель внутреннего сгорания. Этот мотор по экономичности оставил далеко позади себя двигатель Ж. Ленуара. При таких технических достижениях, ставших предметом общественного внимания, отсутствие средств для творческих изысканий лежало бы тяжким грузом на Бенце, если бы не юношеский задор, сильная воля и уверенность в себе. Поэтому работу в фирме «Бенкизер» он использует не только для того, чтобы приобрести побольше опыта в возведении мостов и в руководстве предприятием, но и для того, чтобы сделать первый шаг на пути к собственной экономической независимости.

12 марта 1870 года скончалась горячо любимая мама. Ее мужественное восприятие жизни, душевное благородство, которое она передала сыну, были для Карла Бенца источником его собственных сил в течение всей жизни. Удивительным образом подходило ей ее французское имя Вайян, что означает «храбрый, мужественный». Как такие действенные силы предков могут оказывать влияние на всю нашу жизнь, всегда воспринимается нами как глубокая тайна.

В Пфорцгейме Карл Бенц встретил девушку, которая стала счастьем всей его жизни. Как он написал однажды, «оно (счастье) снова и снова придавало мне новую энергию, как вторая

пружина, необходимая в творческой борьбе против постоянно возникающих препятствий». Как общительный человек, Карл Бенц вошел в общество «Айнтрахт» (в переводе — единодушие, согласие). Там он и познакомился с двадцатилетней Бертой Рингер, дочерью уважаемого плотника и владельца стройки Карла Фридриха Рингера. Смерть матери стала для Карла Бенца тяжелым и непроходящим переживанием, так как мама всегда была яркой путеводной звездой в его жизни. Поэтому участие Берты Рингер, ее искреннее сочувствие, действовало на него успокаивающе и даже благотворно.

Расположение друг к другу, которое они почувствовали уже после первых встреч, привело к решению заключить союз на всю жизнь. На первый план выступили заботы о достаточных средствах к существованию и собственном доме, тем более, что высокий, стройный жених был освобожден от службы в армии и от призыва во время Франко-прусской войны. Карл хотел устроиться на работу в фирму металлических конструкций в Вене, чтобы обеспечить себе более прочное финансовое положение. Эта фирма была близка фирме братьев Бенкизер, откуда он ушел 1 марта 1871 года. Но через четыре недели выяснилось, что попытка не удалась: на работу его не приняли. Именно в это время, благодаря заключению мира между Германией и Францией, оживилась экономика страны.

Особенно сильные экономические импульсы можно было почувствовать в Мангейме. Строительный устав 1869 года значительно оживил строительство. Учитывая природные преимущества расположения, заметно улучшились железнодорожные и речные перевозки. Мангейм стал важнейшим перегрузочным портом юго-западного экономического пространства Германии. Это обстоятельство оказало не только благотворное влияние на возникновение промышленных предприятий, но и привело к развитию интенсивных торговых отношений с зарубежными странами.

Карлу Бенцу казалось, что самым выгодным для него будет снова поселиться в Мангейме, который он достаточно хорошо знал, и открыть собственное дело. Но у него не было достаточных финансовых средств, поэтому он объединился с

механиком Августом Риттером. 9 августа 1871 года оба партнера взяли в совместное владение участок земли Т6,11 вместе с деревянным сараем. (Со дня основания города в 1606 году в старой части Мангейма нет названий улиц, помечены только квадраты на плане — ДЗ, К1, Р4, вторая цифра обозначает помер дома: Т6, 11.) Новое предприятие получило название: «Механическая мастерская Карла Бенца и Августа Риттера». Август Риттер участвовал в его основании больше в финансовом отношении, достижение каких-то творческих целей его не очень интересовало. Однако риск, связанный с запланированными мероприятиями, пугал его. Вскоре начались затруднения с последующей выплатой денег за оборудование, и дело дошло до конфликтов. Здесь невеста Карла проявила себя как мужественная спутница жизни, упросив отца выдать ей приданое. Таким образом Бенцу удалось вернуть Риттеру его вклад. Отказавшись от права на совместное владение земельным участком Т6, 11, Август вышел из фирмы.

20 июля 1872 года Карл Бенц и Берта Рингер вступили в брак. «Что до этого казалось только мечтой, приобрело теперь крылья и придало новые силы. Вера и надежда, постоянная борьба, ожидания и свершения, все это стало, наконец, дорогим общим событием», — вспоминал Карл Бенц впоследствии.

\* \* \*

1 августа 1872 года механическая мастерская со всем имуществом перешла в единоличное владение Карла Бенца. Можно было начинать работу на собственной земле. Казалось, будто желания и надежды этого периода составляли основную часть всего предприятия, с названием «Чугунолитейный завод и механическая мастерская». Приложив достаточно усилий, Бенц надеялся получать постоянные заказы на предметы первой необходимости, используемые в строительстве. Их можно было изготавливать на основе простых производственных процессов. Но при этом он не осознавал, что в таком деле нельзя полагаться только на свое практическое мастерство и собственное призвание. Работа не может ограничиться решением ремесленных задач, и в любой мо-

мент все старания могут пойти прахом. Появляющиеся временами неуверенность, беспомощность и сомнения ему легко удавалось преодолевать глубоким убеждением в правильности выбранного пути. Выход Бенц видит в изготовлении изделий массового потребления. В проспекте, где его предприятие фигурирует как «Завод по производству машин для обработки листового железа», предлагаются станки для сварки круговых швов, вальцевания проволоки, хомут для подвески труб, с указанием точной стоимости. Примечание: «В случае, если не будут высказаны другие пожелания, оплата осуществляется наложенным платежом», показывает, что Карл Бенц был вынужден рассчитывать на быстрый расчет с покупателями. Но строительное дело, которое давало Бенцу возможность скромного существования, стало испытывать серьезные затруднения. Биржевой кризис в Вене положил конец призрачному расцвету в годы подъема, начавшегося с конца войны 1871 года. Это негативным образом сказалось и на маленьком производстве Бенца. Дружеские отношения дали шанс Карлу Бенцу выйти из тяжелого положения. Его коллега по совместной работе у Бенкизеров выдал ему авансом 2000 марок. Этой суммой он профинансировал строительство гидравлических прессов для производства табака и помещения для его последующего хранения.

Ожидаемых прибылей новое дело не принесло. Спустя некоторое время, на основе решения суда от 25 июля 1877 года, Карлу было необходимо вернуть долг в 2568 марок вместе с процентам и расходами. Казалось, что катастрофы не избежать. Этого не произошло лишь потому, что ипотечный банк приостановил продажу земельного участка, так как его стоимость увеличилась со времени приобретения в связи со всеобщим повышением цен на земельном рынке. Даже в глубокой старости фрау Берта Бенц не могла без содрогания вспоминать об этом времени. Их положение было в высшей степени тревожным. Карл Бенц и фрау Берта чувствовали, что только невероятные усилия могут их спасти. Нужно было изобрести такую вещь, которая оказала бы существенное влияние на промышленность в масштабах всей страны.

Для Карла Бенца настал период мобилизации всех его творческих сил. Выход он видел в создании двигателя и изучал все, что мог найти по этому вопросу, чтобы побольше узнать о нем. Момент наивысшего интеллектуального подъема у Карла Бенца и решительный прорыв в области моторостроения пришлось именно на то время, когда Николаус Август Отто получил патент на четырехтактный двигатель, революционный для техники моторостроения. Знаменитый немецкий патент № 532 Отто был получен 4 августа 1877 года, хотя несколько раньше ему выдали свидетельство об изобретении в Англии. Патент № 532 вынуждал моторостроителей идти лишь в одном направлении: производить только двухтактные двигатели — в противном случае лицензия им не выдавалась. После Дугальда Клерка из Глазго, первый английский патент которому был выдан в 1878 году, Бенц был первым, кто успешно воспользовался этим изобретением. Инженерный талант Бенца проявился в том, что его мотор уличался от машины Клерка отдельными поршнями для газа и воздуха. Тем самым ему удалось избежать опасности взрыва, потенциально существующей в моторе Клерка из-за возможности возгорания смеси в поршне. Кроме того, благодаря регулированию отдельной подачи воздуха и газа в цилиндр, ему удалось добиться того, что газ проходил вначале через чистый воздух, прежде чем смесь газа с воздухом устремлялись в цилиндр. Здесь использовались свойства проточного воздуха, которые сыграли существенную роль в процессе создания двухтактного двигателя.

Можно вспомнить и привести массу примеров, свидетельствующих о том, что какая-либо идея приобретает свой настоящий облик иногда самым элементарным образом и часто в невероятно короткое время, как будто сила творческой мысли, созревшей в подсознании, стремится к своему материальному воплощению. Макс Планк, квантовая теория которого способствовала дальнейшему развитию физики, указывал на доминирующее значение подсознания при принятии любых решений, к ним относится также и творческий процесс изобретения. Но для Карла Бенца вопрос «быть или не быть» возник самым естественным образом. Никакие внешние об-

стоятельства не смогли бы приостановить его деятельность и поколебать уверенность фрау Берты. Идеи постепенно приобретают форму ясных реальных представлений, полет фантазии сдерживается критическим разумом. Невероятно быстро мысли Бенца-конструктора находят свое воплощение в проектах. Производственные процессы следуют один за другим. Двухтактный двигатель был создан поистине гениальным образом. Мотор был запущен в последнюю ночь 1879 года.

Карл Бенц сам описал настроение этого решающего часа: «После ужина жена сказала мне: «Пойдем еще раз в мастерскую и попытаем счастья. Какое-то предчувствие не дает мне покоя». И вот мы снова стоим перед мотором, как перед какой-то огромной, трудно разрешимой, неразгаданной тайной. Гулко отдаются удары сердца. Я завел машину. «Тет, тет, тет!», — ответила она мне. В прекрасном плавном ритме сменялись такты музыки будущего. Потрясенные до глубины души, мы больше часа прислушивались к этому монотонному пению. Ни одна волшебная флейта мира не смогла бы передать того, что сделал этот двухтактный двигатель. Чем дольше он пел, тем дальше отступали все тяжкие заботы, сжимавшие наши сердца. И действительно! Если по дороге сюда с нами рядом шли все наши невзгоды, то на обратном пути нас сопровождала радость. Нам не нужны были теперь новогодние поздравления окружающих. Мы пережили свое собственное родное счастье, мы видели его в работе в нашей жалкой маленькой мастерской, в которой этим вечером родился новый мотор. Прислушиваясь, мы еще долго стояли во дворе, и в тишине ночи все еще многообещающе дрожало: «Тет, тет, тет!» В этот же момент раздался звон колоколов. Новогодние колокола! Нам казалось, что они провозглашают не только новый год, но они вещают и о наступлении нового времени, того времени, которое должно почувствовать удары пульса нового мотора».

Хотя Карл Бенц и был теперь полностью уверен в том, что двигатель оправдает себя и даст ему возможность спокойно существовать, его финансовое положение продолжало ухудшаться, так как работа над двигателем и мысли о будущем производстве не оставляли ему времени подыскать необхо-

димые заказы. Однажды к нему зашел придворный фотограф Эмиль Бюлер, чтобы попросить Бенца изготовить полированную стальную доску для сатинирования, то есть обработки бумаги для придания ей глянца. До этого он безуспешно обошел все заводы и мастерские. С большим удовольствием Бенц выполнил этот заказ, так как работа не представляла для него никаких трудностей. В откровенной беседе Карл Бенц сумел привлечь внимание Бюлера к мотору. Учитывая выполненные уже предварительно работы, необходимые для изготовления двигателя, Бюлер выразил готовность финансировать его производство. Еженедельные субсидии Бюлера помогли Бенцу преодолеть экономические трудности. И даже когда его заявление о патенте было отклонено, отказ не очень расстроил Бенца. В это время возникли проекты регулирования дросселя, который служит основой современного регулирования мощности. 25 октября 1882 года был выдан патент «Новое в регулировании газовых машин». Он является основным патентом в технике машиностроения. Патент на установку для измерения расхода жидкости дает мастеру возможность видеть части присоединения и зажигания, так как на чертеже видно и место зажигания на головке цилиндра. Во всем этом Бенц разбирался достаточно хорошо. Благодаря разработанному им батарейному зажиганию он сумел вступить на путь, который привел его к основам современного зажигания двигателя. Это во многом упростило конструкцию самого мотора. Особый насос для подачи воздуха был заменен поршнем в передней части цилиндра и обращен к коленчатому валу. Он служил для сужения потока воздуха.

В этот период времени Бюлер пошел дальше своих первоначальных обещаний. При участии Бюлера 15 апреля 1881 года был заключен договор с коммерсантом Отто Шмукком, согласно которому Карл Бенц, «настоящий владелец завода газовых двигателей в Мангейме» (его еще не было), предоставил партнеру как генеральному представителю полные права в расчете на то, что их предприятие будет быстро и успешно развиваться. Это счастливое обстоятельство дало возможность Карлу Бенцу и фрейе Берте свободно вздохнуть, и

работа пошла полным ходом. В начале 1882 года, благодаря значительному расширению генерального представительства, в кассе предприятия находились 30000 марок. Поэтому банку было совсем не трудно убедить Бенца и благосклонного к нему Бюлера в необходимости создания акционерного общества. 14 октября 1882 года было учреждено акционерное общество «Завод газовых двигателей в Мангейме». Капитал девяти акционеров составлял 100000 марок. Дело, которое до этого вел Карл Бенц, было оценено в 45000 марок, они вошли в капитал акционерного общества. Когда регистрация была закончена, 7 декабря 1882 года, Карл Бенц передал Эмилю Бюлеру 80 акций по 500 марок и освободился тем самым от своего обязательства по прежнему денежному долгу. Бенц считал, что теперь никто и ничто не будет препятствовать осуществлению его планов, связанных с перенесением мастерских в «Швецингер Герген».

Вероятно, оттого что из-за предшествующего напряжения и большого желания добросовестно выполнять все обязанности, чувство справедливости у Карла Бенца было особенно обострено, вскоре дело дошло до выяснения отношений. Толчком к этому послужила постоянная опека одного из членов наблюдательного совета, который «как специалист» стал вмешиваться в незначительные технические вопросы. Карл Бенц не был готов к бесконечным трениям. Поэтому сразу стали проявляться разногласия между ними. Спустя три месяца после основания «Завода газовых двигателей в Мангейме», 6 января 1883 года, Карл Бенц потребовал разорвать условия договора. Ответ не заставил себя долго ждать. Большинство акционеров из наблюдательного совета были согласны. После этого непродолжительного, но полного событиями интермеццо Карл Бенц оказался в новом для него положении. «Завод газовых двигателей в Мангейме» продолжал работать еще несколько лет, строились и продавались моторы. Один из них находится и сейчас как дар «фирмы Клекнер — Гумбольдт — Дейц» в музее Даймлера — Бенца.

В течение трех месяцев — если считать время от основания «Завода газовых двигателей в Мангейме» до выхода Карла

Бенца из общества — ему суждено было перенести большие финансовые потери. Их можно было бы сравнить лишь с мощным градом, мгновенно уничтожившим весь урожай. Но как земледелец снова сеет после разгула стихии, так и Карл Бенц тотчас же принялся за работу. Потеряно было оборудование его мастерской. В это время он не мог распоряжаться и самой мастерской, так как по договору со своими прежними партнерами она перешла чугунолитейному заводу. Но доверия он не лишился, непоколебимой осталась и его вера в дело всей жизни. К этому времени у Карла и Берты родилось уже четверо детей — Ойген, появившийся на свет 1 мая 1873 года, Рихард (21 октября 1874 года), Клара (1 августа 1877 года), Тильде (2 февраля 1882 года). Позже — 16 марта 1890 года — родилась дочь Элен. Но несмотря на все заботы, семья была для Карла всегда источником новых сил. Да и фрау Берта была понимающей спутницей жизни. В то самое время, когда Бенц находился еще под впечатлением своих неудач, произошло возобновление взаимоотношений с владельцем фирмы «М. Розе и К°», коммерсантом Максом Каспаром Розе и Фридрихом Вильгельмом Эслингером, имевшим техническое образование. Розе был связан с Генрихом Клаймером, ставшим впоследствии автопромышленником. В 1880 году во Франкфурте-на-Майне Клаймер основал торговую фирму по продаже машин и велосипедов, а тогда он был предприимчивым представителем Розе. С Розе и Эслингером Карл Бенц познакомился благодаря увлечению спортом, в частности, велосипедным. Оба предпринимателя узнали о бедах Карла Бенца; имея достаточный опыт в коммерческой деятельности, они тотчас же увидели для себя возможность совместной работы в области моторостроения.

На Розе и Эслингера двухтактный двигатель произвел большое впечатление. Моментально возникла мысль о налаживании производства. Достаточная финансовая основа, изобретательская смекалка Карла Бенца, четкая коммерческая организация, правильное распределение ответственности, лояльные взаимоотношения между тремя мужчинами — все это должно было гарантировать успех предприятия. После

того как все предпосылки к совместной работе были учтены, 1 октября 1883 года Бенц, Розе и Эслингер основали торговое общество открытого типа «Бенц и К°, Рейнский завод газовых двигателей в Мангейме». 1 декабря 1883 года общество было зарегистрировано в городском суде Мангейма. В договоре была названа цель основания общества: «Производство двигателей внутреннего сгорания по планам Карла Бенца». Эслингер один имел право подписи финансовых документов фирмы. Розе и Бенцу была выдана доверенность. Эслингер должен был предоставить необходимые средства для организации производства, в обязанности Розе вменялось обеспечение сбыта продукции. Одновременно обсуждался и план Бенца, который занимал его в этот период особенно сильно. Он хотел создать двигатель для средств передвижения. Чрезмерное увлечение новой идеей могло бы вызвать соответствующее беспокойство партнеров, но Бенц сумел проявить достаточно сдержанности. Карл Бенц передал впоследствии свое мнение Розе: «Лишь после того как будут получены реальные доказательства того, что дальнейшее развитие предприятия стоит на прочной основе, можно будет решиться на рывок в будущее».

В тот момент ничего нельзя было возразить против этого, к тому же не исключались возможности в дальнейшем продолжать работу. Прежде всего на участке Т6, 11 все было подготовлено к тому, чтобы начать производство. К работе по выпуску двигателей приступили с такой решимостью, которая впечатляет нас и сегодня. Следующие мероприятия были направлены на защиту патента, в результате чего были получены авторские свидетельства во Франции и в Соединенных Штатах. Уже в 1884 году стали поступать первые благодарственные письма покупателей, которые помогли их получателям осознать правильность избранного пути. На универсальной выставке в Антверпене в 1885 году двигателям Бенца была присуждена почетная премия. Согласно проспекту их мощность колебалась от 1 до 10 л, с. Вскоре мастерские достигли предела своих возможностей. В 1885 году участок Т6, 11 уже не вмещал стремительно развивающееся производство.

В 1886 году приобрели пустующие земли на Вальдгофштрассе, общей протяженностью 4000 кв. м. Завод на Вальдгофштрассе был построен в невероятно короткий срок. Успехи в моторостроении все больше убеждали Карла Бенца в том, что уже настало время более решительно заняться производством автомобилей, хотя он все еще не мог заинтересовать ими своих, компаньонов. Когда в 1884 году оказалось, что по делу патента четырехтактного двигателя № 532 было принято неблагоприятное для Отто решение, которое нашло отражение и в приговоре 1886 года, Бенц начал разрабатывать новый четырехтактный мотор. Именно в то же время Готлиб Даймлер сконструировал свою знаменитую установку. В отличие от Даймлера, в работах которого на первом месте стояло универсальное использование двигателя, Бенц решил сконструировать двигатель как органическую часть общего целого всей машины и точно описал ее во всех деталях. В этом заключается идейная основа изобретательства Бенца, он опередил даже Даймлера и Майбаха, пришедших к четкому пониманию задачи лишь в 1889 году. Полное описание автомобиля было впервые приведено Бенцем в патенте № 37435 от 29 января 1886 года, под названием «Автомобиль с газовым двигателем». Под газовым двигателем Карл Бенц понимал двигатель, «газ для которого выделяется из жидкого топлива при помощи специальной установки». Его производство отличалось исключительно легким устройством. Еще до Карла Бенца уже были заявления о патентах на автомобили, даже с паровыми двигателями.

Но ни один из этих патентов не мог стать основополагающим. Известен один проект 1879 года, заявленный Георгом Бальдвином Зельденом в патентном бюро Вашингтона. После внесения дополнительных изменений Зельдену выдали патент лишь 5 ноября 1895 года. Эта тактика позволила ему удивительным образом завладеть лицензией на всю технику автомобилестроения, только что начавшую развиваться в Соединенных Штатах Америки, Устранить ограничения патента Зельдена удалось лишь после благополучно закончившегося продолжительного судебного процесса, главным инициа-

тором которого был Форд. Причем Зельден не сделал никаких технических изобретений. Патент же Бенца — самое настоящее «руководство к действию». Легко можно понять, что когда было заявлено о патенте, автомобиль уже был готов. Конечно, во время испытаний были внесены некоторые изменения, но основная концепция сохранена. Конструкция была выполнена, как говорится, на одном дыхании. Даже там, где встретились определенные трудности, например, в управлении, Бенцу удалось их преодолеть. Сравнительно легкий четырехтактный двигатель, построенный в открытом виде, достигал мощности 0,8 л.с. при 250 оборотах в минуту. От перегрева мотор был защищен простым приспособлением. На цилиндр надевался сосуд, в котором содержались запасы воды и происходило испарение. Особым отличием было использование горизонтально установленного маховика, к которому решил прибегнуть Бенц. Вертикально установленный маховик затруднял движение по кругу. На кулачковом валу мотора, работающем на половине общего числа оборотов, помещались кулачки для регулирования клапанов и батарей зажигания, а также и приводной шкив. От него благодаря плоскому ремню приводился в движение вал с зубчатым механизмом, а затем по цепи начиналось вращение задних колес, снабженных резиновыми шинами и проволочными спицами. Мотор мог включаться и выключаться благодаря перемещению ремня от холостого к полному ходу шкива и назад. Количество оборотов регулировалось изменением доступа воздушных масс, влияющих на способность воспламеняться. Воздух достигал равномерно сжатой горючей смеси, поставляемой из верхней части карбюратора. Весь автомобиль весил 263 кг, двигатель — 96 кг.

После первых испытаний с зажиганием смеси посредством электрической искры Карл Бенц создал приспособление для зажигания из катушки Румкорфа с запальной свечой и составом, содержащим хромовую кислоту. В отличие от Даймлера, использовавшего для зажигания калильную трубку, он пошел совершенно другим путем, поэтому перед ним возникли более трудные задачи. Однако впоследствии выяснилось, что

способ зажигания Бенца лучше соответствовал потребностям будущих автомобилистов. После магнето зажигание от батарей стало основным видом зажигания. Для уровня развития техники конца прошлого века очевидно, что Бенц изготовил свои собственные запальные свечи, пользующиеся определенным успехом. Систематическим трудом он добился их усовершенствования, и лишь потом их изготовлением занялись специальные фирмы. Читатели утреннего выпуска «Нойен Бадишен Ландесцайтунг» очень удивились, прочитав в субботнем номере от 3 июля 1886 года следующую заметку: «Приводимый в движение лигроином велосипед, сконструированный на «Рейнском заводе газовых двигателей Бенца и К°», о котором мы уже сообщали в газете от 4 июня, сегодня утром прошел испытание на Рингштрассе. Испытания проведены успешно».

Это был сигнал, возвещавший начало новой эпохи! Самые первые поездки не могли, конечно, дать желаемых результатов, т.к. эти испытания таили в себе всевозможное коварство, которое повергало исследователей и сопровождающих их лиц в смятение, если им приходилось устранять прямо на улице некоторые поломки, давая тем самым прохожим повод для снисходительных, а иногда и насмешливых улыбок. Но вскоре настало время, когда уже не нужно было опасаться общественности. Примечательно, что уже тогда стали раздаваться серьезные, хотя и преждевременные голоса признательности, выражавшие общественное мнение. «Генераль-анцайгер» Мангейма в воскресном номере от 15 сентября 1886 года поместил довольно подробное сообщение под заголовком «Уличные машины с газовыми двигателями», посвященное тогдашним первопроходцам. В нем говорилось: «Мы уже сообщали ранее, что господин Карл Бенц, владелец Рейнского завода газовых двигателей и изобретатель газовых двигателей с электрическим зажиганием, сконструировал машину, которая передвигается при помощи газового мотора. Это изобретение запатентовано. Мы видели, как строилось это первое средство передвижения и как оно работает вот уже несколько месяцев. Уже после первых испытаний мы были убеждены в том, что благодаря изобретению Бенца может быть решена проблема передвижения по улице на машине.

Но все же, а по другому и не могло быть, выявлены некоторые недостатки. Они будут устранены в ходе последующих испытаний и усовершенствований. Но само изобретение, как самая трудная часть работы, можно считать законченным. Господин Бенц приступает теперь непосредственно к созданию таких машин для практического использования. Конечно, эта машина не будет соответствовать целям и свойствам велосипеда, который предназначен для прогулок по ровной дороге, находящейся в хорошем состоянии; это должна быть повозка, похожая на телегу или карету, в которой можно будет ездить по любым дорогам, преодолевать подъемы и перевозить соответствующие грузы. Коммерсант, например, сможет безо всяких затруднений перевозить свои образцы с одного места на другое, из одного города в другой». В конце приписка: «Считаем, что это средство передвижения имеет большое будущее, оно беспрепятственно может быть введено в употребление, а учитывая его большую скорость, оно станет самым дешевым средством передвижения не только для деловых людей, но и для туристов».

Успешные поездки и хвалебные отзывы в местной печати возбуждали в Карле Бенце и без того уже сильную страсть к автомобилям. Его партнерам Розе и Эслингеру все это казалось большим преувеличением, способным нанести вред моторостроению. Усовершенствования следовали одно за другим. Кроме основного патента от 29 января 1886 года до 1888 года были получены еще четыре немецких свидетельства. За это время была сделана вторая тележка с крепким экипажным ходом, мало чем отличающаяся от первой. 12 сентября на выставке в Мюнхене она была представлена среди прочих автомобилей. Пресса Мюнхена и Баварии высказала довольно сдержанные суждения по поводу этого новшества, которое можно было видеть на улицах Мангейма в последующие дни. В одной из многочисленных газетных заметок говорилось: «Никогда еще прежде на улицах нашего города взорам прохожих не открывалось такого ошеломляющего зрелища, как в субботу пополудни, когда от Зендлингерштрассе через площадь вдоль улицы герцога Вильгельма к центру города быстрым ходом промчалась так называемая одиночная

полу каретка, без лошади и оглобли, с натянутым верхом, на трех колесах — одним передним и двумя задними. В ней сидел господин. Велико было удивление прохожих, которые едва ли успели осмыслить представившуюся им картину». В других сообщениях указывалось, что на выставке заинтересованные лица сами смогут увидеть машину и проверить ее в действии. Даже шла речь о том, что автомобиль Бенца привлек внимание широких кругов рабочих объединений, мастерских и больничных касс и на выставку уже было продано 13652 билета. Приводилась и цена машины — 2000 марок. Именно то обстоятельство, что ее стоимость была сознательно занижена, свидетельствует о стремлении Бенца добиться успеха в сбыте своих изделий. Учитывались и расходы на использование машины — 30 пфеннигов в час.

Эхо благоприятных отзывов ширилось 1 декабря 1888 года в Лейпциге в популярной «Иллюстрирте Цайтунг» появилась заметка с фотографиями, которая уже 5 января 1889 года была перепечатана журналом «Сайентифик Американ». Ее цель заключалась, вероятно, в том, чтобы сделать автомобилю Бенца рекламу. Но желающих приобрести машину не оказалось. Еще было слишком много предостережений и предубеждений. Они действовали как сильный мороз на только что распустившиеся цветы. Так, например, в ежегоднике естественных наук за 1888 год при упоминании о моторной лодке Бенца говорится: «Бенц построил и бензиновую машину, которая привлекла к себе всеобщее внимание на мюнхенской выставке. Но ее применение вряд ли будет успешным, как и использование паровой машины для передвижения по городу».

В это же время был выпущен и первый рекламный проспект автомобиля. В нем обыгрывались преимущества машин Бенца с запатентованными двигателями. Машина предлагалась не только как удобное средство передвижения, но и как аппарат, способный преодолевать небольшие подъемы: с грузом 6-ти градусный и без груза 8-ми градусный подъем; предельная скорость — 16 км/час. То обстоятельство, что не нашлось ни одного покупателя даже после такой рекламы, очень сильно разочаровало Бенца, но он все же не пал духом.

В своем ладенбургском доме, у окна, из которого виден Неккар с многочисленными лодками и баржами, сидел 83-летний Ойген Бенц, преобразившийся от воспоминаний об одном прекрасном событии. В один из ноябрьских дней 1956 года он поведал автору историю первого путешествия, состоявшегося в 1888 году. Путешествие было задумано обоими сыновьями Карла Бенца, 15-летним Ойгеном и Рихардом, который был на полтора года младше. Третьей в их тайном союзе была мать, всегда предприимчивая, молодая духом, веселая женщина. Отец ничего не должен был знать об этом. В один из чудесных августовских дней 1888 года, во время школьных каникул, в пять часов утра, когда отец еще они отправились в путь. За рулем сидел Ойген, рядом с ним — мать, напротив матери на запасном сидении — Рихард, который менялся с Ойгеном местами во время поездки. Из Мангейма они поехали по дороге на Вайнгейм. Уклоны и подъемы, на которые современные водители даже не обратили бы никакого внимания, внушали им настоящий ужас. Первую остановку сделали в Вислохе, набрали воды, купили в аптеке бензин. Дальше поехали на Бретен. Чтобы преодолеть подъем на Баушлот, Ойген и мать изо всех сил толкали машину. У одного сапожника в Баушлоте обновили кожу на тормозе и снова добавили воды. В Вильфердингене путешественники расспросили местных жителей, как им лучше проехать, чтобы миновать опасную гору. Так наконец трое викингов моторизованного дорожного движения добрались до Брецингена и спустя несколько напряженных часов обрели уверенность в том, что их повозка сможет преодолеть то небольшое расстояние, которое осталось до Пфорцгейма. Несмотря на темноту ночи — на машине не было фонарей, — они благополучно доехали до Пфорцгейма. Усталые и все в пыли путешественники решили не разыскивать бабушку и других родственников, а остановились у ближайшей гостиницы «Цур Пост» на Испрингерштрассе. Вскоре там собрались люди, кто критически, а кто с восторгом осматривал повозку. Один пессимист заметил язвительно: «Теперь вы и своих лошадей можете поубивать!»

Чувство собственного достоинства у молодых путешественников было ни чуть не меньше гордости матери, ведь им удалось самим успешно справиться со всеми поломками, которые случились в пути: растянувшиеся цепи, выскакивающие из зубчатых колес, засорение крана, регулирующего приток бензина в карбюратор, замыкание на электрической установке, замена кожаной прокладки на тормозе. Уже в тот же день главу семьи телеграммой известили о благополучном прибытии в Пфорцгейм. К их большой радости им не сделали никакого выговора, вместо этого в ответной телеграмме строго потребовали незамедлительно выслать скорой почтой в Мангейм новые цепи, использованные во время поездки. Они срочно потребовались, так как были приготовлены для машины, предназначенной для показа на выставке в Мюнхене. Из воспоминаний Карла Бенца известно, что он не сердился на своих беглецов, напротив, после страха, охватившего его вначале, он стал испытывать чувство тайной гордости. Спустя несколько дней сыновья и Берта отправились в обратный путь. Самый важный вывод, который был сделан, заключался в том, что мотор слишком слаб и не может преодолевать подъемы. Отец охотно согласился с предложением трех эмпириков установить на машине еще одну передачу.

Хотя в результате мюнхенской выставки широкие круги познакомились с машиной Бенца, никакого видимого ажиотажа это не вызвало. Теперь Бенц вместе со своими совладельцами надеялся на успех «детища» на Всемирной выставке 1889 года в Париже. Уже в марте 1888 года Бенц прибыл в Париж, потому что там жил французский представитель его фирмы Эмиль Рогер. Рогер сам приобрел одну из первых машин Бенца и поместил ее у «Пан-гарда и Левассора», где по лицензии производили двухтактные двигатели Бенца. Интерес компании «Пангард и Левассор» к этим машинам, несмотря на несколько выездов, предпринятых Бенцом в Париже, носил чисто информационный характер. Бенц не знал, что именно в это время между Даймлером и фирмой «Пангард и Левассор» были установлены деловые отношения. Поэтому об углублении контактов не могло быть и речи. Но Эмиль Ро-

гер, оценив их значение для будущего, остался представителем двигателей Бенца во Франции. Для развития автомобилестроения в этой стране труды Бенца все же имели большое значение. Если в Мюнхене, по крайней мере, признавали за машиной с двигателем Бенца будущее, то интерес к ней на Всемирной выставке в Париже был намного ниже. Это очень удручало Карла и потому, что в Париже был проявлен громадный интерес именно к достижениям в области техники. Выставку посетило огромное количество людей всех сословий. Дальше мы сможем убедиться в том, что спустя несколько лет Париж отдаст предпочтение именно автомобилям Бенца.

Первоначальная уверенность Розе и Эслингера в правильности выбранного пути уже после 1888 года уступила место все возрастающему чувству сомнения. Старший сын Карла Бенца Ойген помнил это время. Он рассказывал, что Розе заявил однажды: «Господин Бенц, мы заработали достаточно денег, но теперь забудьте о своих автомобилях, иначе Вы снова потеряете все». Ойген Бенц вспоминал также, что часто слышал жалобы Розе: «Боже мой, боже мой, чем все это кончится?» Но чем больше росла неуверенность относительно будущего развития фирмы у Розе и Эслингера, тем меньше сомнений оставалось у Карла Бенца. Он был убежден в том, что необходима еще более интенсивная работа над машиной, и она потребует новых жертв. Эти обстоятельства неминуемо должны были привести к разрыву с компаньонами. После того как Бенцу удалось найти двух новых сотоварищей, 1 мая 1890 года Макс Каспар Розе и Фридрих Вильгельм Эслингер вышли из компании. Их место заняли коммерсанты Фридрих фон Фишер и Юлиус Ганс. Новые деловые отношения строились на справедливой по отношению ко всем основе. Фридрих фон Фишер взял на себя коммерческую организацию, Юлиус Ганс — сбыт. У обоих был большой опыт работы в своей области за рубежом, Фишер работал в Японии, Ганс во Франции. Сейчас Бенц мог все свое внимание уделять машине. Наряду с этим значительно расширилась программа выпуска двигателей. К газовым моторам прибавились новые типы бензиновых двигателей.

Письмо, написанное Карлу Бенцу 1 января 1891 года господином Куглером, заслуживает того, чтобы поместить здесь текст, немного сокращенный. По всей видимости, здесь идет речь об ответе на предложение Карла Бенца использовать его будущие машины в почтовых отделениях для «почтовых перевозок». Достаточно наглядно показано, что нужно было усовершенствовать и какие появились ожидания, связанные с новым средством передвижения. Письмо гласило: «В свое время Вы выразили намерение следующей весной более энергично снова приняться за дело, поэтому прошу разрешить мне обратить Ваше внимание на некоторые моменты, а именно: 1. Управление Вашей маленькой трехколесной повозкой находится внутри... Не лучше ли было бы в новой конструкции с четырьмя колесами придать ей вид козел, чтобы освободить место для пассажиров? 2. Нельзя ли под сиденьями или в задней части оборудовать два замыкающихся магазина, один побольше, другой поменьше? Они могли бы служить для большей сохранности перевозимой почты и сумок с деньгами. 3. Почему у Вас нет управления задним ходом? Его отсутствие является самым уязвимым местом. 4. Нельзя ли применить более мощный двигатель, чтобы легче можно было преодолевать болотистую местность и глубокий снег?» Далее следуют предложения, связанные с усовершенствованием передвижения во время гололеда, при больших уклонах. Затем автор письма продолжает: «Если Вы в состоянии добавить все эти приспособления, необходимые для более надежного передвижения, то я с уверенностью могу предположить, что Ваше гениальное и чрезвычайно практичное изобретение будет увенчано большими успехами. Здесь я имею в виду не только почтовые перевозки но и придерживаюсь мнения, что Ваша машина может быть великолепно приспособлена для врачебной практики в сельской местности. Не у каждого проживающего там врача есть конюшни, лошади и свое хозяйство, но любое средство передвижения необходимо врачу, так как его практика часто простирается на многие населенные пункты, расположенные далеко друг от друга. А как часто вызывают врача в ночное время! Откуда взять быстрое средство передвижения? Пока он достигнет к спя-

щему крестьянину, пока тот будет запрягать лошадей, уйдет много драгоценного времени. С Вашей машиной все будет по-другому: он садится и едет. Не нужен никакой корм, никакой кучер или кузнец, нет опасности в том, что лошади понесут; как будто святой дух ведет машину, один толчок, и она остановилась. К тому же все намного дешевле. Эти неизменные преимущества будут очевидны даже самому тупому «упрямцу» Что касается эстетики внешнего вида, то эта повозка действительно выглядит несколько комично. Непосвященному человеку может показаться, что это и впрямь полу каретка, которая сама пришла в движение. Это — самое необычное. И здесь, по моему мнению, можно многое улучшить, приукрасить, не теряя из виду основную цель... Тогда и отсутствие упряжного животного не так бы ошеломяло прохожих. Извините меня, пожалуйста, что я позволил себе так откровенно высказать Вам свое мнение, но специалистам зачастую бывает интересно выслушать суждение несведущего человека. Мне любопытно было бы узнать, как будет выглядеть первая четырехколесная машина. Желаю Вам больших успехов в Вашем великолепном изобретении. Они не заставят себя долго ждать, как только машина пробьет себе дорогу».

После долгих размышлений над кинематически безупречным управлением, которое дало бы возможность создать четырехколесный автомобиль, а именно в нем Бенц видел возможное завершение своего труда, с весны 1891 года начались первые испытания в этом направлении. Но лишь зимой 1891/92 годов работа была закончена. Сегодня уже трудно установить, знал ли Карл Бенц что-либо об осевом управлении мюнхенского каретника Георга Ланкеншпергера, которому в 1816 году была выдана на него привилегия, и не послужило ли это толчком для новых изысканий. Но 28 февраля 1893 года Карл Бенц получил патент № 73515 на управление машиной с цепной передачей, установленной касательно колесам. Тем самым был сделан еще один шаг к совершенно новой форме автомобиля, получившего название «Виктория». Как однажды заметил сам Бенц, это произошло от переполнявшего его чувства радости по поводу одержанной победы. Трудно сказать, было ли это именем богини победы или оно просто созвучно

эпохе королевы Виктории, но это, в то время часто встречающееся, а теперь ставшее редким, женское имя впервые было использовано для обозначения типа автомобиля.

Спустя семь лет автомобиль Даймлера, тоже названный женским именем, доставит Карлу Бенцу много хлопот! Автомобиль «Виктория» был первоначально оснащен двигателем мощностью в 3 л.с., маховое колесо которого было установлено вертикально. Обычный карбюратор первых машин, представляющий собой сосуд, через верхний тракт которого проходит всасываемый воздух, обогащенный парами бензина, был заменен небольшим сопловым карбюратором. Он был установлен под сосудом с бензином. Уровень жидкости удерживался самостоятельно при помощи поплавка. Теперь мощность двигателя можно было плавно регулировать. Для изменения скорости или преодоления подъема на ременном приводе прибавились две пары ременных шкивов. Ремни передвигались от одной пары к другой. Задние колеса приводились в движение при помощи дифференциала. Было усовершенствовано и батарейное зажигание, что позволило увеличить время движения. О качестве запальных свечей, разработанных Бенцем, свидетельствует тот факт, что недавно предпринятый спектрографический анализ прежних электродов показал составы, которые стали применяться позже в высокоразвитой технике изготовления свечей двигателя.

В июле 1894 года австрийский промышленник Теодор фон Либиг предпринял первое большое путешествие на автомобиле Бенца «Виктория» из Райхенберга в Богемии через Мангейм и Гондорф-на-Мозеле и обратно. Из записей, которые велись от Райхенберга до Гондорфа-на-Мозеле, следует, что на 939 км потребовалось 140 кг бензина и значительное количество воды для охлаждения — 1500 л. Путешествие, связанное с большим риском и напряжением, доставило все-таки путешественникам «счастье необычным образом проехать по прекрасной местности»; так «благодаря автомобилю начали открывать красоты природы». Время от времени над работой Карла Бенца сгущались тучи, появившееся из области высокого давления бюрократии, так как ему нужно было убедить власти в том, что передвижение в автомобиле совер-

шенно безопасно. Так, в это время фирме Бенца было вручено решение великого герцога министерства внутренних дел от 30 ноября 1893 года, в котором перечислялись все условия, необходимые для движения по улицам. Под № 3 говорится: «Скорость за пределами населенных пунктов не должна превышать 12 км/ч, в населенных пунктах и на крутых поворотах — 6 км/ч». В пункте 4 предписано сбавлять скорость при встрече с другими средствами передвижения, вьючными животными и всадниками». Высокое начальство указало и на то, что с 1 января по 31 декабря 1894 года это разрешение имеет силу и введено в интересах общества для поддержания порядка и безопасности на улицах и дорогах, в случае необходимости оно может быть отозвано или дополнено другими распоряжениями». Но Карл Бенц сумел склонить власти в Бадене, по вполне понятным причинам озабоченных безопасностью людей, применять более мягкие меры, поэтому никаких ограничений не последовало.

\* \* \*

В то время как в Соединенных Штатах братья Чарльз и Френк Дюре собирались создать свой первый автомобиль, а Генри Форд, ставший впоследствии титаном автомобилестроения, только работал над своим первым образцом, Бенц начал в Мангейме выпускать первую серию автомобилей. Помощник Бенца, а затем и коммерческий директор Йозеф Брехт, советовал строить по возможности дешевые и легкие автомобили. 1 апреля 1894 год а начались поставки так называемого «Вело», сокращение от «велосипеда». Популярность велосипеда должна была способствовать распространению этого автомобиля, который своей грациозной легкостью лишь отдаленно напоминал велосипед. По своей конструкции, что касается двигателя и его установки, приводов и управления, он полностью соответствовал автомобилю «Виктория». Таким образом, Бенц нашел конструктивный, удобный и экономически выгодный переход от предыдущего типа к новому. Цена машины в самом простом исполнении составила 2000 марок, что было сравнительно дешево. Вначале «Вело» был оснащен мотором в 1 1/2 л, с.; затем мощность двигателя была удвое-

на. Скорость достигала 20 км/ч. От первоначальных двух ступеней скорости Бенц перешел к третьей, для нее был использован планетный механизм. Эта трансмиссия служила и для движения в обратном направлении. Вскоре «Вело» стал одним из самых распространенных автомобилей Бенца и после «Виктории» стал первым автомобилем постоянного серийного производства. Из 135 автомобилей Бенца, выпущенных в 1895 году, 62 были «Вело», 36 — «Виктория» и несколько отличавшийся от них «Визави». Среди них были и типы машин, выпущенных в 1894 году, четырехместный «Фаэтон», восьмиместный «Брик» и восьмиместный «Ландо» — прообраз первого автобуса. В 1895 году эти два автобуса открыли первую линию автобусного сообщения между городами Зиген, Нетфен и Дойц. Но из-за различных осложнений эти линии просуществовали лишь очень короткое время. Вместе с двигателем для автобусов возник совершенно новый вид транспорта.

Особенно сильно возрос экспорт автомобилей во Францию. Париж, который так разочаровал испытателей в 1889 году, только в 1895 году закупил 49 автомобилей Бенца и 19 двигателей. Спустя много лет Карл Бенц, всем сердцем преданный своей родине, заметил, что его дитя на родине нашло лишь непонимающих чужих людей, тогда как французская чужбина быстро превратилась для него в солнечную отчизну с плодотворной почвой. В этом же году «Промышленные предприятия Бергмана», общества с ограниченной ответственностью в Гаггенау начали выпускать небольшие легковые автомобили. В 1905 году появился «Южно-немецкий автомобильный завод Гаггенау». В 1910 году это преуспевающее предприятие стало дочерним обществом заводов Бенца. Завод постоянно расширялся. Если в 1895 году поставки за рубеж составили 135 машин, то есть по сравнению с 1894 годом удвоились, то в 1897 году их стало 256, а в 1898 году — 434. Поставки во Францию достигли в 1898 году своего наивысшего показателя, но затем стали заметно снижаться, тогда как сбыт в Германии и в других зарубежных странах постоянно увеличивался. Торговые организации, которыми великолепно руководил Ганс, уже располагали широкой торговой сетью и представительствами в Берлине, Крефельде, Дрезде-

не, Вене, Базеле, Нюмвегене, Брюсселе, Милане, Париже, Лондоне, Петербурге, Москве, Буэнос-Айресе, Сингапуре, Мехико и Капштадте. К уже зарекомендовавшим себя типам машин в 1897 году присоединились и новые: «Дас-Э-Дас», «Милорд», «Брик», «Дак», «Идеал», «Спиди», они были частично оснащены двухцилиндровым двигателем, созданным в 1897 году, их мощность достигала 15 л. с.

В дальнейшем, благодаря использованию улучшенной системы охлаждения, шасси и передачи с тремя скоростями, программа выпуска машин значительно расширилась. Появились типы машин мощностью 10 л.с.: «Идеал», «Тонни», «Дак» и «Фаэтон», мощностью 12 л.с. «Тонни» (с четырьмя скоростями). У самого элегантного закрытого автомобиля «Милорд» мощностью в 10 л.с. сосуд с водой для охлаждения был расположен под сиденьем шофера. Кроме того, выпускались и машины прежних типов: «Вело» мощностью 3 л.с., «Комфартейбл» в 3 л.с., «Дас-Э-Дас» в 5 л.с., «Дак» в 5 л.с., «Визави» в 6 л.с. В 1899 году покупателям были предложены самые дорогие автомобили: «Брик» — его салон вмещал восемь человек — стоимостью 6000 марок и его вторая модификация на 12 человек — 7500 марок. К концу 1899 года Бенц выпустил 2000-ю машину и достиг самых высоких производственных показателей — 572 автомобиля в год, таким образом, Бенц занял первое место в мире среди производителей автомобилей. Карл Бенц не сразу стал принимать участие в скоростных соревнованиях, растущий интерес к которым особенно сильно проявлялся во Франции, а затем и в других странах, хотя он хорошо понимал, что именно такие гонки могут во многом помочь ему в конструктивном отношении, что и соответствовало его устремлениям: испытать надежность и экономичность машин. Первые соревнования, проведенные в Германии, в которых принимали участие и автомобили Бенца, состоялись в 1898 году и проходили на трассе Берлин — Потсдам — Берлин, протяженностью 54 км. Здесь наряду с «Фениксом» Даймлера испытание успешно выдержали три автомобиля Бенца. В 1899 году больших успехов Бенц добился и на соревнованиях Франкфурт — Кобленц — Кельн, Майну —

Бинген — Кобленц, Инсбрук — Мюнхен, Берлин — Баумгартенбрюк — Берлин и Берлин — Лейпциг.

В 1899 году серьезно заболел Фридрих фон Фишер, которому фирма во многом была обязана своим расцветом. Тогда он предложил своим партнерам Бенцу и Гансу превратить их предприятие в акционерное общество, чтобы сделать его независимым от деятельности одного-единственного лица. Предложение было принято. Недвижимость и товары оценены в 2 679 653,05 марки, тогда как все модели, чертежи и патенты — в одну-единственную марку. Все вместе взятое имущество составило 3 245 617,60 марок, в то время как долги и расходы исчислялись в 531 487,25 марок. Таким образом, чистый доход трех партнеров составил 2 714 130,35 марок. 8 мая 1899 года произошла реорганизация фирмы, которая с тех пор стала называться «Бенц и К°», Рейнский завод газовых двигателей, Акционерное Общество Мангейм». Среди основателей акционерного общества вновь появляется Макс Каспар Розе, который уже однажды помог развитию предприятия. Акционерный капитал составил три миллиона марок. Членами правления были избраны Карл Бенц и Юлиус Ганс.

Автомобильный спорт стал привлекать к себе все большее число поклонников. Общественность уделяла ему большое внимание. Мощность и скорость стали основными показателями марки автомобиля. Компания двигателей Даймлера правильно оценила требования времени. Эмиль Еллинек, предприимчивый и необычайно активный коммерсант, на основе богатого опыта, приобретенного в Ницце, сумел убедить руководство завода в необходимости проведения целого ряда мероприятий. В сущности говоря, Даймлер доминировал на всех соревнованиях. Даже там, где побеждала фирма «Пангард и Левассор», происходило это лишь потому, что их машины были оборудованы двигателем «Феникс» Даймлера. В 1899 году фирма «Пангард и Левассор» достигла своего наивысшего расцвета. В 1900 году она окончательно отделилась от Даймлера и пошла своим путем. Но ни активность фирмы «Пангард и Левассор», ни успехи Даймлера не коснулись Бенца. Его достижения были прежде всего признаны на всех скоростных соревнованиях, в которых участие машин Бенца стало уже традиционным.

Единственной уступкой, на которую он пошел, было создание нового гоночного автомобиля мощностью в 24 л.с. с четырехцилиндровым двигателем. 29 июля 1900 года этот автомобиль одержал победу на международных гонках во Франкфурте-на-Майне. Убеждение в правильности избранного пути и выполняемой работы укрепило его чувство собственного достоинства. Если Карл Бенц и признавал, что эти соревнования оказали большое влияние на общественное мнение, все же его усилия не были направлены на то, чтобы добиться там определенных успехов. Его путь резко отличался от того пути, по которому шел Даймлер, считая, что при тогдашнем состоянии дорог ни сама машина, ни мотор не смогут долго продержаться, если будет повышена скорость. Поэтому Бенц продолжал идти своей дорогой, в то время как партнер Даймлера Вильгельм Майбах, взявший на себя в связи с его болезнью и смертью всю ответственность, сделал из приобретенного на гонках опыта собственные выводы, во многом способствовавшие развитию техники автомобилестроения.

Победы автомобиля «Мерседес» на соревнованиях в Ницце с 25 по 30 марта 1901 года прозвучали как торжественный сигнал фанфар. Все, что случилось потом, было дальнейшим совершенствованием уже достигнутого, средняя скорость уже превышала 86 км/час. Появился новый тип машин, влияние которого на умы было столь сильным, что специальная пресса расценила его как «эру «Мерседес». В это время в автомобилестроении назревал производственный кризис. Его вторжение в дела фирмы Бенца, как и других фирм, выпускающих моторы и автомобили, не заставило себя долго ждать. Годовой выпуск заводов Бенца, достигший в 1900 своего наивысшего уровня благодаря созданию 603 автомобилей, резко сократился, в 1901 году было построено всего 385 машин.

\* \* \*

Между Юлиусом Гансом и Карлом Бенцем возникли противоречия, которые постоянно возрастали. В конце 1901 года Ганс даже стал вмешиваться в дела своего коллеги. Георгу Диллю, руководителю конструкторского бюро, Юлиус поручил

разработать совершенно новый тип машины, благодаря которому, по его мнению, можно было бы избежать кризиса. В качестве решения придумали автомобиль с вертикально установленным впереди высоким двухцилиндровым двигателем в 10 л.с., по образцу уже известного карданного типа. Несмотря на энергичные возражения Карла Бенца, машина была создана и в сентябре 1902 года полностью закопчена. Но оказалось, что она не обладает техническими качествами, присущими автомобилям Карла Бенца, и не оправдывает затраченных средств на ее строительство. В этих стесненных обстоятельствах Ганс пригласил французского конструктора Мариуса Барборо, работавшего у Клемена, и поручил ему создание машины нового типа. Очень быстро к ним присоединились и другие сотрудники. Началось строительство гоночного автомобиля с четырехцилиндровым двигателем мощностью в 60 л.с. и автомобилей с одним-двух-четырецилиндровыми двигателями в 8, 10, 14, 28 и 40 л.с.

Но Бенц, в высшей степени огорченный привлечением совершенно посторонних людей и, по его мнению, их совершенно не правильными действиями, все таки не сдавался. В так называемом «немецком конструкторском бюро», работавшем наравне с конструкторским отделом Барборо, под руководством Дили снова начались разработки нового типа автомобиля. Повсюду царила атмосфера крайнего соперничества и напряженного труда. Невероятными усилиями воли был создан новый тип двигателя по проекту Фрица Эрле. Барборо первым представил свой автомобиль на суд общественности. Но «французский» двигатель не оправдал ожиданий. На подъемах он сильно перегревался. Были выявлены и другие недостатки, весьма существенные. После горного перехода 1 апреля 1903 года, где все три первых места заняли автомобили «Мерседес», а машины Бенца вышли из строя, удача Барборо в создании гоночных автомобилей оказалась очевидной. В 1904 году Барборо вместе со своими сотрудниками уехал. На основе совместных разработок Дили и Барборо в 1903 году приступили к созданию нового типа автомобиля, названного «Парсифаль», мощностью в 8/10, 10/12, 12/14 л.с. с двухцилиндровым двигателем, который быстро и успешно оправдал себя.

Из-за всей этой тяжелой атмосферы горькое чувство не покидает Бенца, и он не может найти никакого другого выхода, кроме как только оставить свою активную деятельность в фирме. Его выход из президиума общества помечен в торговом реестре суда Мангейма датой 21 апреля 1903 года. Юлиус Ганс, который был самоотверженным партнером Карла Бенца в годы становления и производственного подъема, а во время кризиса превратился в неуступчивого противника, годом позже тоже оставляет фирму, а в июле 1905 года умирает. Большое значение как для всего дела Карла Бенца, так и для развития его фирмы, имело то обстоятельство, что с лета 1904 года он снова посвящает себя любимому занятию и даже возвращается в наблюдательный совет фирмы.

Вскоре глубокое удовлетворение наполнило душу Карла Бенца, он понял, что с такой интенсивностью начавшийся кризис был сравнительно быстро устранен, и ни фирма, ни ее продукция не утратили прежнего доверия. После нескольких лет упадка производства Бенца с 1904 года снова начался подъем, а вместе с ним вернулось и прежнее ведущее положение. Возрастала спортивная активность, чувствовалось участие немецкой общественности, что требовало оживления производства. Появились новые типы машин, легковых автомобилей, автобусов, гоночных машин. Расширялась программа производства, от автомобилей с двухцилиндровым двигателем 1903/04 годов и созданного в 1903 году гоночного автомобиля в 60 л.с. до четырехцилиндровых автомобилей мощностью в 20, 24, 32, 40, 45 и 52 л.с. 1905/06 годов. Кроме того, успешно развивалось производство грузовых автомобилей, фургонов и других моторов.

В 1906 году состоялись гонки Геркамера, названные по имени их инициатора Губерта фон Геркамера, художника немецкого происхождения, проживающего в Англии. Достигнутые результаты способствовали выдвижению машин Бенца на первое место в автомобильном деле. Начался новый период производственного подъема, расширялись мастерские, территории на Вальдгофштрассе уже не хватало. В Мангейм-Вальдгофе, поблизости от железнодорожной станции Луценберг, приобрели большой участок земли в 300000

кв.м. Созданные здесь мастерские приступили к работе уже в 1909 году. Производство автомобилей было переведено в Луценберг, тогда как строительство двигателей осталось на заводе на Вальдгофштрассе. Учитывая общность интересов, «Южно-немецкий автомобильный завод Гаггенау» в 1910 году слился с фирмой Бенца и стал называться «Заводы Бенца — Гаггенау», общество с ограниченной ответственностью. При этом фирма Бенца руководствовалась намерениями существенно расширить производственную программу выпуска грузовых автомобилей и автобусов, которые с большим успехом создавались в Гаггенау. Впоследствии завод Гаггенау сконцентрировался главным образом на выпуске автобусов и машин специального назначения. Наряду с расширением и увеличением производства активно проводилась и работа по созданию новых типов машин. В связи с конкурсом на Гран-при Франции в 1908 году был создан новый тип автомобиля мощностью в 150 л.с. Он, конечно, уступил победителю «Мерседес» и должен был довольствоваться вторым и третьим местами, но так была заложена основа для созданного вскоре автомобиля «Блицен-Бенц» мощностью в 200 л.с.

С маркой «Блицен-Бенц» связаны прямо-таки легендарные достижения. В 1909 году этот автомобиль установил мировой рекорд на трассе в Бруклине, развив скорость 205 км/час. На гонках в Дейтоне в 1910 году он победил со скоростью 211 км/ч, а в 1911 году — 228,1 км/ч, это была самая высокая скорость, которую достигали когда-либо прежде. С 1909 по 1919 год «Блицен-Бенц» был мировым рекордсменом в автомобильных гонках и навсегда вошел в историю скоростных соревнований.

Постоянно совершенствовалась программа выпуска легковых автомобилей и других машин различных типов. Перед мировой войной началось бурное развитие авиационного дела и техники самолетостроения, вызывавшей живой интерес общественности. Особенно большое внимание уделялось созданию двигателей для самолетов. Особым стимулом для их создания служила императорская премия за лучший немецкий двигатель, учрежденная 27 января 1912 года, в день рождения кайзера.

Мощность двигателя могла колебаться от 50 до 115 л.с., количество оборотов в первом случае должно было составлять 1450 об/мин, во втором случае — 1350 об/мин, вес, включая горючее на семь часов полета, не должен был превышать 6 кг/л.с. С большим усердием германские машиностроители приступили к выполнению этой задачи. В установленный срок 26 претендентов представили на конкурс 44 типа двигателей и 24 мотора-заменителя. Среди них было 3 двухтактных двигателя, 32 — с водяным охлаждением и 12 — с воздушным, у 30-ти были неподвижные цилиндры и 14 ротационных двигателей. Самый большой двигатель имел 14 цилиндров на 95 л, с. Мощность большинства двигателей колебалась в пределах от 80 до 100 л, с. Испытания были переданы основному тогда испытательному ведомству по аэроавиации в Берлин — Адлерсгофе. На протяжении нескольких недель воздух содрогался от гула моторов. Бенц удостоился первой премии в 50000 марок за четырехцилиндровый двигатель мощностью в 100 л.с. при 1300 об/мин. Таким двигателем пользовался Гельмут Хирт в своем перелете Берлин — Мангейм, когда он произвел сенсацию, приземлившись 25 июля 1913 года прямо на территории завода Бенца. Перед мировой войной 1914 — 1918 годов количество рабочих на заводах Бенца в Мангейме и Гаггенау составило 6500 человек. Моторо- и автомобилестроение достигло своего наивысшего развития.

Изделия Бенца, благодаря их славе и довольно широкой торговой сети, были известны во многих странах. Первая фирма, выпускающая автомобили, в течение трех десятилетий создала автомобильную промышленность, которая стала одной из главных отраслей экономики во многих индустриально-развитых странах. Если вначале автомашины считались предметом роскоши, то мировая война показала, что они уже превратились в фактор национального существования. Двигатели и машины стали во время войны одним из важнейших средств ее ведения: все производство служило этим задачам.

Окончание войны в 1918 году и поражение Германии привело к полному падению экономики страны. Изменения в экономическом положении послевоенного времени потребовали новых проектов, основанных на экономичности и рентабельно-

сти. Свое выражение они нашли в дизель-моторе. В фирме Бенца обратились к патенту № 230517, полученному в 1909 году, основанием для него послужили разработки Проспера Л'оранжа. В цилиндре двигателя, связанного с камерой сгорания, происходит сжатие воздуха, вследствие этого повышается температура, становясь достаточной для воспламенения впрыскиваемого топлива. Благодаря повышенному давлению топливо распыляется и попадает в камеру сгорания цилиндра. Для этого в стационарном медленно вращающемся дизеле были необходимы специальные довольно большие и дорогие компрессорные установки. Осуществить эту идею тогда не удалось, так как еще не умели изготавливать соответствующие установки для впрыскивания — насосы и форсунки, которые должны были подавать точно дозируемое незначительное количество топлива, свободное от продуктов сгорания. Поэтому все усилия оказались вначале безуспешными, да и война 1914 — 1918 годов задержала дальнейшие разработки.

Значительную помощь в дальнейших испытаниях оказал патент № 397142 от 18 марта 1919 года, благодаря которому удалось достичь цели, впервые поставленной еще в 1909 году. Был осуществлен переход горючего из открытого спереди цилиндра в основную камеру сгорания через суживающуюся коническую насадку, температурные условия которой способствуют испарению топлива, не давая ему затвердеть. Дальнейшее развитие завода шло двумя путями. С одной стороны, создавались двигатели для различного рода производственных целей, с другой стороны, готовились к выпуску быстроходные дизель-моторы, предназначенные для тягачей и грузовых машин. После того как убедились в возможности создавать двигатели двух видов, в 1922 году отделение «Стационарное моторостроение» Бенца перевели в «Заводы двигателей Бенца, отд. стационарного моторостроения акционерного общества, Мангейм» (MWM). В ходе перестройки в 1923 году завод на Вальдгофштрассе, а вместе с ним и часть производства двигателей Бенца, перешел во владение «Моторостроительных заводов Мангейма», возникновение которых тоже связано с работами Карла Бенца.

Фирма Бенца, продолжая выпускать двигатели, сконцентрировала свое внимание на дальнейшей разработке легких двигателей, из которых на основе полученных результатов вскоре выделился дизель-мотор для различных средств передвижения. Вначале его применяли для тягачей, но с 1923 года быстроходный дизель стали устанавливать на грузовиках. Его высокая экономичность позволила создать новый тип в технике автомобилестроения. Быстроходный дизель, разработанный фирмой Бенц сначала для грузовых машин, стал подобием быстроходного бензинового двигателя Даймлера. В 1936 году появились и легковые автомобили «Мерседес-Бенц». В 1924 году был создан концерн, объединивший общество двигателей Даймлера и Рейнское моторо- и автомобилестроительное общество «Бенц и К<sup>о</sup>». В 1926 году произошло окончательное слияние обеих фирм в акционерное общество «Даймлер-Бенц».

\* \* \*

С тех пор как Карл Бенц отошел от активной работы над своим детищем в апреле 1903 года, а с 1904 года снова стал членом наблюдательного совета и включился в производственный процесс, там произошли большие изменения, связанные не только с техническим развитием, но и с экономическим ростом. На месте предоставленного самому себе изобретателя, который лично должен был разбираться с каждой проблемой и самостоятельно добывать все необходимые вспомогательные средства, появилось специальное конструкторское бюро, во главе которого стоял главный конструктор. Поэтому Карл Бенц с полным сознанием того, что он все сделал для перестройки фирмы, мог спокойно, без ущерба для производства, отойти от работы. В ходе поисков места будущего жилья выбор пал на близлежащий Ладенбург. Он находился там, где Неккар за Гейдельбергом делает свой последний изгиб перед впадением в Рейн. Еще со времен кельтов простираются здесь возделанные земли. Недалеко от Неккара, окруженная великолепным садом, вилла Бенца как будто специально была приготовлена для заслуженного отдыха. Фронтон дома напоминал здание завода на Вальдгофштрассе.

Для человека в возрасте шестидесяти лет было бы, наверное, естественно полностью отдаться наступившему отдыху, но целеустремленность, борьба, новые задачи и обязанности, успехи и постоянный труд в прошлом закалили все его существо и даже теперь будили в нем желание решать новые проблемы. Он стал живо интересоваться семейными делами, самостоятельной жизнью обоих сыновей, которые в течение многих лет были ему верными помощниками: Ойген руководил моторостроением на заводе в Мангейме, а Рихард занимался конструированием автомобилей. Так возникло самостоятельное предприятие «К.Бенц и сыновья, Ладенбург», на котором с лета 1906 года приступили к выпуску моторов и автомобилей. Само собой разумеется, речь не шла о конкуренции новой фирмы с заводом в Мангейме.

С самого начала объем производства фирмы был ограничен, таким он и оставался. В первые два года Карл Бенц и Ойген Бенц, который одновременно с отцом покинул завод в Мангейме, были единственными партнерами. В ноябре 1908 года Рихард Бенц тоже оставил свое прежнее место и присоединился к фирме в Ладенбурге. До 1 марта 1912 года Карл Бенц оставался компаньоном фирмы, а потом фирма перешла в полное владение сыновей. Благодаря доброму имени и первоклассному качеству работы фирма стала вскоре пользоваться всеобщим признанием. Но после потрясений военного и послевоенного времени завод так сильно пострадал, что должен был перепрофилироваться лишь на выпуск запасных частей для автомобилей.

Склонность к простоте, физические нагрузки, к которым долгое время относились катание на лыжах и плавание, крепкие природные задатки, постоянная уверенность в себе помогали Карлу Бенцу долгие годы оставаться бодрым и здоровым. 25 ноября 1924 года ему исполнилось 80 лет. День своего рождения он встретил в добром здравии. Чуть позже в своем дневнике он напишет: «Да, в такие дни воспоминания звонят во все колокола... Борясь против устаревших предрассудков, я слишком долго стоял на передовой линии огня, чтобы обращать внимание на внешние почести и знаки отличия. Кто, как и я шел своим путем, несмотря на бури и непогоду,

кто начинал службу с низших должностей, тот по-настоящему понимает радости и горести рабочих, совсем не так, как те, кто о нищете и заботах бедных слоев населения знает только понаслышке. Верность за верность — один из самых важных моих принципов. Верность за верность, это прекрасным образом проявилось и в поздравлениях, поступивших ко мне от рабочих по случаю моего дня рождения... Особую радость мне доставил и поздравительный адрес от Технической высшей школы, которая снабдила меня когда-то необходимыми научными знаниями, провожая на тернистый путь изобретателя... А вы, студенты Технического университета в Ганновере, знаете ли вы, что настоящее сердце восьмидесятилетнего мужчины может быть таким молодым, как и ваше? Поверьте мне, там, где зазвучат студенческие застольные песни, там вновь пробиваются из земли уже давно иссякшие источники, а юбиляр становится снова молодым, «так радуйся всем сердцем, задорный студент»! Становитесь знающими инженерами, только инженеры — а не философы и не болтуны — могут стать первопроходцами в лучшее будущее».

Еще раз Карл Бенц вышел из своего уединения к обществу. На 12 июля 1925 года «Шнауферль Клуб» запланировал автомобильное путешествие в Мюнхен. Когда представители праздничной комиссии появились у Бенца, чтобы пригласить его на эту поездку, он не колебался ни одной минуты. Карл никогда не забывал дружелюбного отношения этого города к себе в 1888 году, которое во время соревнований внушило ему уверенность в правильности избранного пути по созданию машин. Бенц был взволнован и польщен тем, что в Немецком Музее стоит его первый автомобиль. Он писал: «Здесь, в Немецком Музее разместились локомотивы, автомобили и другие технические достижения. Он как собор, но не собор для почитания Бога, а собор почитания духа человека, вечно мыслящего, животворящего, вечно устремленного вперед. Меня, как и любого человека, чье сердце бьется ради техники, потрясло все то, что я увидел и пережил, часами осматривая музей в сопровождении его любезного директора». Самым волнующим и самым значительным событием в жизни Карла Бенца было слияние его фирмы с фирмой Готлиба Дайм-

лера. Инициатором объединения был доктор Киссель из фирмы Бенца. С большой самоотверженностью ему удалось слить в единое целое две самостоятельные фирмы, с почти одинаковым историческим и техническим развитием. Это было началом нового периода их технической и производственной деятельности. В акционерном обществе «Даймлер — Бенц» продолжают жить имя и труд Бенца, вложенный в двигатели и транспортные средства «Мерседес-Бенц». На прежнее место конкуренции и борьбы друг с другом пришла совместная работа с еще более высокими целями и обязанностями.

Теперь дело всей его жизни переросло самого Карла Бенца. Почти смиренно, умиротворенно смотрит он на бурное развитие техники, которой отдал всю свою душу. С годами память изобретателя не ослабевает. Его жизнь скрашивает уютная атмосфера семьи и дома, визиты старых друзей, почитателей и сотрудников. Иногда его можно увидеть за стаканчиком любимого вина в одном из кафе Ладенбурга в оживленной беседе с друзьями, и если в это время дух веселья наполняет помещение, то можно почувствовать его поистине молодое открытое сердце.

В полном здравии и с большими почестями 25 ноября 1928 года Бенц отпраздновал свое восьмидесятипятилетие. Зима этого года, особенно январь и февраль 1929 года, была исключительно суровой и принесла людям много хлопот. Поэтому весной Карл Бенц не почувствовал ожидаемого подъема. На пасху тяжелый бронхит приковал его к постели. И именно на пасху Рейнский Клуб автомобилистов Мангейма, один из старейших клубов Германии, объявил о специальном марше в честь Карла Бенца, под лозунгом «Чтите своих Мастеров». К нему присоединились клубы из Бадена, Вюртемберга и Баварии. Транспортные средства всех марок из всех уголков Германии были представлены здесь. На приеме в Ладенбурге бургомистр поблагодарил всех за их верность и дружеские чувства. Советник по строительству Фридрих Наллингер, много лет проработавший у Бенца и защищавший идею слияния с фирмой Даймлера, по достоинству оценил заслуги Карла Бенца. В это время один из самолетов воздушной компании «Баден — Пфальц» сбросил лавровый венок поблизо-

сти от виллы Бенца. От имени семьи Бенцев слова благодарности произнес зять, профессор Карл Фольк. Торжественным строем пришел в движение бесконечный ряд машин, из окон домов их радостно приветствовали жители города. Тяжело больному, но бодрому и оживленному происходящим супругу, фрау Берта передала лавровый венок, которым венчали всю его жизнь, наполненную славой, болью и счастьем.

Спустя несколько дней, когда теплые весенние лучи солнца вновь оживили весь мир, 4 апреля 1929 года, Карл Бенц умер. Человеческая жизнь коротка, а идеи и творения служат людям долгие годы, десятилетия, века. Память о Карле Бенце хранят с любовью и уважением. Мангейм, непосредственно связанный с жизнью и творчеством великого изобретателя, поставил памятник своему гражданину, прославившему его выдающимися достижениями. И в Карлсруэ стоит такой же памятник. Это в известной степени символизирует возвращение Бенца в тот город, где он учился в политехнической школе, которая дала ему необходимые знания. Надолго в памяти останутся слова, произнесенные обербургомистром 23 июля 1935 года во время открытия памятника: «Во все времена и у всех народов всегда находятся люди, которых природа одарила гениальностью. Благодаря им человечество смогло двигаться вперед в своем культурном, цивилизованном развитии. Не в безвоздушном пространстве созревают новые открытия, а в живом взаимодействии между отдельной личностью и всем обществом. Успехи изобретателя возможны благодаря объединению различных деталей в единое целое. В этом кроется его творческая сила». Почти в это же время два гонщика — Рудольф Карачиола и Манфред фон Браухич — в «Гран-при Франции» одержали двойную победу на автомобилях марки «Мерседес-Бенц». Фрау Берта, верная спутница и почитаемая всеми как «матушка Бенц», пережила своего супруга на 15 лет. 5 мая 1944 года, за два дня до своего 95-летия, она скончалась.

## Круппы

Сохранилось описание города Эссена начала XIX столетия, принадлежащее одному из прусских чиновников Юстусу Грунору, имя которого с большим уважением упоминается в связи с административным управлением города. В его описании город выглядит не очень гостеприимным, автор, описывая его критически, вызывает у нас отрицательное отношение, когда пишет, что «в стремлении получить звание имперского города граждане ведут себя вызывающе и высокомерно и ему никогда не встречались такие грубые хозяева гостиниц, как в Эссене, и любой почтальон из Гамбурга выглядел бы здесь как человек из высшего общества».

Следующие описания мы нашли в сочинении Грунера «Мои поиски места покоя и умиротворения, или Изображение обычаев Вестфалии и положения ее граждан», изданном во Франкфурте в 1802 году: «Все, что в нашем представлении связывается с понятием «полиция», в Эссене просто отсутствует. Переулки здесь почти такие же грязные, как проселочные дороги, к тому же они не освещены, и человек, который отваживается выйти из дому, рискует своей жизнью в буквальном значении этого слова. Здесь напрочь отсутствует всякая полицейская служба, и такое положение становится понятным, если учесть отношение к этому вопросу бургомистра, по словам которого все беспорядки в городе должна устранять полиция, а полиция отправляет всех к бургомистру и в городской совет». В заключение Грунер пишет: «Если дружеский гений и возьмет вас под свое покровительство, то лучше не посещать этого города или же заранее смириться со всеми неприятностями!»

Спустя полтора столетия, в 1956 году, десятки тысяч людей посетили этот город, получивший такую нелестную оцен-

ку Грунера, с целью увидеть открывшуюся выставку, называвшуюся «Европа будущего». Эта выставка располагалась в поместье, построенном Альфредом Круппом специально для семейства Крупп, «Villa Hugel» (поместье «Холм»). Эта вилла с прилегающим к ней большим красивым парком и теперь производит прекрасное впечатление на всех посетителей, даже не склонных к романтической восторженности. В последние годы вилла открыта для свободного посещения.

\* \* \*

За сравнительно небольшой отрезок времени между тем, который описан Грунером, и открытием этой выставки имя Круппа прочно вошло в историю Эссена. В начале XIX века Эссен был небольшим захолустным городком с населением, насчитывающим всего 3500 человек, которое возросло до 100000 жителей еще до конца столетия. Расцвету Эссена способствовал не только Крупп с его сталелитейной фабрикой, независимо от нее город стал центром горнодобывающей промышленности, что также сыграло свою роль в его развитии. Но все же Крупп сыграл в истории города Эссена большую и важную роль, и если иностранец, приезжающий в этот город, воспринимает Круппа и город как нечто неразрывное, то в этом есть немалая доля истины.

Несмотря на довольно сомнительную известность, которую город получил благодаря книге Грунера, он все же мог похвастать прекрасной монастырской церковью, существовавшей о почти забытом средневековом прошлом города Эссена, вблизи которого примерно в 850 году была написана древнесаксонская поэма «Гелианд». Современный Эссен — совершенно новый город; он возник не на пустом месте и до настоящего времени черпает свои силы в историческом прошлом, в своей древней истории. Люди, занимавшие в век промышленной революции ведущие посты в административных и финансовых кругах Эссена, были знатного происхождения, их предки принадлежали к сословию патрициев, живших в Эссене уже несколько столетий. Имя Круппа впервые упоминается в административных документах горо-

да в 1587 году. Лео ван де Лоо, городскому историку Эссена, посчастливилось найти документы, подтверждавшие, что семейство Крупп, проживавшее в Нидерландах в сельской общине Гендринген, переселилось в графство Берг, город Эссен. Возможно, что сначала семья жила в Ксантене.

Семейная история Круппов с самого начала оказалась связанной с историческими событиями о которых нам стало известно из «Эгмонта» Гете и «Истории падения объединенных Нидерландов» Шиллера. В смутное время Контрреформации граф Вильгельм IV Бергский, доводившийся зятем Вильгельму Оранскому, в 1583 году решил вернуться в свою прежнюю католическую веру. Перемена веры господина существенно влияла на положение и даже жизнь его подданных (как гласит латинское изречение, *cujs regio, ejus religio* — у кого власть, того и вера). Это событие послужило причиной того, что Арндт Крупп и группа его единомышленников по лютеранской вере, бывших людьми с хорошим достатком, решили переселиться сначала в Альдекерк (неподалеку от Гельдера), а затем в Эссен. Вместе с Круппом уезжают семьи Хьюссен и Клекке, вскоре за ними последовало в Эссен, также через Альдекерк, еще несколько семей, придерживавшихся лютеранской веры, — Гравены, Лейнгардты и Хассельманны. «Их переселение, пишет Роберт Ян в «Истории города Эссена», сыграло решающую роль как в духовном, так и в экономическом развитии города».

Арндт Крупп, чье имя впервые встречается в 1587 году в списках Большой торговой гильдии города, сразу предстает как энергичный предприниматель и уверенный в себе коммерсант. Эти, можно сказать, фамильные черты семейство Крупп сохранило на протяжении всей истории своего существования вплоть до сегодняшнего дня. Арндт Крупп торговал вином, голландскими бакалейными товарами, вместе с другими горожанами занимался продажей скота и был членом *Schmidtamt*. С 1594 года он вкладывал свою наличность в недвижимость, которая, по его мнению, была одним из самых надежных способов, чтобы в то беспокойное время удержать свое состояние. Социальные изменения, последовав-

шие за Реформацией, оказались ему на руку. Он стал членом Городского совета, в который потом неоднократно избирался вплоть до последних лет своей жизни. Эссен того времени не был исключением из других городов, в нем не было ни политического равновесия, ни религиозной терпимости. Более того, он был центром конфессиональных распрей, через него постоянно проходили войска, оставляя после себя различное военное оборудование.

Длительная, почти столетняя вражда разъединяла городское начальство и настоятельниц католического монастыря, называвшегося так же, как и город, Эссен. Спор о праве города непосредственно подчиняться государству — праве, которое Карл IV гарантировал горожанам, во времена Реформации разгорелся с новой силой. Реформаторы и лютеране открыто сражались друг с другом на площадях города. В это бурное время должность казначея, которую исполнял Арндт Крупп, не была почетной. Горожане еще не ликвидировали последствия чумы, которую оставила после себя испанская оккупация 1599 года, когда началась Тридцатилетняя война, полностью разорившая хозяйство города. Старшая дочь Арндта Круппа, Катарина, вышла замуж за коммерсанта Александра Хьюссена, переехавшего в Эссен в 1611 году и с 1626 года не раз избиравшегося в Городской совет. В истории города Хьюссены играли почти такую же роль, как и Круппы; основанная в те времена Хьюссеном больница сохранилась до наших дней как свидетельство его вклада в жизнь города. Катарина Хьюссен, урожденная Крупп, на 45 лет пережила своего мужа. Она умело распоряжалась оставленным ей капиталом, преумножала его и в конце концов стала самой богатой женщиной в Эссене. Ее сын, Генрих, будучи еще молодым человеком, был избран на должность казначея. Другой внук Арндта Круппа, Маттиас Крупп (1621 — 1673), получил юридическое образование, а через год после заключения Вестфальского мира, завершившего Тридцатилетнюю войну, и оплачиваемую должность главного управляющего города. Его сыновья, Георг Дитрих (1657 — 1742) и Арнольд (1662 -1734), стали видными людьми города: один главным управляющим, другой — бургомистром города.

Реакция горожан на продвижение по общественной лестнице членов семейств Круппа и Хьюссена не заставила себя ждать. Благодаря своенравному характеру Георг Дитрих Крупп приобрел в Эссене не только друзей, но и противников, во многом завидовавших ему. Личные отношения враждующих сторон обострялись недовольством реформаторов, считавших, что в администрации города появилось слишком много лютеран. Несмотря на то, что и реформаторы и лютеране принадлежали к родственным конфессиям, они часто враждовали между собой сильнее, чем с католиками.

Недовольство населения было направлено против главного управляющего города Георга Дитриха Круппа, которого упрекали в том, что он использует свою должность в личных интересах и злоупотребляет своим общественным положением. Это недоверие не имело для Георга Дитриха никаких последствий. В 1749 году Арнольд Крупп, сын Генриха Вильгельма Круппа (1711 — 1760), отмечал в зале ратуши юбилейную дату: в этот день сто лет тому назад на должность главного управляющего «первые был назначен член семейства Круппов. С тех пор эта должность неизменно оставалась в их руках. Ближайшими родственными узами с семьей Крупп были связаны оба бургомистра города — Копштадт и Небельман, а также Иоганн Хьюссен и Мариус Бастиан. Генрих Вильгельм Крупп был первым в своей семье, кто увидел в развитии горного промысла вокруг Эссена возможный источник дохода. Приобретенный Арнольдом Круппом рудник получил название по первым буквам его имени — ДК. Потомки старинных дворянских семей, жившие в Эссене, понимали, что городская казна была полностью опустошена, но продолжали думать о собственном благополучии, вложении средств с целью получения прибыли; они по-прежнему вкладывали капитал в недвижимость — приобретение домов и угодий.

Как выяснилось позднее, Генрих Вильгельм Крупп переоценил свои возможности в предпринимательстве. После его смерти, — а он умер во время Семилетней войны, — вдова почувствовала, что наступили тяжелые времена для бывших дворянских сословий и ее собственная семья на грани разорения. Через два года после смерти главного управляющего

города был назначен аукцион и распродано все принадлежавшее ему имущество. Семейству Крупп пришлось испытать на себе, насколько тесно связаны между собой счастье и несчастье и как одно может переходить в другое. Подводя итоги первой части истории семейства Крупп, можно заметить, что этому семейству было свойственно чувство ответственности за финансовые неудачи, которые доставались на долю некоторых представителей этого семейства. Между тем финансовая ситуация города была очень нелегкой. Совет города не мог расплатиться со своими должниками; старинное, широко известное производство ружей теряло рынок сбыта и приходило в упадок.

Но в сложившейся ситуации были и положительные стороны. К заслугам главного управляющего города, Георга Дитриха Круппа, против которого горожане выступили в 1707 году, относится его активная и успешная деятельность в области школьного образования: оно было очень хорошо поставлено прежде всего в лютеранской гимназии, в которую в 1719 году он пригласил 28-летнего магистра Иоганна Генриха Цопфа, проживавшего в окрестностях города Галле, и Германа Франкеса для руководства этой гимназией. Цопф, женившийся вскоре после своего переселения в Эссен на племяннице Георга Дитриха Круппа, Юлиане Элизабет Крупп, до 1774 года вывел школьное обучение в городе, и особенно в своей лютеранской гимназии, на очень хороший по тем временам уровень. Тот факт, что расцвет школьного дела не пережил его, свидетельствовал скорее всего о недостаточной жизненной силе города. Если среди молодого поколения семей, принадлежавших по своему происхождению к римским патрициям, обычным было стремление заключать брак с людьми своего круга и избегать всех посторонних кандидатов, то в Эссене этому вопросу не уделялось особенное внимание. Особо настойчивый претендент из посторонних не получал отказа. Но отношения города с внешним миром не были столь безоблачны. Разногласия между городом и монастырем не прекращались.

Настоятельницы монастыря безуспешно выступали против самостоятельности города и как личную обиду воспри-

нимали выражение «свободный город, подчиняющийся только государству и кайзеру». Ни одна из враждующих сторон не чувствовала, что время, когда город был независимым от внешних обстоятельств, уже прошло. В начинаниях, относящихся к будущему развитию города — в расчистке реки Рур, обеспечении ее пригодности для хождения судов и в строительстве дороги, соединяющей Везель, Эссен, Бохум и Виттен, город и монастырь участия фактически не принимали. Эти мероприятия были осуществлены благодаря инициативе Прусского государства. Приметой нового времени было то, что при очередном разделении Западной Германии, происходившем под давлением извне в 1803 году, Эссен отошел к Пруссии и после некоторого времени наполеоновского правления в 1815 году снова был возвращен Пруссии.

\* \* \*

В истории этого семейства предпринимателей внешние события, даже самые значительные, не оставляли глубокого следа. Жителям Эссена, по их собственному опыту, было хорошо известно, что иностранные завоеватели приходят и уходят и самое разумное в подобной ситуации — принимать уход одних и приход других равнодушно, как нечто не имеющее к ним отношения. Положение и состояние семьи Крупп находилось тогда в руках женщины, овдовевшей Хелены-Амалии Крупп, деятельность которой пришлась в основном на XVIII столетие. Эта женщина по энергии, предпринимательскому таланту и уму намного опередила своих предшественников. Дед Хелены-Амалии, Госвин Ашерфельд, в 1693 году переехал в Эссен, где занимался коммерцией и быстро стал богатым человеком. Он был реформистом, с 1704 года служил дьяконом в реформистской общине. И все же выдающиеся предпринимательские способности его внуки Хелены-Амалии нельзя объяснить только религиозными установками или качествами, унаследованными ею от деда.

Нужно помнить, что Хелена-Амалия была связана родственными узами с семьей Крупп; ее прабабушка, Маргарета Крупп, умершая в 1652 году, была дочерью Арндта Круп-

па, с которого в 1587 году в Эссене началась история этого семейства. Замечено, что в историях многих значительных семей повторялась одна и та же закономерность: все ответственные моменты отмечались преждевременной смертью мужчин и передачей всех полномочий их женам. Это мы видим и в семейной хронике Круппов. Вспоминала ли Хелена-Амалия Крупп о сестре своей прабабушки, старшей дочери Арндта Круппа, которая пережила своего супруга Александра Хьюссена (скончавшегося в 1631 году) на 45 лет? Не важно, что знала Хелена-Амалия Крупп об этой женщине, столь близкой ей по духу. Она не нуждалась в примерах, так как сама по наитию, но уверенно шла своим путем, олицетворяя матриархальные принципы развития общества. Хелене-Амалии было 25 лет (она уже была вдовой), когда в 1763 году все состояние бывшего главного управляющего города, ее зятя Генриха Вильгельма Круппа, было продано с молотка. Супругу Хелены-Амалии, Фридриху Йодокусу Круппу, было 45 лет, когда он вступил с ней в брак (для него это был второй брак). Ф.Й. Крупп умер через несколько лет, оставив Хелену-Амалию с двумя детьми.

Фридрих Йодокус Крупп, так же, как и его сын, занимали в городском магистрате почетные должности, но, несмотря на это, он не запустил торговых дел и продолжал вести торговлю колониальными и бакалейными товарами. По брачному контракту и в первом и во втором браке он заметно увеличил свое состояние, торговля мелкими товарами давала хорошую прибыль, и вскоре он смог заняться оптовой торговлей, выходящей за масштабы города. Его молодая вдова унаследовала от него семь различных объектов недвижимости, среди которых был жилой и торговый дома на площади Флак-смаркт, — жилой дом станет позднее местом рождения Фридриха и Альфреда Круппа, — и земельный участок у дороги на Везель — Эссен, приобретенный еще отцом Фридриха Йодокуса и разделенный им между обоими сыновьями. На этом участке появится позднее сталелитейная фабрика. Несмотря на отсутствие портретов Хелены-Амалии Крупп, и на то, что в нашем распоряжении очень мало данных, по которым мы

могли бы представить, каким человеком была эта женщина, создается впечатление, что она была погружена в свою работу и не имела времени вести приятную и свободную жизнь. Хелена-Амалия Крупп имела цель, заключающуюся в увеличении недвижимого состояния, расширении торговли, переходе к промышленному производству, приобретении паев в горном промысле и покупке металлургического завода «Гуте Хоффнунг» («Добрая надежда»), и уверенно шла к ней. После ее смерти список объектов недвижимости, которыми она владела, содержал уже не 7, а 31 наименование.

Торговля под руководством Хедены-Амалии приняла большие масштабы, к товарам, которыми торговал ее супруг, прибавились сукно, лен и фарфор. Торговые отношения связывали ее со многими странами, прежде всего с Голландией, а закупленные ею в других регионах бакалейные товары продавались за пределами Эссена. Вскоре после расширения фирмы «Вдова Крупп», Хелена-Амалия, находясь, очевидно, под впечатлением успехов дуйсбургской табачной промышленности, занимавшейся переработкой голландского импорта, начинает строить мельницу для обработки нюхательного табака. Одновременно она покупает в 1783 году на Флакмаркт второй дом, предназначенный для ее сына, в котором она в течение многих лет будет заниматься производством нюхательного табака; в списке оставленной ею недвижимости приводится также фабрика по производству нюхательного табака со всеми принадлежностями. Наиболее выгодным оказалось изготовление суконных и льняных материалов и окраска тканей, производимая на дому. Рабочие-надомники, как обычно, получали свою оплату за каждое изделие в отдельности, точно так же между ними распределялись сырьевые материалы. И в этом производстве Хелена-Амалия проявила свое стремление расширить торговлю путем выпуска собственной продукции. Можно ли рассматривать приобретение ею акций горнорудного производства под тем же углом зрения? Она была не единственной женщиной в Эссене, имевшей пакет акций горной промышленности, но другие женщины получили их по наследству или акционеры гор-

нопромышленного общества записывали определенное количество акций на имена своих незамужних дочерей. Фирма «Вдова Крупп» приобрела их иначе. У 74-летней Хелены-Амалии уже был в собственности штеркрадский металлургический завод «Гуте Хоффнунг», когда она в 1806 году приобрела на аукционе сначала три шахты около Вердена, а затем еще четыре в том же самом районе и таким образом вошла в число концессионеров.

\* \* \*

Интересно, что в рассказе об истории Рурской области и о связи семьи Крупп с промышленностью, мы возвращаемся к личности Хелены-Амалии Крупп. Несколько преувеличивая, можно сказать, что начало развития металлургической промышленности на Нижнем Рейне, и особенно там, где раньше находился монастырь Эссен, есть не что иное как история возникновения металлургического завода на территории крестьянского хозяйства Альтенэссен, граничившего с Борбеккермарк. Это был земельный участок с полуразвалившейся хозяйственной постройкой; при разделе этот участок отошел Хелене-Амалии Крупп. После раздела ее наследства он перешел к Вильгельму Круппу, который уступил его своему брату Фридриху за 2000 талеров.

Фридрих Крупп, одержимый строительством, чувствовал себя счастливым в эти моменты. Строительство фабрики он воспринял с энтузиазмом. С наступлением весны, в марте 1812 года, набрав большое число строительных рабочих — иногда их число доходило до полусотни — он начал строить плавильную мастерскую, затем кузницу; оба здания были готовы еще до начала зимы. Строительство двух подсобных помещений — конюшни и сарая было завершено к 1813 году; особых усилий потребовало обустройство русла мелководной речки Берн, размывавшей берег. В хозяйственной постройке, расположенной поблизости поселились братья Кехель и бухгалтер.

В очень большом количестве были закуплены все необходимые сырьевые материалы, в том числе, каменный и дре-

весный уголь, чугун. В Эссенскую типографию дали заказ на 100 прейскурантов. Увлеченный фантастическими перспективами Крупп считал, что полученной им сталью и предметами, которые изготовит из нее, он сможет беспрепятственно снабдить «Францию, Голландию, Швейцарию, всю Германию и остальную часть Европы. Гамбург, вся Голландия и вся Франция будут главными потребителями этих товаров».

Но до осуществления этих смелых планов было очень далеко. О том, как братья Кехель проводили свой опыт по добычанию литейной стали, мы знаем немного. Судя по тому, что они закупали такие химикалии, как нашатырный спирт, сурьму, мышьяк и буру они были уверены, что получают какую-то таинственную жидкость, которую они потом смогут применить для получения стали. Первые тигли, обязательная составляющая литейной стали, были куплены в готовом виде. Но вскоре Крупп приобрел сырье, из которого получали тигель, это были графит и глина, и начал сам его изготавливать. Эту часть приготовления стали Крупп взял на себя. Он разыскивал в окрестностях Эссена месторождения глины, выбирал самую подходящую и экспериментальным путем получал сплав графита с глиной. Форму тигель получал на гончарном круге, затем его просушивали в сушильной камере, обжигали и закалывали в специальной печи.

В апреле 1813 года все три стороны, участвовавшие в договоре, внесли в него изменения. Братья Кехель по этому соглашению превращались в постоянных служащих Фридриха Круппа, при этом все обязательства, которые они взяли на себя раньше, оставались без изменения. Новые условия были для братьев Кехель еще более выгодными, так как они не связывали их постоянные доходы с результатами, полученными ими на производстве (кстати, очень незначительными).

Между тем, финансовое положение Фридриха Круппа становилось все хуже. В течение трех лет, когда он занимался строительством и производством стали его вложения превысили 30000 талеров; почти половина этой суммы была потрачена на строительство, выручка же составляла 1422 талера. Испытывая недостаток наличных денег, он хотел прибегнуть

к помощи своих родственников, но они нашли необходимым связать свою помощь с условием отставки братьев Кехель. «Хотя эти условия и причиняют мне страдания, — писал Фридрих Крупп 6 ноября 1814 года своему бухгалтеру, — но я твердо убежден, что упомянутые господа фон Кехель никогда не смогут реализовать взятые ими на себя обязательства. Это и вынуждает меня объявить им о моем желании, чтобы они прекратили дальнейшие попытки в получении литой стали и как можно скорее нашли себе другое местопребывание». После некоторого сопротивления в ноябре 1814 года братья Кехель навсегда уехали из Эссена. Такой неудачей окончилась попытка Фридриха Круппа занять определенное положение в деловом мире. Но в строительство фабрики были вложены слишком большие средства, что не позволяло ему быстро освободиться от нее, как это было раньше с заводом «Гуте Хоффнунг». Тогда Фридрих был только внуком своей богатой бабушки, теперь он и сам принадлежал к эссенской знати и, по сложившейся семейной традиции, входил в совет города Эссена. Его главная обязанность как советника города, кстати, очень непростая, состояла в распределении по квартирам горожан солдат, проходивших в составе воинских подразделений через город. Для представительного городского управления эта задача была нелегкой, так как требовала от ее исполнителя больших затрат энергии. В отличие от других отцов города Крупп никогда не уклонялся от выполнения этой неблагодарной задачи, продиктованной временем. Когда в ноябре 1814 года союзные войска вошли в Эссен, он в качестве адъютанта вступил в штурмовой батальон, переименованный позднее в батальон гражданской обороны.

\* \* \*

Политический мир, наступивший после падения Наполеона, оживил повсюду надежду на подъем торговли и ремесел. Печальный опыт совместной работы с братьями Кехель был для Круппа уже в прошлом, когда в 1816 году Дюннендаль рекомендует Круппу в качестве пайщика нового специалиста в области производства литой стали. Этого человека,

носившего то же самое имя, что и известный немецкий просветитель, звали Фридрихом Николаи; он говорил о себе, что служил раньше в гусарской армии, имел чин ротмистра и находится теперь в отставке. Кроме этого у него был патент на производство литой стали, выданный ему Прусским правительством. После разрыва с братьями Кехель Крупп не прекратил опытов на своей фабрике и добился некоторых успехов в изготовлении тигля. Его новый сотрудник и пайщик уже имел славу изобретателя, так как бесспорно был мастером саморекламы. В заметке, опубликованной в 1808 году в газете «Вестфелишер анцейгер» Николаи представлял себя как «исключительно полезного члена общества и государства...» «Чтобы усовершенствовать свой талант, — писал он, — я объехал большую часть Германии, Голландии, Англии и Франции с целью более близкого знакомства со всем богатством полезного опыта, накопленного в этих странах в области механизмов и машин разного вида...». «В Радеформвальде, — говорилось в заметке, — я смонтировал превосходную машинку для стрижки овец...» Не будем проверять фактическую сторону этих заявлений, возможно, они соответствовали действительности. Ясно также, что этот гусар не был активным армейским офицером, хотя и принимал участие в освободительных войнах. Если он не был шарлатаном, то авантюристом его вполне можно было бы назвать.

Фридрих Николаи хвастал своими связями в высших слоях общества. Уже в декабре 1811 года на металлургическом заводе «Карлсхютте» недалеко от Эйнбекка он выплавил опытные образцы стали и получил от главного советника по горному делу Риббентропа и главного управляющего Рейнкинга заключение, что он может получать литую сталь такого качества, которое соответствует показателям английской стали. В июне 1815 года Высшее прусское горное ведомство подтвердило соответствующей справкой, что сталь, «которую производит фабрикант господин Николаи при помощи изобретенной им шихтовки, за изготовление которой он получил патент от 8 мая сего года, имеет такие качества, которые не уступают самой лучшей английской литейной стали.

Кроме того, эта сталь имеет то преимущество, что ее поставки нам могут осуществляться в форме как сваривающейся, так и несваривающейся стали».

В технических аспектах Фридрих Крупп был на правильном пути, хотя — что он и сам хорошо понимал — и далеко от поставленной цели. Крупп с легкостью поверил обещаниям Николаи о том, что тот сумеет поставлять литейную сталь «без проведения дальнейших опытов, без всяких погрешностей в производстве с самого начала работы фабрики.., причем поставки будут осуществляться как в форме сваривающейся, так и несваривающейся стали, что они по своему качеству не будут уступать самой лучшей английской литейной стали и шихтовка стали ни в малейшей степени не выйдет за установленные нормы». Взяв на себя такие обязательства, Николаи пообещал гораздо больше, чем мог выполнить. Он никогда не производил литейной стали в большом количестве и как фабрикант должен был предвидеть трудности, возникающие при пуске каждой фабричной установки и любого оборудования. Николаи обязался также покрывать все производственные расходы и расходы на новые установки до тех пор, пока они не сравняются по сумме с теми расходами, которые понес Крупп, вкладывая средства в это производство. Все произведенные до этого момента расходы Круппа должны были считаться вложенным капиталом. И расходы и прибыль обе стороны обязывались делить пополам. К сожалению, Крупп своевременно не поинтересовался, какими материальными возможностями обладает его пайщик.

Сразу же после заключения договора выяснилось, что Николаи не может выполнить своих финансовых обязательств ввиду нехватки денежных средств. Его взносы ограничивались 2234 талерами, которые он получил от прусского правительства в качестве поощрительной награды. В остальном же ему оставалось только рассчитывать на средства Круппа, который и так уже имел большие долги. Вскоре выяснилось, что Николаи не может выполнить и других обязательств этого договора. Обе договаривающиеся стороны обязались обмениваться друг с другом всеми имеющимися в их

распоряжении практическими и теоретическими сведениями. В одном из пунктов этого договора Николаи связал распространение своих знаний с согласием на это берлинских властей, которым он был обязан получением своего патента. «Изобретатель» сам представил свой договор Центральному берлинскому управлению по добыче соли, горного дела и металлургии. В ответ от получил разъяснение, что ему «не разрешается сообщать сведения, относящиеся к фабричному производству, другой стороне». Это стало одной из причин быстрого ухудшения партнерских отношений между Круппом и Николаи. Как Фридрих Крупп, так и Николаи пришли к общему мнению, что «новое начинание» требует Крупномасштабного строительства.

Строительные работы растянулись до конца 1815 года, число плавильных печей увеличилось до шести, печей для обжига — до четырех. У Николаи бесспорно были способности изобретателя, но не было твердости и выдержки коммерсанта, не было уверенности, которая сохраняется у испытателя, несмотря на его ошибки и промахи, не было и настойчивости, которые все же смогли бы привести к цели. Вместо того чтобы заниматься своими прямыми обязанностями, он продолжал разъезжать, заниматься множеством других вопросов, в том числе участвуя в решении проблемы подъема горного дела в районе Эссена» а процесс плавки поручил своему 16-летнему сыну Людвигу. Когда стало ясно, что юноша не справился с этой задачей, Николаи сам стал к плавильной печи. Но и у него не было достаточно знаний и опыта, и его отливки оказались неудачными. По отзывам директора вальдеровского Общества по производству литейной стали И.А. Фриза, мы можем судить сегодня о том, какие трудности стояли на пути изобретателей. С 1808 по 1811 год это общество, переименовав название на «Химическое общество» прилагало все усилия, чтобы начать производство литейной стали; для этой цели они в 1811 году построили свою фабрику в Бехе, неподалеку от Золингена. Эти специалисты очень основательно подготовились к производству: они учитывали и химические, и металлургические, и технические аспекты. Еще до построй-

ки фабрики полученная ими сталь была оценена специалистами как самая качественная. «Мы сделали вывод, — писал Фриз, — что производство в больших количествах проходит иначе, чем в опытных образцах за это мы должны были дорого заплатить».

Благодаря соединению практических навыков с теорией специалистам из Вальдера удалось опередить своих современников, пытавшихся решать этот вопрос чисто эмпирическим путем. Николаи был последовательным эмпириком, верившим в какое-то алхимическое средство; неудачи в производстве вызывали в нем недоверие к Круппу, которого он подозревал в желании узнать у него тайну, связанную с производством стали. Конечно, его представление о какой-то одной тайне производства было ошибочным. Если заниматься производством литейной стали в больших объемах, то нужно знать сотни таких тайн; их нельзя увидеть и перенять, для того чтобы они могли принести пользу, нужна очень длительная, дорогостоящая исследовательская работа, включающая в себя и многочисленные опыты.

Вскоре Крупп понял, что Николаи не только не помогает, но даже мешает ему. Договор предусматривал, что разногласия, возникающие между двумя сторонами, подписавшими договор, должны решаться в суде, назначенном Высшим вестфальским горным ведомством. По ходатайству обеих сторон в мае 1816 года состоялось заседание комиссии, проверившей условия договора и его выполнение. Решение этой комиссии должно было определить дальнейшее участие Николаи в делах фабрики. По решению комиссии, произведенная Николаи литейная сталь была признана непригодной, а он сам — некомпетентным в этой области. Такие разногласия между участниками изобретения не являлись тогда чем-то удивительным. В истории развития техники, особенно в раннем периоде рурского угольного района, такие процессы не были редкостью. Например, процессы, сопровождавшие возникновение металлургического завода в Виттене — с чем связан эмигрант де Вендель, о котором упоминает в своем дневнике Гете, — были удивительно похожи на процесс Круппа против

Николаи. Обычно неудачи такого рода заканчиваются разногласиями, процессами, денежными расходами, являющимися следствием судебных разбирательств.

Дело Круппа слушалось сначала в городском и окружном суде Эссена, потом в главном суде герцогства Клеве. Разбирательства шли до 1 марта 1820 года, и наконец дело было окончательно решено в пользу Круппа. Договор, заключенный между Круппом и Николаи, был ликвидирован, расходы по судопроизводству должен был заплатить Николаи. Конечно, Николаи, исключительно уверенный в себе человек, не сидел сложа руки все семь лет, пока длился этот процесс. Он использовал все средства, нашел даже адвоката, выступившего в суде города Клеве против Круппа, но все апелляции подтвердили первоначальное решение суда. Николаи попытался добиться отмены этого решения, обратившись в Верховный трибунал в Берлине, но также безуспешно. Все, чего он смог добиться, это то, что расходы по судопроизводству были списаны с него с формулировкой «из-за неплатежеспособности».

С сентября 1816 года Крупп стал единственным владельцем фабрики в Валькмюле. После проведения необходимых работ по расчистке и ревизии оставшихся сырьевых ресурсов 30 октября 1816 года — важная дата в истории завода — произошла первая поставка литейной стали. Заказчиком была фирма «Якоби, Ганиель и Хьюссен» в Штеркраде, в которой техническое руководство осуществлялось старинным конкурентом Фридриха Круппа Готтлобом Якоби. До конца года Крупп осуществил и другие поставки, выполнив заказы фирм в Изерлоне, Альтене и Эссене. Они стали началом производства литейной стали. На этом упорная борьба за высококачественные отливки не закончилась, скорее это было только начало. Через год Монетное ведомство в Дюссельдорфе дало следующую оценку литейной стали производства Фридриха Круппа: «Из всех производимых у нас сортов литейной стали, которые подвергались многократной проверке, сталь, произведенная господином Круппом в Эссене, отличается особыми качествами. Мы использовали ее для изготовления чекана и считаем не только превосходной, но и нашли в ней такие ка-

чества, по которым ее следует предпочесть так называемой гантсманской стали».

С самого начала Фридрих Крупп производил сталь различной степени закаленности. Сначала — еще во времена братьев Кехель — готовые изделия, которые он изготовлял, были только напильники из цементной стали. После разрыва с Николаи Крупп стал заниматься изготовлением инструментов из рафинированной стали, в том числе чеканов, сверл, токарных резцов. Все это он продавал фабричным рабочим, мастерам-ремесленникам и перекупщикам товара. Областью сбыта его товаров была территория, начиная от Эссена до Нюрнберга и Гейльбронна, отдельные поставки его товара были отмечены в Люттихе, проданные братьям Кокерилл.

В 1817 году Крупп занялся новой для него отраслью — производством валков из литейной стали. В 1818 году он попытался изготовить валки для производства монет, то есть сделать такой фасонный валок, который производил бы закалку, обточку и шлифовку монет — операции, которые раньше вообще не выполнялись из-за отсутствия соответствующих приспособлений. Из 14 валков, которые он в 1819 году поставил дюссельдорфскому чеканному двору, и были возвращены как непригодные к употреблению. По всем пунктам 1819 год был неудачным. Вероятно, причина неудачи была в его слишком оптимистическом характере. После первых успехов он поверил, что удача не покинет его, он может быть уверен в своем будущем. Все его помыслы и желания были связаны с обновлением, расширением, он искал возможности применения своей страсти к новому строительству. Здание его фабрики в Валькмюле было уже не новым, к тому же ее местоположение было далеко от центра города. Крупп, не долго думая, принимает решение перенести фабрику ближе к центру города. На земельном участке, издавна принадлежавшем семейству Крупп, носившем название «Камп ам Шнеевинкель» в 1818-1819 годах Крупп строит новую плавильную мастерскую, довольно большой фабричный цех, в котором размещались 8 плавильных печей. Здание фабрики находилось неподалеку от рудника Зельцер-Нойак, что удешевляло

и упрощало транспортировку угля на фабрику. Однако дороги, ведущие к Валькмюле, были в плохом состоянии, подъехать туда было затруднительно. Кроме этого выяснилось, что протекающая там маленькая речка Берн не может быть энергетической основой для кузницы. Таким образом новая фабрика не располагала энергетическими возможностями. Крупп был вынужден оставить мысль о кузнице в Валькмюле и начать строительство новой. Теперь транспортировка его отливок на кузницу сводила на нет все преимущества, которое давало новое расположение плавильного цеха.

В планах Круппа были и другие серьезные просчеты. Он целиком отдавался строительству, почти не уделяя внимания производству, что сразу заметили заказчики, значительно сократившие свои заказы. Фридрих ничего не мог изменить, так как строительство продолжалось, и сроки его завершения все отдалялись, так как у Круппа не было средств для его завершения. Непонятно, почему родственники отказывали ему в денежной помощи. Единственным человеком, на которого он мог рассчитывать, была его мать Петронелла Крупп (в девичестве Форстгофф), которая не обладала сентиментальностью, но все же не колеблясь помогла Круппу своими средствами. После смерти сына Вильгельма в 1815 году она наследовала его состояние, кроме того, решила продать свое имение Форстгофф, расположенное недалеко от Ратангена, что и сделала в 1817 году, выручив за него 17500 талеров. Так началась распродажа земельной собственности семейства Крупп, собственности, на приобретение которой работало не одно поколение. В следующем году Фридрих Крупп продал следующую часть — Нирманнсгоф, расположенный около Горделя и недвижимость возле Штеле и в Эссене. Вырученных денег хватило лишь на новое строительство. В мае 1819 года дошло до того, что жена Круппа (в девичестве Вильгельми), когда один из векселей ее мужа был опротестован, вынуждена была обратиться к своему отцу, который не отличался щедростью. Отец не отказал в помощи и выдал ей поручительством 4500 талеров, которые были еще раз пущены в оборот сестрой Фридриха Круппа Хеленой и ее мужем, Фридрихом фон Мюллером. Когда же Крупп, финансовое положение которого

все время продолжало ухудшаться, не смог заплатить своей семье проценты, в дело вмешался отец Терезы, старый Вильгельми, и предъявил семье Мюллер требование об уплате на сумму 14500 талеров, кроме того, он подал на них в суд за неплату долгов. Трудно упрекнуть его за этот шаг, направленный на то, чтобы спасти хотя бы часть состояния Круппа, но, как выяснилось впоследствии, ни Фридрих Крупп, ни его дети не увидели больше той части состояния, которую Крупп — как он надеялся временно отдал Вильгельми.

Через два года после пуска новой плавильной печи, в 1821 году, Фридрих Крупп делает запись, которая полностью отражает сущность его характера и подтверждает, что ему не было свойственно видеть обстоятельства в реальном свете. Он испытывал чувство горечи из-за того, что подъем производства литейной стали, который отмечался в 20-е годы, закончился безрезультатно, так как у него не было достаточных средств для развития производства. Именно в это время, после проведения многочисленных экспериментов, Фридрих Крупп мог поставлять высококачественную литейную сталь. Оборот средств, который в последний год снизился из-за проведения строительных работ, теперь, когда новый плавильный цех был готов, снова увеличился.

Сравнивая развитие фабрики литейного производства Круппа с подъемом, который характеризовал фирму «Якоби, Ганиель и Хьюссен», т.е. металлургический завод «Гуте Хоффнунг», выясняется, что металлургический завод, сумев избежать и технического и финансового риска, смог достичь высоких показателей в работе и высоких прибылей. Крупп же руководствовался идеей общей полезности своего предприятия и не стремился к получению дохода от производства. На этом основывалось его прошение о кредитовании, которое он направил в государственные органы. За несколько месяцев до смерти он пожертвовал все свое состояние на продолжение исследований, предметом которых было производство литой стали. Тогда Крупп сказал: «Моим желанием, моей мечтой является такое положение немецкого фабриканта, когда он ни в чем не будет уступать его английскому собрату, и я сделаю все, что зависит от меня, чтобы добиться этой цели». Эти мысли разделял

и Фридрих Гаркорт, который в 1818 году оборудовал механические мастерские в замке Воттер. Подобно Гаркорту, в течение всей своей жизни отдававшему все силы общественным интересам, Фридрих Крупп тоже служил общему благу, хотя и в меньших масштабах. В отличие от долгих мучительных усилий, связанных со становлением сталелитейной фабрики, деятельность Крупна в качестве советника города Эссена была светлой и радостной; она может служить образцом служения своему народу отцам города и нашего времени.

Общественная деятельность Круппа началась в военные годы (1812-1815) в качестве комиссара, ответственного за распределение по квартирам горожан солдат действующей армии. В том беспорядке, которым сопровождалось прохождение частей действующей армии через город, он был воплощением покоя и ответственности, он старался быть справедливым, выполняя эту неблагодарную миссию и заслужил признание своих сограждан. Бургомистром Эссена, после ухода из города французской мэрии, стал представитель старинного рода Генрих Хьюссен, купивший в 1808 году у Хелены-Амалии Крупп металлургический завод «Гуте Хоффнунг» в Штеркраде. Его предки, как и предки Круппа, по традиции, были членами городского совета. Еще продолжалась война, а Крупп и Хьюссен занялись ликвидацией ужасного состояния, в котором были улицы и мостовые города.

После основательного ремонта главных улиц, для чего Крупп и Хьюссен использовали и свои личные отношения и вклады владельцев прилегающих участков, и добровольные пожертвования граждан, критика, произнесенная Грунером в адрес всех, кто занимался восстановлением города, не коснулась якобы Круппа и Хьюссена. Конечно, оставалось еще много невыполненной работы, но когда в 1823 году снова занялись укладкой камня на улицах города, Крупп передал новому бургомистру города Копштадту полностью подготовленный план мощения улиц, который советник города сделал сам. Этот план предусматривал использовать полуразрушенные стены города как каменоломню, а владельцев домов, живущих на участках, подлежащих ремонту, привлечь к финансовому участию в восстановительных работах. Именно по

этому плану в течение следующих 20 лет и были проведены все ремонтные работы, правда, после преодоления множества бюрократических препятствий. Крупп мечтал о том, чтобы окончательно убрать ставшие давно ненужными городские каменные стены и создать на их месте зеленое кольцо, которое охватывало бы весь город. Эту часть плана начали было осуществлять, но реставрация затянулась, а следующее поколение решало этот вопрос иначе.

Кроме своей службы в качестве советника города в декабре 1822 года он получил должность офицера, отвечающего за пожарную безопасность. Его предшественником на этой должности был механик Франц Дюннендаль, которому и здесь не повезло: именно в период его службы офицером по пожарной безопасности в Эссене в феврале 1821 года полностью сгорела его фабрика. Когда Высшим управлением по тушению пожаров на эту должность был назначен Фридрих Крупп, он сразу же представил бургомистру города Копштадту проект обновления эссенской пожарной службы, сам занялся ремонтом старинных пожарных труб, которые уже давно требовали ремонта, начатого до него Дюннендалем и другими. Кроме того, он настаивал, чтобы каждый владелец дома выполнял предписание городского противопожарного управления и держал у себя пожарное ведро, которое «должно было находиться в нижней части дома и использоваться только в соответствующих ситуациях».

Насколько важной была эта приписка, свидетельствовало то состояние, в котором находилось оборудование, предназначенное для тушения пожаров. Для этой цели использовались в то время дровяные бочки, которые чаще всего принадлежали нескольким домовладельцам. Только незначительное количество бочек было в хорошем состоянии, так как чаще «их использовали как емкости для заготовки овощей». Поскольку дома тогда, по традиции, были частными, и каждый домовладелец был хозяином в своем доме, эти указания не соблюдались. Несмотря на это, Крупп не жалел ни времени, ни сил, убеждая своих сограждан, и не успокаивался до тех пор, пока все бочки не были приведены в нужное состояние. Можно, конечно, свысока относиться к этим быто-

вым подробностям, но таков был Фридрих Крупп с его постоянной заботой о благе города, развитие которого как будто бы остановилось. Он видел в общем благе смысл своей работы, зачастую не думая о себе. Не стоит однозначно оценивать деятельность Круппа. Он и так достаточно часто испытывал снисходительное отношение со стороны своих дорогих сограждан, считавших его небогатым и странным. Но нужно отдать ему должное. Тот самый человек, который в истории со сталелитейной фабрикой был плохим коммерсантом, оказавшись финансовым помощником в масштабе города, проявлял точный расчет и умение распоряжаться общественными финансами; сохранились документы, свидетельствующие о том, как бережно он относился к каждому пфеннигу в городской кассе и к каждому камню в городских стенах. Его трезвый, врожденный разум и практический опыт сделали возможным то, что он во многом предвидел направление будущего развития общества; например, новые источники поступлений в общественное хозяйство в форме добровольных взносов граждан, в частности полученных от владельцев домов, он был очень изобретателен в использовании свободных городских площадей. Кроме того, он не упускал возможности переложить муниципальные расходы на государство. Долг, который числился за городом еще со времени Тридцатилетней войны и увеличился из-за последующих займов и процентов по займам нельзя было ликвидировать только экономией средств и бережливым расходом их. Понимая это, Крупп совместно с другими советниками подал прошение в государственные органы о хотя бы частичном погашении этого долга за счет государства. В то время оно не имело успеха. Позднее государство пришло именно к такому решению. Но это было уже после смерти Фридриха Круппа.

\* \* \*

Хотелось, чтобы Альфред Крупп был в этом отношении хоть немного похож на своего отца. Но в биографии Альфреда Круппа нет и намек на его участия в городском самоуправлении. Безусловно, у него были причины на то, чтобы всецело

заниматься своей фабрикой, собственным делом. Ведь он видел, как общественная деятельность его отца довела фабрику почти до полного разорения, подорвала его силы, а также его и без того не очень крепкое здоровье. В последние годы он очень страдал от недуга, выражавшегося в недостаточной способности сконцентрировать внимание на определенном предмете, но он не сдавался и продолжал заниматься привычной работой: предлагал свою литую сталь не только немецкому Монетному двору, но и другим монетным дворам, планировал построить еще одну сталелитейную фабрику, иногда ему приходили мысли даже о строительстве сталелитейной фабрики в России.

Неудачи преследовали его и в конце жизни, но Крупп продолжал сопротивляться им. Вместо ссуды, обещанной ему государством, начинается строительство государственной сталелитейной фабрики возле Нойштадт-Эберсвальде, которая со временем станет успешно конкурировать с фабрикой Круппа. Судебные процессы омрачали последние годы тяжело больного Фридриха Круппа, постоянно лечившегося в Бад-Лангеншвальбахе. В 1824 году его прекрасный особняк «Ам Флаксмаркт» стал собственностью тестя, старого Вильгельми, который перепродал его отцу Фридриха Грилло. С этого времени убежищем Фридриха Круппа и его семьи стал небольшой домик, который он называл «постоянным домом», расположенный возле плавильной мастерской, куда он и переселился с женой и четырьмя детьми. Его мать вынуждена была взять на себя руководство кассовыми делами. Она была испугана постоянными процессами, которые возбуждались вокруг ее сына, она опасалась, что окажется без средств, хотя в ее владении находилась еще значительная часть фамильного состояния. Отношения между нею и больным и излишне чувствительным сыном были не так безоблачны, как раньше; он не понимал, что она всеми силами старалась спасти то, что еще можно было спасти от ее форстгоффского состояния. В 1821 году она погасила долговые обязательства сына на сумму 15000 талеров и 20000 прямо или косвенно вложила в фабрику. Оставшуюся часть состояния, которую хотела сохра-

нить для своих внуков, она решает оставить за собой, и, действуя со спокойной решительностью, лишает сына права распоряжаться им.

Такую же решительность она проявила по отношению к дочери Фридриха Круппа Иде, которую она против воли ее отца взяла к себе в дом, чтобы подыскать ей место, где она должна была учиться вести домашнее хозяйство и изучать два языка — немецкий и французский. В письме к сыну, конфликтовавшему со всем миром и с самим собой, Петронелла так объясняла этот поступок: «Теперь Ида ничем не может помочь тебе. Если же она научится чему-нибудь, то сможет помочь не только в ведении домашнего хозяйства. Если Альфред захочет когда-нибудь уехать за границу, она сможет помогать тебе в делах».

Последний аргумент был очень слабым утешением тяжелобольному Фридриху Круппу. Его фабрика давно бездействовала. Он сам сложил с себя все обязанности, которые выполнял в городском управлении. Из списка лиц, подлежащих обложению налогов, его вычеркнули. 8 октября 1826 года, через несколько месяцев после смерти Франца Дюннендаля, последние годы которого были также омрачены тяжелой болезнью, он умер в своем «постоянном» доме. Технический аспект производства литой стали был очень трудным; не менее трудным было и его финансирование. Необходимость решить наряду с технической задачей современную финансовую проблему, причем сделать это устаревшими и явно недостаточными методами — это была двойная задача, на которой он и сорвался». Такими словами описал судьбу Фридриха Круппа один из лучших знатоков современной экономической истории.

Фридрих Крупп сделал наследниками свою жену и детей и специально оговорил в завещании, что «фабрика должна перейти в полную собственность его жены и назначенного ею компетентного лица, которое сможет помогать ей в руководстве». Согласно воле своего мужа, Тереза Крупп взяла на себя все трудности, связанные с наследством, оградив от них детей. Петронелла Крупп-Форстгофф, его мать, в 1825 году разделила все, что осталось от ее состояния, на две части и

распределила одну часть между четырьмя детьми, оставив за собой право пользования всем наследством всю оставшуюся жизнь. В инвентарной описи, представленной Терезой Крупп, вдовой Фридриха Крупна, опекунскому совету, она отмечала, что в 1826 году пассивы почти на 10000 талеров превосходили активы, что земельные участки в Валькмюле и Эссене были заложены и во владении остался только один участок пахотной земли, находившийся около ветряной мельницы, неподалеку от Лимбеккертор.

Альфред Крупп — имя, полученное при крещении, — позднее он стал называть себя Альфредом — должен был в 1826 году уйти из школы и стать к плавильной печи в кузнице, начав рабочую биографию. Таково было распоряжение его отца, и он не мог ослушаться. Отеческое отношение, которое Фридрих Крупп проявлял к своим немногочисленным рабочим, запомнилось его 14-летнему сыну и, без сомнения, пошло ему на пользу. Семейные предания Круппов сохранили имя рабочего, который был первым учителем Альфреда Крупна в кузнице. Овладеть этой профессией ему помогали и другие опытные специалисты: Иоганн Дюннендаль, брат Франца Дюннендала из Мюльэймера, Фридрих Гаркорт и его брат Иоганн Каспар Гаркорт, владевший небольшим металлургическим заводом в местечке Гаркорт, ставший одним из самых надежных заказчиков Круппа, Вильгельм Люег, сменивший Якоби на металлургическом заводе в Штеркраде, Генрих Рохалль, имевший небольшое прокатно-шлифовальное производство в Бармене, и мастер чеканки монет Ноелль из Дюссельдорфа. К счастью Альфреда Круппа, его отец Фридрих Крупп, был открытым гостеприимным человеком и с ранней молодости приобрел хороших друзей, которые и помогли молодому Круппу на первых порах его деятельности, когда он, оптимистично и решительно настроенный, попытался запустить заглохшее дело отца.

Внешне ситуация в семье со времени смерти Фридриха Круппа как будто бы не ухудшалась. Не было долговых счетов, требовавших немедленной оплаты. Ближайшие родственники, не очень понимавшие его самолюбивые стремления, свя-

занные со всевозможными открытиями и откровенно не поддерживавшие его в свое время, теперь прилагали все старания, чтобы помочь его семье. Тереза Крупп решила что она сама должна помочь себе и своим детям; как говорили, она стала действовать в духе ее собственных рабочих, которые имели свои небольшие участки. Она завела небольшое хозяйство, в котором была одна-единственная корова, дававшая молоко, организовала продажу излишков на рынке и таким образом помогала и себе и своим детям. Советчиком во всех делах был ее зять Карл Шульц, владелец магазина в Эссене, который обладал более широким кругозором, чем многие из его сограждан. Создается впечатление, что именно Шульц был тем человеком, который помогал Терезе Крупп поддерживать переписку с нужными ей людьми; и уже не вызывает сомнения, что в поездках, когда объезжал далеко живущих заказчиков, он не только убеждал клиентов в высоком качестве своих товаров, но и рекламировал литейную сталь, производимую на заводе Круппа. Частично Альфред Крупп и сам активно искал своих будущих заказчиков: где пешком, а где на извозчике, он обходил или объезжал окрестности Эссена; его можно было увидеть и в Гагене, Альтеке, Гоенлиббурге, Бармене и Золингене.

Произведенные им инструменты постепенно делали известным и самого Круппа. Он выпускал в это время токарные резцы, стамески, напильники и инструменты для обработки кожи. Конечно, среди рабочих Круппа были очень опытные специалисты, работавшие на фабрике еще при его отце, по своей рабочей квалификации они были выше его, но заводу был нужен руководитель, умевший найти выход из любой создавшейся ситуации, который обеспечил бы транспортировку изделий между плавильным цехом и кузницей. Альфред Крупп успешно выполнял эту роль, одновременно работая у плавильной печи, в кузнице или у тигельного пресса. По опыту, полученному им с ранних лет, его можно было считать зрелым человеком. Он хорошо понимал, сколько сил нужно было потратить, чтобы организовать производство, точно рассчитать и максимально использовать рабочее время.

Будучи в зрелом возрасте, он начисто отвергал представление о себе как о вундеркинде, успехи которого были след-

ствием его способностей. На деле с самого начала его сопровождали горькие разочарования и тяжелые удары. Особенности производства, которые он недостаточно знал, технические ошибки, проявлявшиеся уже в процессе работы, доставляли ему горькие минуты. Инструменты для дубления кожи часто получались недостаточно жесткими, литая сталь иногда оказывалась низкосортной и требовала переплавки. В 1828 году Крупп проводил опыты с целью превратить остатки от стального литья в напильники. В этом производстве он был вынужден производить расчеты, учитывая даже копейки. Но стремление к экономичности вышло за рамки разумного, так что оно стало обходиться слишком дорого. Кроме того, он занялся производством валков, но предприятие оказалось неудачным из-за низкого качества применяемого сырья. К тому времени, когда умер Фридрих Крупп, на фабрике оставалось всего двое рабочих. В течение следующих трех лет их число возросло до 8 человек, а в 1831 году — до 9. Производство литой стали в период до 1830 года колебалось между 6000 и 9500 фунтами, в 1830 году оно снова упало до 8000 фунтов. В пересчете на денежные единицы объем оборотов до 1830 года возрос с 1607 до 3527 талеров, а в 1830 году снизился до 2188 талеров, то есть был гораздо ниже, чем в самые удачные годы при Фридрихе Круппе.

В денежных затруднениях Круппу помогала бабушка, Петронелла Крупп, которая после смерти ее сына перестала активно заниматься руководством производства, и Карл Шульц, который в 1830 году отдал под залог часть своей собственной ссуды, выделенной под недвижимое имущество. Дедушка Круппа Вильгельми все больше времени уделял ведению дел, связанных с его наследством, уходя от торговых операций. Он стал банкиром Альфреда Крупна, дисконтировал его векселя, занимался его долговыми обязательствами и неохотно ссужал деньги. Так как общение со стариком становилось очень затруднительным, мать Круппа Тереза как лицо, владеющее заводом, снова обращается к прусскому правительству с просьбой о займе, но берлинские ведомства отказывают ей, как когда-то отказывали в подобных просьбах Фридриху Круппу.

Между тем, Альфред Крупп искал новые возможности для сбыта своего товара. Он искал людей, которым он мог поручить продажу его инструментов для дубления кожи в разных городах и пришел к мысли о необходимости создания торговой организации. Его объявление, помещенное в газете, гласило: «Кожевник получит на каждый день проездные в сумме, достаточной для проживания, 20-23 монет серебром, а также комиссионные от проданного товара: 10 % от каждой отдельной вещи и 5 % от общей суммы проданных товаров». Неизвестно, чем окончилась командировка кожевника, продававшего, по заданию Круппа, инструменты для дубления кожи.

\* \* \*

Чтобы понять как формировался характер Альфреда Круппа, нужно помнить о трудностях, которые ему пришлось преодолевать на первых этапах его деятельности. Конечно же, этот оптимистичный по натуре молодой человек не был аскетом, но внутренние переживания и потрясения сказались на его характере, и от чрезмерной уверенности в своих силах, которой он отличался, как только покинул школу, не осталось и следа. Он принадлежал к тем несчастливым людям, которые забывают хорошее быстрее, чем плохое, поэтому его воспоминания о юности имеют горький привкус. Наверняка в ней не все было таким мрачным, как ему это казалось спустя несколько лет. Но тем не менее жизненный опыт сыграл свою роль, и Крупп сделался серьезным молодым человеком.

А между тем, литые стальные валки продавались очень хорошо. Их производство начал еще Фридрих Крупп, который поставлял их в мастерские на монетных дворах, отлитые ролики, которые обтачивали, шлифовали и закаляли монеты. Летом 1828 года Альфред Крупп продумал шаги, которые должны были помочь ему внести некоторые изменения в производство. Начиная с ноября 1829 года и до февраля 1830 года, когда из-за холодной погоды останавливалась работа кузницы, он оборудует на верхнем этаже здания в Валькмюле токарную и шлифовальную мастерские. Несмотря на всю простоту этого замысла, у Круппа появляется возможность перейти от

изготовления полуфабриката к готовой продукции и уже в августе 1830 года изготовить для частной фирмы первую пару полностью отшлифованных и закаленных валков. В 1831 году он продает первые литые валки в монетные дворы городов Гота и Эйзенах. Цена, 100 талеров за пару валков, была достаточно высокой, поэтому можно было начинать переход от ручного производства к механическому. Но ни на сталелитейной фабрике в Эссене, ни в Валькмюле его начинания с механическими мастерскими не будут успешными.

Насколько нам известно, первая попытка Крупна наладить продажу своих изделий через агентов-кожевников не удалась. Тогда он сам отправился в путь. Зимой 1832 года он совершает большую поездку вверх по Рейну и посещает города Бонн, Кобленц, Висбаден, Оффенбах, Пфорцгейм, Штутгарт, добирается до Гейльбронна и Ганау. Благодаря усилиям Крупных угольных магнатов Штиннеса и Ганиеля, которые занимались предпринимательством с меньшей фантазией, чем Альфред Крупп, но с большим успехом, а следовательно, и в северной части страны продажа рурского угля была хорошо налажена. Дядя Альфреда Круппа, Карл Шульц, постоянно расширявший свое торговое дело в Эссене и регулярно посещавший Франкфуртскую ярмарку, считал, что в этой части страны есть все возможности для расширения сбыта продукции Круппа. Крупп продолжал поиски покупателей и нашел на юго-западе страны новый круг клиентов, охотно приобретавших его небольшие хорошо отполированные валки из литой стали. Это были ювелиры и золотых дел мастера, занимавшиеся обработкой дукатного золота и тонкого серебра и не имевшие до этого соответствующих приспособлений. Одновременно в верхнерейнских областях, где было хорошо развито кожевенное производство, Крупп предлагает наборы инструментов для дубления кожи и организует в Оффенбахе свой первый склад инструментальной стали.

Ели из этой поездки Крупп вернулся домой с определенными успехами, хорошими впечатлениями от посещения северной части страны и начал производство целых вальцовочных станков, то следующая деловая поездка, которую он

предпринял в отдаленные страны, принесла его фирме настоящий успех. Учитывая особенности его личности, можно предположить, как нелегко было Круппу переносить лишения первых лет его самостоятельной деятельности. Но вспомним стихотворение Шиллера о Колумбе, в котором он говорит, что в этой личности проявились одновременно и природные задатки и гениальность: «...Все то, что гений миру посулит, Природа без усилий сотворит...» Эта слова, без сомнения, можно отнести к данной истории.

Учреждение Немецкого таможенного союза, устранявшего многолетние препятствия, стоявшие на пути торговых отношений внутри самой Пруссии, способствовало подъему экономики и давало шанс молодому Круппу. То обстоятельство, что он не упустил его, говорит о его энергии и широком кругозоре. Находясь в поездке 12 недель, испытывая все неудобства длительного путешествия, он посетил Вюртемберг, Баварию и Саксонию, которые благодаря новым правилам перестали считаться за границей, и заключил торговые связи в таком объеме, который превосходил возможности его маленькой фабрики. Он привез заказы на валки на сумму 6000 гульденов, количество рабочих на его производстве быстро росло, сначала до 17, а в течение следующего года оно возросло до 45 человек; производство литейной стали возросло от 9000 до 28000 фунтов.

По объему своего производства ко времени учреждения Таможенного союза фабрика Круппа представляла собой предприятие средней величины, по его оборудованию оно относилось к мелким предприятиям, с учетом небольшой энергетической мощности маленькой речки Берн, на которой стояла фабрика. Следующей задачей Круппа было приобретение паровой машины, которая по мощности была бы достаточной, чтобы обеспечить работу кузнечной, токарной и шлифовальной мастерских. Необходимость перехода на мощную паровую машину Крупп ощущал уже давно, но из-за отсутствия средств откладывал решение этого вопроса. В 1834 году, когда он уже располагал средствами для приобретения паровой машины, он не мог обратиться ни к Дюннендалю, ни к

Гаркорту, основоположникам паросиловых установок, так как один уже умер, а другой обанкротился и с долгом в 8000 талеров должен был покинуть фабрику. Довольно выгодное предложение Крупп получил от завода «Гуте Хоффнунг», но в этом случае требовалось поручительство об оплате. Крупп нашел поручителя внутри своего семейства, им стал его двоюродный брат Карл Фридрих фон Мюллер, который таким образом стал компаньоном фирмы Фридриха Круппа.

Отец Карла Фридриха фон Мюллера, как нам уже известно, был женат на сестре Фридриха Круппа и с неодобрением наблюдал за возникновением сталелитейной фабрики, поглотившей все семейное состояние. Его сын, с которым вдова Крупп, хозяйка завода, заключила в 1834 году компаньонский договор, изучал в Галле сельское хозяйство, женился на дочери канцлера города Галле Нимейера и занялся хозяйством в своем дворянском поместье «Замок Меттерних», расположенном в округе Ойскархен. Как компаньон он имел одну треть стоимости сталелитейной фабрики и оговорил себе право непосредственного участия в руководстве фабрикой. В договоре особенно оговаривалось, что оба сына Круппа — Альфред и Герман Крупп (последний с 1831 года работал на фабрике бухгалтером) — получают зарплату при условии, что фабрика будет приносить доход в 15 %. Альфред Крупп чувствовал себя обязанным своему двоюродному брату и его детям по многим пунктам: за то, что он имел теперь средства на оснащение завода паровыми установками, удовлетворение его очередного займа с 5 % ставкой, помощь в установлении связи с кельнским банком И. Д. Герштатт, который взял на себя расчеты с южно-немецкими фирмами и предоставлял Круппу кредит, который покрывался платежами Карла Фридриха фон Мюллера. После того как была установлена паровая машина и молот весом в 450 фунтов начал работать, Крупп перемещает токарную и шлифовальную мастерские из Валькмюле в Альтен-Эссен, в здание новой фабрики. Кузница в Валькмюле в необходимых случаях выполняла заказы и позднее, когда весь завод уже перешел на новое место. Так продолжалось до 1839 года, когда Круппу пришлось продать этот участок.

Затраты на паровую машину и другое оборудование требовали постоянного усовершенствования и новых средств, они выходили за рамки предварительной сметы. Предпринятое Круппом расширение фабрики могло бы окупиться только в случае поступления большого числа новых заказов. Герман Крупп, которому было тогда чуть больше 20 лет, прекрасно справлялся со своими обязанностями, так что оба они — и Герман, тщательно выполнявший бухгалтерские обязанности, и Альфред, находившийся в постоянных разъездах по делам фирмы, хорошо дополняли друг друга. Альфреду Круппу удалось открыть для своего производства доступ на швейцарский и южно-французский рынки. Герману Круппу удалось привлечь к участию в работе своей фирмы Морица Тиса, племянника известного металлургического магната и профессора из Фрейнберга Вильгельма Лампадиуса ученого, который выделял металлургию в самостоятельную научную дисциплину. До этого Тис ездил, выполняя поручение фирмы И. Г. Брауна в Ронсдорфе; с 1 августа 1836 года он поступает на службу в фирму Круппа. В первой своей поездке в качестве сотрудника этой фирмы он сумел установить контакт между Круппом и французскими фирмами в Париже и Лионе, потом поехал в Вену, где после этого продукцией Круппа заинтересовался Главный монетный двор, из Вены — в Брюссель и снова вернулся в Париж.

В 1838 году он отправляется в свое последнее и самое длинное путешествие в Россию с аккредитивом на 2000 рублей, выданным банком Герштатт. То, о чем мечтал Фридрих Крупп — поставка литейной стали фирмы Крупп в большинство стран Европы — стало медленно, шаг за шагом, осуществляться. В 1836 и 1837 годах были сделаны первые поставки за океан — в Бразилию, а также в Восточную Индию. В Год, когда представитель фирмы Круппа ездил в Россию, сталелитейное производство достигло наивысшей точки и выражалось в сумме 90000 фунтов, такого подъема оно не достигало в следующие четыре года. Возможно, причина спада производства, наступившего после 1839 года, была в долгом отсутствии Альфреда Круппа, в его поездках во Францию и Англию, продолжавшихся с июня до сентября 1839 года. В этих поездках,

которые тщательно подготавливал, он делал то, о чем давно мечтал, — находясь в Англии, учиться у англичан их методам ведения производства и одновременно искать неполностью изменить жизнь людей, дать им возможность управлять силами природы и увидеть в перспективе золотой век. Он ехал через Фландрию в Париж, где целенаправленно посещал золотых дел мастеров, часовщиков и механиков, предлагая им свои валки из литой стали.

\* \* \*

В октябре 1838 года Крупп ступил на английскую землю. Ему было тогда 26 лет, и хотя его школьное образование окончилось так рано, Альфред упорно занимался изучением языков, приобретая основы знаний еще дома, потом усовершенствовал их в постоянном общении с французами и англичанами, и теперь он бегло говорил и писал по-английски и по-французски, хотя и не совсем безупречно. Англия ему понравилась, и он понравился англичанам. Он свободно общался с фабрикантами, был частым гостем в английских семьях, ему нравился английский стиль жизни, гостеприимство, которое он встретил здесь; все это было так не похоже на безрадостные, заполненные только работой месяцы, проведенные им в Париже. В Англии он ожил. Однако будущее не было безоблачным. Из Эссена шли тревожные письма, в Париже, куда он вернулся из Англии в 1839 году, было беспокойно, в деловых отношениях начались неожиданные препятствия. Конечно, эти препятствия были отражением всеобщего экономического кризиса, прошедшего по Европе, они еще более обострялись политическими причинами. В Брюсселе Бельгийский банк прекратил платежи. Крах банка повлек за собой банкротство крупного английского предпринимателя Джона Кокерилла, связанного с шестьюдесятью промышленными предприятиями в Бельгии, Франции, Испании, Германии и Польше. В бурлящем Париже дело дошло до выступлений на баррикадах.

Все это понимали заказчики Круппа — золотых дел мастера, ювелиры и часовщики. В своем письме из Парижа Крупп

пишет: «Почти все, кто в прошлом году были согласны заказать у меня нужные им товары, сегодня отказываются от заказов, говоря, что в нынешнее беспокойное время они предпочитают сохранить свои деньги в прежнем виде, так как не уверены в завтрашнем дне».

Хотя деловой результат поездки не совсем удовлетворял Круппа, можно сказать, они стали рубежом в его жизни. После его возвращения в Эссен заканчивается период, который можно назвать «годами странствий и учебы», он уже перестает быть учеником и становится опытным мастером своего дела. Если проанализировать период времени, который последовал за его поездками в Англию и Францию, то, несмотря на все финансовые заботы и допущенные им ошибки, этот период в жизни Круппа окажется все же успешным благодаря тому, что три брата Крупп действовали заодно и поддерживали друг друга. С весны 1839 года на фабрику пришел третий брат — Фридрих Крупп (родившийся в 1820 году). После окончания школы он начал работать на фирме в качестве ее представителя в других городах. Он ездил в Брюссель, Лейпциг, Мюнхен и Штутгарт. Однажды во время отсутствия двух других братьев он взял на себя руководство заводом.

Как выяснилось, для Фридриха Круппа приоритетной была техническая область производства. Его собственная техническая одаренность обнаружилась, когда он занялся изготовлением звонков из тяжелой в работе прутковой стали. Его звонки имели различные оттенки, напоминавшие звучание камертона. Занимаясь разработкой тиглей, он сумел улучшить их качество, уменьшить слой неплотного литья, что позволило фирме выпускать тяжелые и плотные отливки, имеющие большую прочность. Сконструированный им аппарат для собирания пыли, образующейся при грубом шлифовании был выдающимся изобретением, поставившим Круппа на самый высокий пьедестал, который был в то время. В переводе производства с изготовления валков на строительство целых прокатных станков, которые Альфред Крупп поставлял в Бармен, Берлин, Вену и Варшаву, Фридрих Крупп не принимал активного участия. Если до этого времени все ремесла, связан-

ные с обработкой благородных металлов связывались с индивидуальной работой мастера, то в духе наступившего времени стал популярен поточный метод работы над изделиями, который значительно увеличивал возможности фирмы-изготовителя. Этот метод был воспринят с воодушевлением, от него ждали многого, даже невозможного; при этом сильно переоценивались и технические возможности машин.

Заклячая договор с Главным монетным управлением, Крупп быстро согласился на условия берлинских властей, ставившие его производство в жесткие временные рамки и вскоре понял, что сделал это напрасно, так как не мог выдержать такого темпа работы. И хотя внешне, по словам его кузена, Крупп выглядел в то время, «как английский лорд», внутренне он не был так спокоен, поскольку вынужден был вести изнурительные переговоры, длившиеся иногда годами, чтобы добиться, например, соблюдения заказчиками договорных цен, он неоднократно обращался с заявлением к президенту венской придворной судебной палаты фон Кюбеку; при этом он наносил себе значительный урон, выражавшийся в потере времени и в денежных издержках, которые доходили до 30000 гульденов.

Финансовое положение фирмы было тяжелым, осложняемое еще больше тем, что Крупп не располагал прежними резервами — земельными участками его семьи, которые должны были быть проданы. С 1842 года банк Герштатт предоставил ему кредит в сумме 15000 талеров, который Герштатт оформил как ипотечную ссуду под залог металлургического завода. Имело значение и то, что у Круппа изменился компаньон. На место Карла Фридриха фон Мюллера, который в 1844 году вышел из фирмы, пришел друг юности Альфреда Круппа, Фридрих Зеллинг, обладатель крупного капитала, компаньон Торгового дома «Арнольд Теодор Зеллинг, Эссен, Роттердам», который в свободное время сопровождал туристов, путешествующих по Англии. Карл Фридрих фон Мюллер в течение 9 лет своей работы с Круппом непрерывно рисковал своим состоянием, он даже заложил, правда, временно, свое родовое поместье — Меттерних. В конечном результа-

те за все время он получил прибыль, соответствующую 6 % от вложенного им капитала. В результате сотрудничества трех братьев Крупп в 1843 году в производстве появилась техническая новинка — ложечный (или желобчатый) валок.

Вопрос о том, кто же из братьев больше других был причастен к созданию этой машины, изготавливавшей ежедневно 150 дюжин ложек, вилок и других частей столовых приборов, не очень интересовал их, следовательно, и для нас он не имеет большого значения. В 1843 году Альфред Крупп начал вести переговоры с венским предпринимателем Александром Шеллером по поводу основания большой, рассчитанной на экспорт фабрики, на которой при помощи ложечного валка изготовлялось бы большое количество столовых приборов. Между Круппом и Шеллером в 1843 году было заключено еще два договора, один — о сотрудничестве, другой — о поставке оборудования. Согласно первому договору, Шеллер отвечал за обеспечение инвестиционного капитала и производственные фонды. Его капитал должен был приносить прибыль в размере 5 %, по договору Шеллер оставался единственным владельцем фабрики до тех пор, пока фирма Фридриха Круппа не выплатит ему половину всего вложенного им капитала. Крупп или его братья отвечали за оборудование фабрики, они должны были наладить работу и лично руководить производством без всякого возмещения до тех пор, пока производство станет регулярным. Согласно второму договору, Крупп брал на себя изготовление и поставку 5 машин и 33 фасонных валков для производства ложек и вилок; за это Шеллер должен был сразу перевести на счет Круппа в банке Герштатта 10000 талеров, а следующие 11000 — после поставки машин. Герман Крупп переехал в Берндорф в качестве технического директора; при этом он не предполагал, что 23 сентября 1844 года — дата его прибытия — станет рубежом в его биографии и что с этим городом будет связана вся его дальнейшая жизнь.

Недостаточный практический опыт Германа Круппа сказался на работе фабрики, которая на первых порах приносила только убытки. Позднее он напишет в своих воспоминаниях:

«Прошло семь лет, пока мы стали зарабатывать». В это время благодаря средствам, вложенным Зеллингом, составлявшим в 1846 году 54596 талеров, Альфред Крупп смог почувствовать большую финансовую свободу. Несмотря на то, что Зеллинг так же как и Крупп, принадлежал к знатной старинной семье и был другом юности Круппа и между ними было принято обращение на «ты», он не считал, что эти отношения могут служить основанием, чтобы он ограничился своим участием в общем деле и во всем положился на умелое ведение дел Круппом. Последний должен был еженедельно отчитываться перед Зеллингом, который входил во все детали дел. Он не стеснялся и часто высказывал свои возражения по самым разным вопросам: ему не нравились финансовые распоряжения Круппа, быстрое увеличение заводских площадей, он считал, что склад для хранения сырьевых ресурсов выстроен слишком большим. Кое-какие черты Круппа он критиковал не без основания. В стремлении Альфреда Круппа развернуть строительство любой ценой он видел отражение строительной лихорадки, свойственной в прошлом его отцу, Фридриху Круппу. После того как Зеллинг стал соучредителем фирмы, Крупп построил вторую плавильную мастерскую с 14 печами, трехэтажный склад, здание мастерских и еще один жилой дом, который как будто соединял старую плавильную мастерскую с основным зданием фирмы. Зеллинг, живший сначала в Эльберфельде, а потом в Кельне, часто видел финансовое положение Круппа лучше, чем сам Крупп, которого захватила идея постоянного увеличения завода, не имевшая под собой реальной основы в виде наличия капитала.

\* \* \*

После прихода Зеллинга в фирму для Круппа наступил недолгий период коммерческого успеха. Он заключает два больших договора с дирекциями монетных дворов в Париже и Утрехте, с которыми Крупп уже в течение двух лет вел переговоры. В обоих случаях Альфреду Круппу удалось самому успешно завершить переговоры. В 1845 году в Париже он получает один из самых выгодных заказов на изготовле-

ние четырех вытяжных и двух наладочных механизмов с валками диаметром 6-7 3/4 дюйма. Из Парижа Крупп едет в Лондон, а оттуда в Утрехт, где утрехтский Монетный двор заказывает у него два вытяжных и два наладочных механизма и по три пары валков к каждому механизму. С этим заказчиком Крупп продолжал успешно работать и в последующие годы. Большой удачей парижской поездки Круппа была его встреча с Александром фон Гумбольдтом и симпатия, проявленная старым ученым к молодому фабриканту.

В этот раз Гумбольдт снова находился в Париже после выхода первого тома его «Космоса». Крупп, имевший рекомендации от Прусского правительства, был представлен Гумбольдту. Крупп произвел на 76-летнего Гумбольдта хорошее впечатление, в ответ Гумбольдт, желая помочь молодому Круппу, разрешает ему воспользоваться его, Гумбольдта, парижскими знакомствами в интересах самого Круппа. Надо сказать, это немалое одолжение, полученное от патриарха немецкой науки! Крупп имел возможность продолжить это знакомство, начавшееся для него таким удачным образом, но подобное развитие событий не соответствовало беспокойному характеру Круппа, который всегда куда-то спешил. Крупп с интересом прочел его вступительную статью к «Космосу», в которой говорилось о сущности нового времени, «в котором материальное богатство и растущее благосостояние наций связывалось прежде всего с разумным использованием продуктов природы и природных сил. Те народы, которые отстают в промышленном развитии, применении механики и технической химии, разумном выборе и использовании естественных продуктов, у которых уважение к такого рода деятельности не захватило все существующие классы общества, обречены на снижение их благосостояния. Их положение будет особенно тяжелым в сравнении с соседними странами, в которых развитие науки и промышленности будет идти в одном направлении», — писал Гумбольдт в заключении.

На эссенскую сталелитейную фабрику вместо Германа Круппа пришел его кузен — Адальберт Ашерфельд. Характеризовали его по-разному: пожилые люди и пенсионеры гово-

рили, что он «истинный сын города», другие выражали свое мнение более откровенно: «хвастун, несерьезный». Это был человек, без сомнения, оригинальный, по специальности — мастер по обработке драгоценных металлов, который имел немалые заслуги перед фабрикой. Для всего руководства фабрики это было время новых начинаний, разработки новых областей производства. Крупп нашел для произведенных им изделий применение в горной промышленности, которая в 40-е годы находилась на подъеме и продвигалась на север. Наборы инструментов для горняков из стали, произведенной Круппом, буры для каменной породы, ножи разного вида, кирки, стальные части машин закупались шахтами, которыми владели Хелена-Амалия, Виктория Маттиас, Каролус Магнус, Нойвезель, Фотксбанк у Борбека, Гагенбекк, Више у Мюльгейма, Пертингэипен у Вердена, кроме того, их приобретали эшвайлерское горное объединение, гостенбахаровский каменноугольный карьер у Саарбрюкена, даже рудники, принадлежащие королевскому семейству в Парновице и Вальденбурге.

Уменьшение сбыта, наступившее позже, объяснялось упадком в промышленности осенью 1846 года, который перешел в тяжелый экономический кризис. Может быть, высокая цена на сталь, производимую Круппом, была препятствием на пути ее более широкого распространения. Сегодня трудно проследить дальнейшее движение стали, выплавленной в брусках, в других производственных областях, кроме горной. Существуют доказательства, что машиностроительные заводы, например Динглер в Цвейбрюккене, чугуно-литейные заводы в Диршоу, Вене и Сейне были заказчиками Круппа.

В это время сталелитейная фабрика Круппа начала выпускать первые стволы ружей, в которых ковка производилась по вогнутой поверхности, панцири и первые рессоры для железнодорожных вагонов. Фабрика начала работать с перебоями и было ясно, что она делала эксперименты. Особенно дорогостоящим оказался эксперимент (который в конце концов сорвался) по строительству в Эссене фабрики, выпускающей только столовые приборы. Этот проект должен был осуществ-

вляться с участием Вильгельма Егера, фабриканта из Эльберфельде, за которым стоял банк Гейдта. Неподалеку от Бохума у фирмы Круппа появился еще один конкурент — сталелитейная фабрика Якоба Майера, изобретателя из Швабии. Но еще более тревожным, чем эта конкуренция, которая могла закончиться неизвестно чем, было отсутствие больших заказов.

Еще весной 1846 года Крупп был относительно спокоен и мог хоть как-то успокоить своих компаньонов. Он писал: «В том, что в Париже и Голландии мы получили свои деньги, в сумме, составляющей приблизительно 33000 талеров, на несколько месяцев позднее, чем это предусматривалось контрактами, здесь нет несколько нашей вины, мы еще ничего не потеряли, нам не нужно ни закрывать коксовые печи, ни увольнять рабочих, чтобы покрыть расходы. Но теперь, очевидно, наступает такое время, когда нужно сократить производство, если мы не хотим нанести себе большой урон». Дальше в письме Крупп исписывает целые страницы, рассуждая на эту тему, которая, вероятно, очень волновала его.

Баланс, подведенный 28 февраля 1846 года, говорил о хорошей прибыли, хотя соучредители ожидали большей прибыли. Следующий, от 31 декабря 1847 года, обнаружил убытки в сумме 21139 талеров. Баланс, подведенный в Берндорфе, был таким же неутешительным, причем фирма Круппа несла половину всего ущерба. В конце года Крупп и его компаньоны были поставлены перед необходимостью принятия серьезного решения. Альфред Крупп — владелец сталелитейной фабрики В 1846 году количество рабочих, занятых на фабрике Круппа, сократилось с 142 до 108 человек, в 1847 — со 106 до 76. На его предприятиях работало много людей, приехавших в Эссен на заработки; их уровень жизни был ниже, чем у коренных жителей этого города, которые по крайней мере имели свой угол. К социальным учреждениям относилась больничная касса фабрики, оказывавшая рабочим в случае болезни хоть какую-то помощь. В годы, отмеченные голодом, — 1812/13, 1817 и 1846 — фирмой была организована раздача зерна для рабочих. В 1845 — 1847 годах оплата труда рабочих в Рурском угольном районе несколько возросла и

стала одинаковой для всех рабочих за исключением рабочих, занятых в угольной промышленности, которые оплачивались несколько выше.

У нас нет документальных свидетельств того, как был заключен договор от 24 февраля 1848 года, по которому Альфред Крупп становился единовластным хозяином сталелитейной фабрики, поскольку все предварительные переговоры об этом велись в семье в устной форме; также неизвестно, насколько верным было распространенное в семье Крупп мнение, что дядя Альфреда Круппа Карл Шульц очень активно работал в фирме Круппа. По сохранившимся письмам мы знаем, что Зеллинг настаивал на продаже Берндорфа. Передача всех прав фирмы Фридриха Круппа берндорфскому метизному заводу в лице Германа Круппа не имела никакого отношения к продаже эссенской сталелитейной фабрики Альфреду Круппу, которая состоялась только в 1849 году. Личные же отношения между Германом Круппом и Шеллером с тех пор, как оба стали полноправными хозяевами берндорфской фабрики, вскоре наладились.

Самым печальным последствием изменившихся условий владения собственностью был уход самого младшего из трех братьев с завода в Эссене. Фридрих Крупп-младший унаследовал от отца страсть к изобретательству, но он обладал несравненно большими талантами в этой области и соответственно достиг больших успехов. Известно, что в отношениях на производстве часто возникают разногласия между техническим и коммерческим директорами. Ярким примером таких противоречий может служить история бохумского сталелитейного объединения, одного из самых сильных конкурентов Альфреда Круппа. Хотя авторы, написавшие историю промышленного развития этого концерна, явно не хотели касаться подробностей конфликта, возникшего между Якобом Мейером и Луи Баре, но даже такие, ставшие известными факты, как подача заявлений об уходе со своих постов обеими сторонами, разногласия в Совете управления концерном и краткое сообщение о временном уходе со своего поста Луи Баре, многое могут разъяснить. После своей временной добровольной отставки Луи Баре вернулся, чтобы продолжить войну.

Отношения между Альфредом Круппом и его младшим братом складывались еще сложнее, поскольку Альфред Крупп кроме выдающихся коммерческих и организаторских способностей имел и незаурядные технические способности. Фридрих Крупп с самого начала вполне мог работать на сталелитейной фабрике под руководством своего брата Альфреда, но что-то не устраивало его, и он ушел, чтобы пройти своим собственным путем, полным заблуждений и ошибок; он вступил с кем-то в другое предприятие и потерпел там неудачу. В 1853 году Зеллинг попытался вернуть его на производство, но безрезультатно. Получая от фирмы Круппа пенсию, вполне, впрочем, заслуженную, он закончил свою жизнь в Бонне в полном одиночестве, коллекционируя художественные ценности.

Становление Альфреда Круппа в качестве хозяина производства осложнилось непредвиденными обстоятельствами, которые чуть было не свели на нет плоды его двадцатилетней работы. В день, когда он стал полным хозяином фабрики, в Париже разразилась революция, которая в марте бурей ворвалась в Рейнскую область. Известная фирма «Матиас Штиннес», основатель которой умер в 1845 году, прекратила платежи. Банкирская контора Шаффхаузен в Кельне сделала то же самое. В одном из писем, написанных Идой Крупп в эти дни, говорилось: «Матиас Штиннес, владеющий большинством угольных рудников, не только прекратил платежи по векселям, превышающим сумму в 700000 талеров, но, ссылаясь на невозможность сбыта продукции, уволил много рабочих в Эссене и Мюльгейме, оставив их без куска хлеба. Рабочие начали волноваться, возникли беспорядки, дело дошло даже до вызова военных .. Альфред Крупп вчера вечером собрал всех рабочих, рассказал им о тревожном времени и о том, чего он ждет от них в этой ситуации. Он просил, чтобы никто из них не принимал участие в беспорядках, если они дойдут до Эссена. Он сказал, что хотел бы, чтобы они не поддерживали смутьянов, и даже наоборот, старались бы убедить тех, что все должно закончиться без происшествий, поскольку это будет лучший выход для всех. Я думаю, что рабочие хорошо восприняли его слова».

В эти беспокойные дни рабочие на фабриках начали разбивать оборудование; так было, например, на ремшейдерском чугунно-литейном заводе Прусской торговой фирмы, который был полностью разрушен рабочими. От Круппа ушло всего 2 человека, и двое рабочих было уволено; остальные 70 человек продолжали работать и получали зарплату, хотя финансовое положение завода было очень тяжелым. Повторилась ситуация, когда у Круппа не было денег для выплаты зарплаты рабочим. Тогда он решился отдать на Монетный двор в Дюссельдорфе свое фамильное серебро, чтобы переплавить его в монеты. Он не обладал ни честолюбием, ни самоуверенностью известных рейнских предпринимателей, таких как Мевиссен, Кампхаузен или Ганземан, считавших себя спасителями отечества. К нему больше подходили слова, с которыми он обратился к своему кузену Ашерфельду, когда тот поступал на фирму Круппа: «У нас на заводе нет времени для чтения книг, политики и тому подобного...». Он считал себя ответственным за порядок в его собственном доме, полагая, что за порядком в государстве должны следить люди, стоящие во главе государства. Ему удалось получить два больших заказа на станки для отливки ложек: один заказчик должен был быть из России, другой — из Берлина, они обеспечили завод работой на летние и осенние месяцы. Как мы помним, производить литые оси для стрелок, используемых в путевом хозяйстве Крупп начал еще до наступления великого кризиса. Заказы на первые литые оси он получил в марте 1847 от Кельнско-Мюнденерской железной дороги, первый участок которой прошел к северу от Эссена через Альтенэссен. В июне следующего года от этой железной дороги поступил заказ на 2400 рессор разного типа, а в октябре того же года — на 325 вагонных осей, работу которых Крупп гарантировал в течение 5 лет. Техническому прогрессу способствовала также конкуренция частных железнодорожных компаний, имевших государственные концессии на участие в строительстве дорог.

В то время как бергмаркская железная дорога, находившаяся под полным государственным управлением, не проявляла заинтересованности в сотрудничестве со сталелитейной

фабрикой, то частные железнодорожные компании были постоянными заказчиками Круппа. В это время Крупп стремится в производстве выйти за рамки потребностей страны на европейский и мировой рынки. С 1852 года фабрика поставляла оси для паровозных колес, по заказу Рейнского пароходства и компании Тристер Ллойд. Первая партия паровозных гребных винтов была поставлена в Египет для строящейся роскошной яхты вице-короля и снова, как во время образования Таможенного союза, экономическое развитие страны и развитие предпринимательства шли в одном направлении.

Спад революционного движения, открытие ископаемых запасов золота в Калифорнии и Австралии способствовали успешной финансовой деятельности во многих странах, что отразилось на заказах сталелитейной фабрики Круппа. В банки снова стал возвращаться капитал, часто они не могли справиться с количеством денег, поступающих в них. В Рурскую область, где была найдена железная руда, устремились иностранные капиталы. С учреждением Гердеровского горно-металлургического союза, инициатором которого был Густав Мевиссен, начался новый период в экономике страны; в середине этого же десятилетия в связи с образованием целого ряда других горных объединений часто стало произноситься имя Фридриха Круппа.

\* \* \*

Дальнейшее развитие фабрики Круппа основывалось в значительной степени на связи с Оппенгеймом. Дагоберт Оппенгейм-младший, возглавлявший семейный банк, занимал ответственный пост в совете Кельнско-Мюнденерского железнодорожного общества, которое на волне нового после-революционного подъема заказало у Круппа свыше 2800 железнодорожных осей различного назначения. Уже в ноябре 1849 года Оппенгейм дает Круппу кредит на сумму 30000 талеров. Кроме деловых связей с банком Герштатт, Крупп вступает в переговоры с еще одним банковским объединением, которое также предоставило ему кредит на 30000 талеров. Изменения, произошедшие в деятельности Круппа, удивля-

ли его современников, пытавшихся понять их причину. Так и не найдя объяснения, они высказали общеизвестную истину, гласившую, что успех обычно сопутствует тому, кто сам стремится к нему.

На Всемирной лондонской выставке, состоявшейся в 1851 году в Хрустальном дворце под покровительством принца Альберта, — выставке, которая стала символом экономики завтрашнего дня, — сталь, произведенная на заводе Круппа, получила самую высокую оценку и всемирную известность. Этот успех позволил Круппу, находившемуся в Англии, заключить с английской фирмой «Илкингтон, Мейсон и Кё» договор на 8000 фунтов, что позволило ему погасить ипотечную ссуду в банке Герштатта и временно погасить счет в банке Оппенгейма. Но долгий отдых не был свойствен Круппу. Он был всегда в пути, однажды Зеллинг сравнил его со странствующим вечным жидом. Он опять объезжал Берлин, Штеттин, Бромберг, Дрезден, Лейпциг и привозил оттуда договоры. В 1854 году на Промышленной выставке в Мюнхене Крупп представил собственное последнее изобретение — бесшовный железнодорожный ободок, который считал самым значительным в своей жизни.

Благодаря исключительной энергии, которая в те годы еще побеждала его физические недомогания, полностью изменилась вся его фабрика: появилась первая механическая мастерская, первый прокатный цех, который вскоре стал для него слишком мал, новый кузнечный цех, чугунно-литейный завод, пудлинговый завод, большой бандажный стан и еще одна механическая мастерская. Число работающих на его предприятиях, составляющее в год Всемирной выставки в Лондоне 250 человек, в 1857 году поднялось до 1000 человек. Хотя недостатка в заказах не было, неудач в эти годы у Круппа тоже было достаточно. Представители Круппа в Париже, Лондоне, Берлине и Вене, люди деятельные, предоставляли ему такое количество заказов, с которым не могли справиться все его мастерские. Но самые большие неприятности Круппу доставляли острые разногласия с его основным конкурентом — Бохумским объединением, который упорно, хотя и безуспеш-

но, опротестовывал выдачу Круппу прусским правительством патента на изготовление бесшовных колесных рессор. На Всемирной парижской выставке в 1855 году Крупп, воспринимавший любые претензии конкурентов как личную обиду, затеял ссору с представителем этого концерна, несправедливо обвиняя эту фирму в использовании некачественного материала в сталелитейных изделиях Бохумского объединения. Еще большее беспокойство, чем литье бохумского объединения Круппу доставило изобретение англичанина Генри Бессемера, которому удалось, пропуская сильный поток воздуха через жидкий чугун получать очень высокие температуры, при которых металл оставался расплавленным и превращался в ковкую сталь. Крупп опасался, что его тигельное литье будет невыгодным, а все его производство станет неконкурентоспособным, так как бессемеровская сталь была намного дешевле и требовала для производства гораздо меньше времени.

Настороженность банка Оппенгейма в этой ситуации была понятна, хотя отчасти она диктовалась не столько техническими, сколько конъюнктурно-политическими мотивами. Оппенгейм, которому Крупп снова был должен 100000 талеров, требовал от Зеллинга повышения доли частного залога и угрожал полным расторжением договора на всю сумму кредита; и даже после подписания Зеллингом требуемого от него поручительства он продолжал настаивать на немедленном расторжении кредита в 50000 талеров, которые Крупп и передал ему в виде долговых обязательств к Кельнско-Мюнденерскому железнодорожному обществу.

Поведение Оппенгейма свидетельствует об изменениях в конъюнктуре, о которых один из друзей Круппа, Эрнст Вальдхаузен, президент эссенской Торговой палаты, в сентябре 1856 года писал доверенному Круппа Топпу: «Судьба бросает нас вниз, дисконт составляет уже 6 %. Мои предсказания сбылись быстрее, чем я ожидал. Нужно подготовиться к тому, что будет еще тяжелее. Составьте смету самых необходимых расходов на каждый месяц этого года и ограничьте их до минимума. Все ресурсы вам хорошо известны, а новые вряд ли появятся... Отнеситесь к происходящему со всей серьезностью, я боюсь, что нам придется пережить тяжелые времена!»

В отличие от многих предпринимателей Крупп не оказался беспомощным во время разразившегося в 1857 году экономического кризиса. Благодаря соглашениям, заключенным им с Бессемером, он получил разрешение использовать в своем производстве новый метод. С банкиром Ниманом, имевшим под ногами твердую финансовую почву, и с братьями Эрнстом и Юлиусом Вальдхаузен он заключил несколько договоров, по которым и Вальдхаузен и Ниман становились негласными компаньонами Круппа. Взнос, который внесли братья, вскоре увеличился вдвое и достиг 100000 талеров; Ниман увеличил сумму своего вклада до 140000 талеров; его доля в прибыли была несколько ниже, чем доля братьев Вальдхаузен, оговоренная в соглашении. К обеспеченному таким образом капиталу добавилась гарантия, полученная заказом от государственной железной дороги, и благодаря этим действиям первый год кризиса (1857) для Круппа был годом наивысшего подъема производства.

\* \* \*

И снова можно было вспомнить пословицу, что счастье идет к тому, кто неустанно подготавливает его приход. Наступивший кризис был настолько длительным, что производство Круппа начало ощущать его последствия, так как заметно сократились заказы. Но его положение было уже столь устойчивым, что он мог позволить себе работать «на будущее». Колебания в числе работающих были незначительными, они объяснялись прекращением строительных работ в зимний период, весной число работающих становилось прежним. В общем же количество работающих на производстве Круппа за годы кризиса значительно увеличилось; на 1 января 1857 года оно составляло уже 1049 человек, на 1 октября 1859 года — 1539. Количество рабочих, занятых на Бохумском объединении в тот же период колебалось между 482, 500 и 385.

В эти годы Крупп реорганизует существовавшую на производстве больничную кассу. Ее функции уже раньше были увеличены благодаря включению в нее отделов пенсионного обеспечения. Теперь она получает новый статус, и соответ-

ственно вдвое увеличивается денежное содержание, которое она получает от фирмы. В 1858 году изменяются и условия работы пенсионного отдела. В это самое время недалеко от фабрики Крупп начинает строить для рабочих своего предприятия два общежития, так как отсутствие у них места постоянного проживания являлось причиной возникавших беспорядков. В комплекс зданий рабочих общежитий входила и собственная хлебопекарня, которая впоследствии вошла в комплекс бытовых учреждений, построенных Круппом.

В тяжелые годы экономического кризиса умер компаньон Круппа Фридрих Зеллинг. Его наследники потребовали немедленной выплаты его доли в размере 130000 талеров; до 1864 года Крупп выплатил им всю требуемую сумму. Отношение Зелдинга к Круппу выходило за рамки негласного компаньона, каким он являлся по заключенному между ними соглашению. Во время частых поездок Круппа Зеллинг замещал его на фабрике; Зеллинг был более сдержанным по натуре человеком и нередко предостерегал Круппа от непродуманных решений, он делил с Круппом все невзгоды и опасности, грозившие существованию фабрики. Несмотря на все это, Крупп давно принял решение не возобновлять договора с Зеллингом, срок которого истекал в 1860 году. Участие Зеллинга в управлении заводом и его план по превращению фирмы в акционерное общество находились в противоречии с желанием Круппа быть полноправным хозяином своей фирмы. Зеллинг так же, как и другие современники Круппа недооценивали фамильные черты Круппа, и прежде всего его врожденную гордость и уверенность в себе. Утопичным был проект Главного парижского банка *Credit Mobiluier* основать совместно с Круппом во Франции сталелитейную фабрику, работающую на рудниках, находящихся в Алжире! После безуспешных переговоров этот фантастический проект провалился.

По сохранившимся документам можно сделать вывод, что в отношении фирмы и акционерного общества позиция Эрнста Вальдхаузена была сходной с позицией Зеллинга. Это объясняет причины, по которым их сотрудничество с Круппом должно было закончиться. В конце 1861 года Крупп

писал Вальдхаузену, что срок договора заканчивается и что он, Крупп, считает, что смог ответить дружбой и доверием на дружбу и доверие обоих братьев Вальдхаузен. Участие в фирме Круппа принесло обоим братьям хорошую прибыль, и разрыв деловых отношений с ними не прошел безоблачно. Более легким было расставание с Ниманом, с которым также не был продлен договор сотрудничества. Ниман в это время переезжал в Эссен, а в качестве ссуды оставил свой вклад, внесенный им при поступлении на фирму. Выплата вкладов, внесенных в фирму братьями Вальдхаузен, стала возможной благодаря помощи Германа Круппа, который так же, как и Альфред Крупп, хотел, чтобы фирма принадлежала их семье. Доходы Германа Круппа в Берндорфе были так высоки, что он смог предоставить в распоряжение сталелитейной фабрики в Эссене сначала 100000 талеров, а позднее еще 150000 талеров на условиях 10 % надбавки.

Следующее десятилетие было очень важным периодом в жизни фабрики; для Круппа оно стало рубежом в его деятельности. Он переходит к массовому производству бессемеровской стали и пушек. Такое начинание требовало наличия собственного сырьевого производства. Однако в процессе работы с бессемеровской сталью в ней обнаружился ряд недостатков. И только после того как они были устранены шведским специалистом Герансоном, сталь можно было использовать для нужд производства. Когда Крупп, сделав пробные отливки, убедился в пригодности бессемеровской стали, он сразу же приступил к строительству собственной литейной мастерской, за которой последовало строительство второго бессемеровского завода. Только в процессе постоянного производства бессемеровской стали Круппу стали ясны все ее недостатки и преимущества, которые не шли ни в какое сравнение с тигельной сталью. Он дорого заплатил за свою изначально ошибочную точку зрения. Бессемеровская жидкая сталь, на производство которой уходило гораздо меньше времени, чем на обычную тигельную сталь, была очень удобна для массового производства, в особенности для изготовления рельсов. В середине прошлого века такими рельсами

была покрыта большая часть континентов по обе стороны Атлантики. Эти современные стальные рельсы протянулись на сотни тысяч миль в направлении побережья Тихого океана. Тигельная же сталь оставалась незаменимым материалом для колесных бандажей локомотивов, винтовых валов пароходов и пушечных стволов. Когда в 60-е годы Крупп начал использовать для изготовления пушек бессемеровскую сталь и поставлять их прусской армии, его пушечные мастерские чуть было не потеряли своей былой завоеванной десятилетиями славы.

Первый стальной ствол для 3-фунтового орудия был отлит в 1847 году. За три года до этого конкурент Круппа Бохумское объединение обратилось с просьбой к прусскому правительству о разрешении начать строительство литейного пушечного производства. Было бы естественным для обеих фирм активно заинтересоваться новыми областями применения литой стали, но Крупп в течение нескольких следующих лет занимался изготовлением и экспонированием отдельных орудий, которые «были настоящими произведениями искусства». На Парижской выставке в 1855 году большую медаль за производство оружия получил не Эссен, а Золинген.

Незначительных заказов, поступавших из небольших немецких государств, таких как Бавария, Брауншвейг, Ганновер, и нескольких заказов, сделанных египетским правительством, было явно недостаточно, чтобы эссенская сталелитейная фабрика могла заниматься производством пушек, самыми невыгодными были небольшие заказы, полученные от прусского государства, хотя при дворе прусского короля Крупп имел своего преданного сторонника в лице Александра фон Гумбольдта.

Только заказ 300 заготовок для труб, поступивший в рамках реформы прусской армии (1859) и другие Крупные заказы из Бельгии и России послужили укреплению этой области производства. Потрясение в Европе вызвала не столько Крымская война, сколько нападение армии Наполеона III на северо-итальянские провинции Австрии, что способствовало вооружению государств и их стремлению к обновлению своих запасов оружия.

В письме от 19 января 1859 года Крупп писал своему парижскому представителю: «Хотя я и проявляю некоторый интерес к вопросу производства орудий, но я должен сказать, что меня давно увлекает идея прекращения производства оружия. Само по себе это производство не очень выгодно, особенно, если заниматься им так, как это делал я. Часто произведенные мною образцы не выходили за рамки опытных экземпляров, что было и невыгодно и неинтересно для меня, так как это мешало выполнению других заказов».

После побед Наполеона III над австрийцами в сражениях под городами Магната и Сольферино, которые оживили в памяти европейцев захватническую политику Наполеона I, ситуация быстро изменилась. Кроме парового молота, получившего имя Фрица, самыми значительными и дорогостоящими новостройками этого десятилетия были четыре пушечные мастерские, появившиеся на фабричной территории Круппа в период между 1861 и 1870 годами. Нет никакого сомнения, что в конструкциях орудий Круппа большое значение придавалось не конечному результату, каким бы привлекательным он ни был, а техническому исполнению. На полуфабрикатах грубо обточенных заготовок труб он не останавливался, так же как на обычных колесах и осях. Его целью всегда было готовое изделие — будь то наборы колес, которые он поставлял с 1860 года или готовые орудия, без которых был бы немыслим удивительно быстрый подъем фабрики, число рабочих которой между 1861 и 1865 годами выросло с 2000 до 8000 человек.

Внешнему подъему соответствовало внутреннее развитие фабрики, которое выражалось во введении генеральной торговой договоренности, в создании контор, технического бюро и управления складскими помещениями. Все мастерские делились по принципу производства, которые в свою очередь объединялись в ведомственные группы это все увеличивало жесткую структуру организации, которая кроме всего страдала от недостаточного финансирования.

Финансовое управление Круппа оставалось в рамках свободной импровизации, которая была свойственна ему в начале его деятельности; она опиралась на временную поддерж-

ку, что пугало или вызывало сомнения у банкирских домов Германии. Финансовые трудности, которые Круппу пришлось испытать в середине 60-х годов, объяснялись не только постройкой новых мастерских и покупкой участков для них, но также и приобретением сейнеровского металлургического завода, служившего источником сырьевых ресурсов, приобретением рудников на реке Лан и двадцатилетней арендой рудников в районе Эссена.

Несмотря на новые деловые связи с Кельнским банком Дейхманна и 4-миллионным займом, полученным от парижского банка Сейель, Крупп продолжал обращаться к прусскому правительству с просьбами о выделении ссуды. Еще в июле 1866 года Морское торговое управление дало Круппу разрешение на получение займа в сумме 1 миллион талеров с 9 % -ной ставкой, но уже в следующем году этот заем обернулся для него тяжелым бременем, так как Торговое управление начало настойчиво требовать погашения ссуды.

\* \* \*

В экономически трудные для Круппа 1860-е годы в его личной жизни произошло изменение. Он покидает шумный и пыльный фабричный городок и вместе с женой и ребенком переселяется в скромный сельский загородный дом, носивший название «Ам Хюгель» («На холме»), расположенный на реке Рур. Всю жизнь он по-варварски относился к своему здоровью, теперь после пережитых им тяжелых лет сдали нервы. Удаление от завода, которое он ощутил, переселившись летом 1866 года в новый дом, было началом очень трудного расставания с фабрикой. К этому времени уже окончилась прусско-австрийская война, и Крупп едет отдохнуть на юг, стремясь хоть на какое-то время уйти от деловых забот. По дороге он заболевает, в Ницце ему становится значительно хуже, и с этого момента он никогда не будет чувствовать себя абсолютно здоровым человеком.

Немецкий врач из Германии, лечивший Круппа в Ницце, так описывает его: «Это особенная личность. Он выделяется из толпы своим высоким ростом и чрезвычайной худобой; черты лица правильные и в прошлом, безусловно, красивые,

но рано потерявшие молодость — лицо человека, рано состарившегося, бледное, в морщинах». Это описание, очевидно, претендовало на характеристику личности Круппа: «Ход развития повлиял на его самосознание в сторону большей уверенности в своих силах; иногда эта уверенность граничит с манией величия; он выглядит и ведет себя с достоинством князя, но наряду с таким проявлением в нем проскальзывают иногда черты мелочного человека». Наверное, это описание соответствовало действительности. Вспомним высказывание Ашерфельда, относящееся к молодым годам Круппа. Он сравнивал тогда Круппа с лордом.

О наличии мелочности в характере Круппа упоминали и другие люди. Обычно их связывали с тем дискомфортом, который испытывал Крупп в детские и ранние юношеские годы, когда его семья, имевшая благородное происхождение, вынуждена была терпеть нужду не только в деньгах, но даже не всегда имея достаточно еды. О его мании величия говорили давно, еще с тех пор, когда был создан громадный паровой молот Фритц. Крупп не был единственным, кому приписывали манию величия. Как известно, в этом же обвиняли и Бисмарка, и Пальмерстона, хотя последний уж никак не давал никакого повода для такого заключения. И все же окружающие всерьез обвиняли его в высокомерии. Может быть, наблюдатели и были правы, увидев в этих трех совершенно разных характерах странные, с их точек зрения, черты, но, очевидно, они не увидели связи между той энергией, с которой эти личности проявляли себя, и тем, как эта энергия в то же время изменяла и ломала носителей этой энергии. Возможно, с этих позиций можно понять, почему курортники в Ницце называли его «каменным гостем».

В то время Круппу было уже 55 лет. Матиас Штиннес, предприниматель из его окружения, к этому возрасту уже полностью исчерпал свои внутренние резервы. Крупп же не мог успокоиться, и хотя он иногда подумывал о смерти, все же чаще его мысли были о дальнейшей судьбе завода. Он мечтал так наладить работу, чтобы его личное участие в ней стало бы необязательным. Внутренние и внешние конфликты зрелых лет можно понять, исходя из несовместимости жела-

ний и возможностей. Активность, которая став чуть меньше, но не исчезнув полностью, не позволяла ему оставаться на заводе в роли почетного председателя. Во время ожесточенной борьбы между Армстронгом и Круппом, развернувшейся вокруг поставки вооружения небольшой северо-немецкой морской флотилии, братья Сименс и французский изобретатель Мартин уже полностью завершили крупную работу над новым процессом производства стали, так называемым регенеративным газовым отоплением. Соглашения, заключенные Круппом с братьями Сименс и Мартином, дававшие ему возможность уже в 1869 году пустить в ход первую немецкую доменную печь, работавшую по новому принципу, свидетельствуют об удивительной подвижности его ума. Но даже его ум и воля не смогли преодолеть определенных препятствий.

В самый неподходящий момент Крупп потерял надежного сотрудника, 32-летнего Альберта Пипера. Во время его болезни Крупп сделал все возможное, чтобы тот был обеспечен хорошей медицинской помощью, но так и не смог смириться с его преждевременным уходом. В свое время Крупп тщательно продумал метод представительства и взаимозамены, привлекая к этой работе исключительно молодых людей — Пипер стал доверенным лицом Круппа в 24 года, он старался создать такую систему, когда его личное участие в делах было бы необязательным; до случая преждевременной смерти Пипера этот метод оправдывал себя. Крупп был не из тех, кто с готовностью принимает неизбежное; он еще долго скорбел о потере лучшего помощника. Из этого несчастья он сделал вывод, что в будущем его завод не может зависеть от одного человека, производство должно протекать в соответствии с необходимыми предписаниями: «Так же как государством могут успешно управлять только разумные законы, для нормальной работы фабрики необходим регламент — свод определенных прав и обязанностей каждого в отдельности в огромном механизме управления производством».

Читая сегодня проект этого положения, составленный Круппом в 1871 году во время его отдыха на морском курорте Торквей в Англии, мы можем ощутить ту атмосферу, в которой

он находился. В этом документе он выступает как заботливый хозяин, который ощущает свою ответственность за все, что в нем происходит, и хочет, чтобы следующие поколения сохранили тот дух, что сделал завод тем, чем он стал. По поручению Крупна, документ был доработан его доверенным лицом, дополнен сделанными прежде замечаниями, разделен на параграфы и проверен, с точки зрения юридических формулировок. Окончательная редакция этого положения, получившего название «Общий устав», датированная 9 сентября 1872 года, закладывает основы руководства фабрикой, ее производства, включает свод обязанностей и прав работающих в ней, как ответственных за работу в целом, так и отвечающих за отдельные участки, регламентирует поведение представителей вне самой фабрики и дополняет распорядок работы на производстве обязательной социальной программой. «Прежде всего, — говорится в проекте этого документа, — я отвечаю верностью на верность».

Критически настроенный историк Роберт Ян в написанной им истории города Эссена (1952) так оценивает усилия Крупна и его успехи до первой мировой войны и после нее: «Рабочий с фабрики Крупна гордится принадлежностью ко всемирно известной фирме, с удовольствием покупает хорошие и дешевые товары в его лавках и радуется благоустроенной заводской квартире; если он уже в пенсионном возрасте — уютному домику в Альтенгофе. Но эта система, основанная на производственном процветании, обнаруживает часто острые противоречия. Эти противоречия несколько не препятствовали очевидной и оправданной привязанности рабочих к фирме: рабочий фирмы Крупна был в то время воплощением традиционных патриархальных отношений, сложившихся на фабрике, и при этом чувствовал принадлежность к рабочей элите».

\* \* \*

После победы над Францией, около 1870 года, экономика временно оживилась, но почти сразу же разразился один из самых тяжелых экономических кризисов, от которого пострадали и заводы Крупна. Хотя стремление Крупна сохранить

прежние достижения и его меры, направленные на быстрое расширение завода, кажутся, на первый взгляд, несовместимыми, они не противоречат друг другу, соответствуя смыслу, заложенному в Общем уставе крупповского производства. Начиная с 1860-х годов Крупп начал приобретать собственные сырьевые ресурсы и строить фабричные поселки. Вследствие конъюнктурных колебаний на биржевом рынке и собственных неудач он тогда не смог довести дело до конца. Те почти безграничные кредиты, которые банки предоставляли ему после 1870 года, дали возможность форсировать усилия в приобретении собственных угольных рудников, металлургических заводов и карьеров с железистым песчаником, цель которых была навсегда освободить завод от зависимости, связанной с источниками сырьевых запасов.

В отчетных документах, относящихся к началу 1870-х годов мы видим рост счетов на недвижимость — суммы, которые только частично покрывались доходами фабрики. Фабрика, находившаяся в достаточно устойчивом состоянии, чтобы погасить ссуды, полученные от Германа Круппа и Нимана, должна была из года в год увеличивать банковский кредит. Ошибка Альфреда Круппа заключалась в том, что он брал суммы, необходимые ему для покупок, из постоянно колеблющихся банковских долгов, вместо того чтобы своевременно провести постоянный амортизационный заем. В начале 1873 года, еще до падения Венской биржи, вызвавшего в Европе цепную реакцию биржевых падений и банкротств, отчеты переговоров по займам своего уполномоченного Круппа с берлинским банкиром Мейерконом и Центральным прусским акционерным обществом земельного кредита находились в стадии, предшествующей заключению договора. После получения Круппом в мае тревожных писем от его кельнского банкира Дейхмана, к которому фирма обратилась за разъяснением создавшегося положения, у него в буквальном смысле открылись глаза. Сначала медленно, потом все быстрее начали падать цены на чугун, железо и сталь. Больше всего Круппа беспокоила остановка строительства железной дороги, которым он занимался в последнее время. «Если бы в

нашем распоряжении был хотя бы один месяц, мы закончили бы работу! — писал Крупп в начале октября своему доверенному. — Трудно представить себе последствия, с которыми нам пришлось бы столкнуться, если бы мы были вынуждены начать массовые увольнения рабочих!»

В начале 1874 года Дейхман, который был особенно расположен к Круппу, настаивал на сокращении его счета на 1 1/2 миллиона по новому займу. До 1 мая Крупп должен был получить деньги по этому займу. Вся ситуация напоминала почти забытую борьбу с Оппенгеймом, который откровенно угрожал Круппу, когда он только начинал становиться на ноги. Банк Шаффхаузена также начал настаивать на уменьшении своего сальдо; Мендельсон и Варшавер требовали, чтобы Крупп ликвидировал текущие задолженности по переводным векселям. Кредит Круппа повсюду стал неустойчив. Легко представить себе, какая ирония заключалась в ситуации, когда Крупп, который всю жизнь сторонился всякого рода махинаций, в 1874 году вполне мог стать жертвой великого спекулятивного кризиса. То, что хорошо известные ему акционерные общества, такие как Бохумское объединение, Гердеровское объединение и Дортмундский союз сильно пострадали в результате биржевого кризиса, было вполне естественным.

Постаревший Крупп, который всегда с презрением относился к «акционерным обществам», тяжело переживал сложившееся положение, поставившее его в полную зависимость от банков. Он уже смирился с тем, что его имущество будет заложено, но стабилизировать положение удалось далеко не сразу: было проведено много сложных переговоров, имело место осторожное вмешательство самого кайзера, но положительная тенденция наметилась только в конце марта 1874 года, когда был образован банковский консорциум, который взял на себя погашение облигаций, выпущенных Морским торговым обществом.

Крупп тяжело переживал сложившиеся условия, но самым неприятным для него было то, что он, «абсолютный хозяин в своем доме», теперь обязан включить в свое управление постороннее лицо, посредника, осуществлявшего надзор за

ведением дел. Свидетельством исключительно высокого авторитета завода Круппа было то, что банки Круппа таким посредником сделали своего берлинского представителя Карла Мейера. Положение Круппа продолжало оставаться критическим, о чем говорило поведение Блейхредерса, который помогал Круппу получить заем, но поставил условие, чтобы во главе консорциума стояло Морское торговое общество. Он настаивал также, чтобы все счета фирмы по этому займу были погашены до 30 июля.

Когда 62-летнему Круппу стала ясна вся глубина кризиса, он испытал глубокое потрясение, от которого не смог оправиться до самого конца своей жизни. Как человек, преодолевающий опасность, не подозревая о ней, он потерял самообладание, когда понял размеры грозившей ему опасности. Он возвращался мыслями в прошлое, отыскивая в нем то, с чего начались его собственные ошибки, искал промахи в расчетах других, упрекал своих сотрудников, делая их ответственными за те решения, которые сам же принимал. Своему сыну он жаловался: «Я мог бы не переживать таких неприятностей и огорчений, если бы все окружающие меня люди хорошо делали свое дело».

Заем был лишь временным выходом, обязательства, которые Крупп взял на себя по его погашению, были очень тяжелыми, казалось, что завод находится на самой грани своих возможностей. Между тем слова, обращенные Круппом к рабочим, успокаивали: «Невзирая на хорошую основу, неплохую прибыль, несмотря на преданность и правильное поведение всех наших работников, достойных всяческого уважения, наступили новые обстоятельства, коренным образом изменившие ситуацию, и нам будет очень трудно найти выход из этого положения. Но если мы будем действовать сплоченно, то найдем его». Что произошло, если бы банки, чьи владельцы являлись одновременно и владельцами фирм, не были сами заинтересованы в осложнении ситуации? Возможно, тогда они поддерживали бы завод. Посредник, назначенный банком, представитель Круппа в Берлине, Карл Мейер, продолжавший жить и выполнять свои служебные обязанности в

Берлине, твердо решил навести порядок в финансовых делах Круппа. Он настаивал на сокращении расходов.

Иногда его требования, по мнению Круппа, превышали необходимый уровень: Крупп хотел избежать большого сокращения работающих за счет снижения заработной платы, но Мейер решительно выступил против подобного решения вопроса. Если на 1 января 1874 года количество работающих на сталелитейной фабрике достигало наивысших показателей — 12789, — то в конце 1874 года оно упало до 11269. При этом и снижение зарплат и сокращение рабочих на предприятиях Круппа были не так велики, как на других рурских предприятиях. В Рурской области началась массовая безработица. Теперь люди стремились покинуть богатую Германию, как это уже было раньше — в тяжелый год 1816/17. Сначала уезжал отец семейства, а его семья оставалась и влачила жалкое существование. Очень немногие из них хорошо устраивались за границей, ведь последствия кризиса ощущались не только в Европе. Кто-то почитал за счастье, если имел средства на обратный путь. Выброшенные экономическим кризисом из нормальной жизни люди зачастую находили убежище в политическом радикализме.

Этого Крупп просто не мог понять. Ему стала недоступна сущность социальных вопросов, которые он на своем заводе решал довольно успешно при помощи различных социальных гарантий. Все они, выдержав соответствующую проработку, после 1880 года вошли в конституцию Бисмарка. Крупп не мог согласиться с тем, что экономический кризис, вызвавший повсюду ужасные последствия, в общем ходе историко-экономического развития сыграл положительную роль, поскольку поставил дело социального обеспечения на новый, более высокий уровень. До самого конца он пытался вести своих рабочих по буржуазному пути развития, не признавая за ними права на собственные политические взгляды, не мог поступать по-другому.

Ранке писал в своем дневнике в марте 1848 года следующее: «Из глубины европейского общества поднимается сила, вызванная к жизни монархией и национализмом; она — ис-

точник благосостояния существующего общества и имеет откровенно меркантильную основу: это фабричная популяция, имеющая цель разрушить существующее общество и в новом обществе занять главные позиции». И здесь Крупп действовал, исходя из чувства ответственности за происходящее в обществе; он выступал против нигилизма, который, по его мнению, расшатывает устои государства и общества. Безусловно, его мировоззрение было ограничено временем, в котором он жил. Баталии, которые затевали между собой политические противники радикальных взглядов и то, как эти баталии отражались в прессе, также не настраивали его на примирение.

Личное участие Круппа в развитии фабрики в этом десятилетии не ограничивалось указаниями и предупреждениями, которые он составлял днями и бессонными ночами, адресуя их своему управленческому аппарату. Конечно, он до последних дней с радостью окунаясь в беспокойную жизнь огромного предприятия, но его интерес был более глубокий, он касался организации всего процесса в целом. Вряд ли его требование о назначении особой ревизионной инстанции, непосредственно подчиненной управленческому аппарату фабрики, можно считать выражением его растущего недоверия, но программа, составленная юристом управления Софусом Гузом, по указаниям Круппа, была, конечно, шагом в будущее, в современных предприятиях она существует в форме ревизионного бюро, без которого немыслимо ни одно производство. Другим достижением Круппа было обновление руководящего аппарата фабрики и введение в него ярких личностей, людей, имеющих специальное образование, широкий взгляд и многолетний опыт. Так, он заменил Людвига Вигандса, начальника финансовой службы, работавшего до этого простым бухгалтером, финансовым советником из Швабии Вильгельмом Гуссманом. Замена произошла не без трений, но Крупп считал, что для общего дела можно и поступиться интересами отдельного человека.

Упомянем еще одно успешное начинание: присоединение в 1886 году к фабрике небольшого сталелитейного завода

Аннен, что, естественно, означало расширение деятельности Круппа. Этот завод был основан в 1870 году одним командитным товариществом, с 1875 года им очень успешно управлял Фритц Астевертс. Под его руководством производились кованые детали локомотивов, ружейных стволов, стального фасонного литья для кузнечных и прокатных цехов, мощных зубчатых колес и опор для мостов. В 1886 году Круппу удалось купить этот завод, опередив какого-то английского покупателя, желавшего также приобрести этот завод. Фритц Астевертс отказался от своей самостоятельности в делах и вошел в управление фирмы Круппа. Свидетельством авторитета Круппа было то, что к нему в управление переходили незаурядные личности, например, такие как Клюпфель, Гуссман, Енке, имевшие прекрасные должности в Штуттгарте и Дрездене и оставлявшие их ради работы в Эссене, который в то время был заштатным городишком.

Город насчитывал 55000 жителей, когда в него переехал Клюпфель, внук Густава Шваба и сын Тюбингенского историка Карла Августа Клюпфеля. В 1876 году в Эссене не было ни библиотеки, ни театра, ни оркестра, ни музея, и было очень мало квартир со всеми удобствами. Приехавший в город Енке снял квартиру на Линденштрассе, но теплую половину года проводил в пансионе для приезжих в Хюгельпарке. После долгих поисков Клюпфель остановился на квартире в Остфельде. Спутница его жизни, Элизабет Баур, пианистка из Штуттгарта, смирилась с этим, правда, после того как Альфред Крупп прислал ей в подарок замечательный рояль марки «Бехштейн». С этого времени скромная квартира стала центром зарождающейся культурной жизни города. Вместе с симпатизировавшим ей человеком, Гансом Нимейером, юристом по специальности и очень хорошим знатоком музыки, о котором его окружающие говорили, что он настолько хорошо знает и любит музыку, что мог бы переложить на нее свои процессы, Элизабет Клюпфель положила начало музыкальной жизни в Эссене. За несколько лет, которые прожила там, она восемь раз выступала в Музыкальном обществе в качестве солистки; в 1884 году вместе с Нимейером сыграла Первый фортепиан-

ный концерт Брамса в переложении для двух роялей. Вскоре после этого Музыкальное общество исполнило немецкий реквием Брамса, причем за дирижерским пультом стоял сам композитор, маэстро Брамс.

В будничную жизнь виллы Хюгель, похожей на дворец, которую в 1870-х годах Крупп построил для себя, Элизабет Клюпфель вносила очарование поздней осени, и больной, привыкший к одиночеству, уставший от жизни старый господин немного оттаивал в этих звуках. Но в более теплые отношения это знакомство не перешло. Круппу выпало на долю пережить самые горькие моменты: его слава была в прошлом, и у него уже не было задачи, которую он хотел и мог бы решить.

Только гениальному финансисту Карлу Мейеру удалось избежать такого противоречия. Он принадлежал управлению завода и в то же время был вне его; может быть, именно поэтому ему удалось в 1879 году провести операцию по погашению сделанного им ранее займа и заключению нового на очень выгодных для завода условиях. После окончания семилетнего экономического кризиса завод перешел на выполнение заказов по вооружению для заграницы, потом на поставки рельсов для Нового Света. Для завода это был новый переходный этап, участие в котором Карла Мейера было весьма незначительным. Свою задачу, связанную с кризисной ситуацией, он прекрасно выполнил и должен был уйти с завода, поскольку в обновленном управлении рядом с Енке и другими желающими взять в свои руки все, что осталось от старых хозяев, ему места не было.

Круппу довелось увидеть возрождение завода, когда займы были полностью погашены и количество рабочих и служащих, сократившись на 1/3, достигло прежнего уровня. В письме, написанном Элизабет Клюпфель своей матери, она сообщает о смерти Альфреда Круппа и похоронной церемонии, состоявшейся на вилле Хюгель в 1887 году. «Присутствовала и его жена, госпожа Крупп, она ни с кем не разговаривала и была очень взволнована».

В письме Элизабет очень тактично касается тяжелого для Круппа события последних лет его жизни — развода супру-

гов в 1882 году и переезда госпожи Крупп в Лейпциг. К моменту смерти Альфреда Круппа его жена была уже тяжело больна и пережила его всего на полгода. Крупп был незаурядной личностью, выходящей за рамки простого предпринимателя. Его нельзя назвать серьезным специалистом: существовало много более выдающихся техников, гениальных изобретателей, опытных коммерсантов. Заслугой Круппа перед семейным делом был особенный характер, в нем, очевидно, и заключается удивительная жизненная сила, которой отмечены все его свершения.

\* \* \*

На второй день после его смерти, — пишет Элизабет Клюпфель, — на фабрику пришел Фридрих Крупп, чтобы посоветоваться с управлением фабрики, которое было распложено к нему и хотело помочь продолжить дело его отца. Фридриху Альфреду было 33 года, когда он стал наследником Альфреда Круппа. Неизвестно, нашел ли он в бумагах отца письмо Германа Круппа (умершего в 1879 году), в котором о нем говорилось следующее: «Когда Фритц станет взрослым мужчиной, мы надеемся, что так и будет, он не сможет один возглавлять все дело (это было бы слишком трудным, и мы не можем требовать этого от него). Эта ноша слишком тяжела. Школа, которая помогает человеку получить аттестат, необходимый для такой деятельности, и которую мы с тобой прошли, не для него, и давай считать свою задачу выполненной, если поможем ему в этом». В действительности, в табели о рангах, хозяин завода находился на втором месте после директора.

Когда Ф.А. Крупп переименовал управление завода в директорат, это означало не только внешнее изменение, но соответственно взятые директоратом на себя обязанности. Этот факт вовсе не означал, что Крупп передавал директорату руководство завода, напротив, «заниматься деловыми переговорами, выражать собственное мнение по поводу происходящего, оставлять за собой право в важных вопросах выражать свое согласие с решениями директората — вот то, что я буду постоянно выполнять, как это предусмотрено абзацем 3-26 Общего устава».

Альфред Крупп выступал всегда как единовластный хозяин и выглядел как вельможа. Его последователь, не обладавший представительностью и не склонный к ее проявлению, начал свою деятельность с малоприятного для него объезда европейских княжеских дворов с целью представления им своего директората. Он посетил Берлин, Брюссель, Бухарест, Константинополь, позднее и Вену, Копенгаген, Петербург, Рим и Афины.

Во время первой встречи с Бисмарком уже после смерти отца Ф.А. Крупп находился под очень сильным влиянием, исходившим от сильной личности канцлера. В письме к князю, написанному после возвращения, он признавался, что «ощущал большую скованность и с сожалением понял, что не сможет изложить при устном общении свои мысли в принятой этикетом форме».

Он не был тогда человеком, который мог бы исполнять заданную ему обстоятельствами роль, он не был к тому же хорошим оратором; этими причинами объясняется его неуспех на выборах в Эссене в 1887 году. В отличие от Штумма, промышленника из Саара, который просил кайзера Фридриха о присвоении ему звания барона, Крупп отклонил предложенное ему дворянство. Но это было еще не все. События того времени вынуждали Ф.А. Круппа стать во главе экономической и политической жизни, от чего всегда старался уйти старый Крупп. Экономическая сторона управления фабрикой с 1879 года находилась в ведении Ганса Енке, который считался в директорате самым главным лицом.

Это выражалось в его внешнем виде, важной осанке, так что в сознании окружающих его образ связывался с должностью генерального директора фирмы. По своим политическим взглядам Енке был типичным хозяйственником XIX века, не желающим ничего знать о наступивших общественных изменениях, отразившихся на социальном положении рабочих. Сохранилась докладная записка, написанная Енке, в которой он выражал свое резкое неприятие рабочих комитетов, несмотря на то, что после забастовки горняков 1889 года хозяева предприятий вынуждены были согласиться с учреждением. Эта записка была передана Ф.А. Круппом канцлеру

и молодому кайзеру. Поэтому Енке был очень удивлен, когда после отставки Бисмарка кайзер пригласил его в министерство финансов. Енке проявил нерешительность, сомнение, что в конечном счете не способствовало поддержанию его авторитета в глазах канцлера и лишило его должности у Круппа, который сразу начал искать ему замену.

Со старым Круппом Енке проработал 10 лет, с его сыном он не находил общего языка, и не мог или не хотел подчиниться ему. Ф.А. Крупп, успешно вводивший новых членов в директорат и другие коммерческие подразделения, доказал, что обладает талантом подбирать опытных сотрудников. Особым доверием у него пользовался директор финансового отдела Гуссман, уроженец Вюттемберга, помогавший Круппу советами, когда тот заключал свою первую международную сделку.

Наряду с немецкой ветвью с давних пор существовала австрийская линия семейства Крупп. Оба предприятия — немецкое в Эссене, австрийское в Берндорфе — функционировали независимо друг от друга. Во главе Берндорфской фабрики металлических изделий находились два равноправных компаньона — Герман Крупп и Александр Шеллер, благодаря усилиям которых завод, выпускавший главным образом столовые приборы и всякого рода полые изделия из серебра и мельхиора, достиг экономического расцвета.

Сын Германа Круппа Артур Крупп (родился в 1856 году), ставший в возрасте 23 лет наследником фабрики, знал только понаслышке о трудностях предпринимательства в Берндорфе. Этот честолюбивый, увлекающийся и исключительно одаренный человек решил освободиться от своего компаньона, наследника Шеллера, и поднять производство на еще более высокий уровень. Завышенная самоуверенность, которым отмечено молодое поколение, воплощением которого был и Вильгельм II, с особой силой проявилось в характере Артура Круппа. Нелегко было Ф.А. Круппу в 1890 году решиться предоставить своему двоюродному брату финансовые средства для выкупа части наследства Шеллера. С одной частью этой суммы он стал негласным компаньоном своего брата, отка-

завшись от части прибыли берндорфского завода. Остаток он одолжил своему брату под значительные проценты.

1 июля 1890 года фирма Шеллер в Вене объявила, что передала своему многолетнему компаньону Артуру Круппу ее часть берндорфского завода металлических изделий со всеми активами и пассивами. Для фирмы, которая после выхода из нее наследника Шеллера стала называться «Берндорфская фабрика металлических изделий, Артур Крупп», наступил период действительного процветания, продолжавшийся несколько лет. Фирма поставляла свои изделия на рынки австрийского региона, стран Балканского полуострова, в Россию, Италию и Южную Америку.

Но Артур Крупп не был холодным и расчетливым предпринимателем, стремившимся только к погашению своих долговых обязательств. Он принялся с размахом тратить накопленное. Строительство недешевых новостроек, чрезмерная и дорогая реклама, расточительное украшение городка Берндорф, исключительно пышные благотворительные учреждения для коллектива берндорфской фабрики, включение в свое производство нерентабельных предприятий, таких как, например, Кайзеровский завод художественного литья в Вене, и его собственное расточительство снова привели его к зависимости от банка Шеллера, предоставившего ему значительные кредиты на тяжелых условиях. Критика со стороны эссенских директоров Гуссмана и Хаукса, постоянно контролировавших финансовые отчеты берндорфского управления, огорчала владельца эссенской фабрики гораздо больше, чем его самоуверенного брата из Берндорфа.

Во время экономического кризиса 1900 года берндорфская фабрика также переживала неплатежный кризис, выйти из которого своему австрийскому брату снова помог Фридрих Альфред Крупп, который, впрочем, преувеличивал свое участие в делах берндорфской фабрики. Слияние обоих производств, эссенского и берндорфского, которое, с экономической точки зрения, было бы целесообразным, не заинтересовало Ф.А. Круппа, так как в 1890-е годы перед ним открывались другие перспективы, более выгодные.

Старая конкуренция, существовавшая между Круппом и магдебурско-букауерской машиностроительной фабрикой, с одной стороны, и чугунно-литейной фабрикой Германа Грузона — с другой, начала в 1891 году отрицательно сказываться на немецкой экономике, имевшей в Румынии и Турции свои интересы. Выгоду из этой конкуренции получали французские заводы по производству оружия, которые при энергичной поддержке французской дипломатии успешно договаривались о больших поставках оружия в Турцию и Румынию. Между Круппом и Грузоном в конце концов состоялись переговоры, имевшие цель вывести совместными усилиями немецкую промышленность в балканские страны. Эта идея нашла поддержку, была тщательно продумана руководителями обеих фирм. После ухода 70-летнего Грузона из руководства «АО Грузон» стало возможным объединение двух представительств — грузоновского завода и фирмы Крупп в одно. 22 декабря 1892 года был подписан договор о передаче производства, по которому завод Грузона продолжал оставаться акционерным обществом, но вводил двух представителей фирмы Крупп в свой наблюдательный совет. Грузоновское АО по-прежнему находилось под руководством своего правления, но обязывалось следовать указаниям фирмы Крупп. Фирме Крупп предоставлялось право приобрести все активы и пассивы грузоновского завода на сумму в 24 миллиона марок в течение 25-летнего срока договора. Договором не предусматривалась возможность предварительной проверки данного соглашения на его экономичность.

Весной 1893 года Крупп делает попытку выкупить грузоновский завод с помощью займа на сумму в 24 миллиона марок, полученного им при посредничестве Дрезденского банка. С точки зрения дальнейшего развития грузоновского завода, присоединение его к Круппу должно было иметь положительные последствия. Руководство второго компаньона — букауерского — сохраняло свою независимость и, кроме того, получало возможность дополнительно оборудовать и расширять свои производственные постройки, используя значительные средства фирмы Круппа. Производство основывалось в большей части на методе закаленного литья, изо-

бременного Грузоном, продукцию составляли закаленные валки, различной формы, величины и назначения, дробильные машины, мельницы, прессы, а также плиточные укрепления для берега.

В 1870-х годах это производство достигло максимального объема. Ф.А. Крупп, с именем которого до сих пор связано присоединение грузоновского завода к эссенской фирме Круппа, должен был считаться учредителем крупповского концерна. Еще Альфред Крупп ввел такие понятия, как «вертикальная» и «горизонтальная организация производства». К 1864 — 1873 годам можно отнести его вхождение в «вертикальный концерн» («от руды до изделия»); в 1886 путем приобретения небольшого сталелитейного завода Аннен в Астеве он сумел расширить свое производство и основал таким образом концерн с «горизонтальной организацией» (ступени производства, «равные по значению»). Но только его сыну Ф.А. Круппу благодаря присоединению грузоновского завода удалось стать владельцем фирмы мирового масштаба.

Приобретение Круппом грузоновского завода произошло еще в годы экономического застоя и определялось общей тенденцией к концентрации, которая в области сырьевых ресурсов вела к образованию больших синдикатов, что в 1894 году способствовало общему ослаблению кризисной ситуации. Экономический успех объединений почти автоматически способствовал дальнейшей концентрации производства. Присоединение экономически слабых предприятий к устойчивым, владеющим хорошими средствами, поощрялось законом.

В ходе этого процесса в 1896 году Крупп заключил с кильской верфью «Германия», долгое время находившейся в критическом положении, договор о передаче производства, от которого в конечном счете выиграли и верфь и город Киль. Верфь, образование которой относится еще к пребыванию датчан в Шлезвиг-Гольштейне, пережила немало тяжелых моментов в своей истории, связанных с ее финансовыми проблемами. После падения банкирского дома Фридлендер и Зоммерфельд, с которым у верфи были очень нехорошие отношения, Дрезденский банк несколько укрепил финансовые

позиции верфи, но не был в состоянии оздоровить ее. Из документов следует, что директор Дрезденского банка Густав Гартманн, находившийся в дружеских отношениях с Круппом, способствовал передаче верфи в руки последнего. Коммерческий управляющий директората Круппа, Карл Менсхаузен, был горячим сторонником этого плана. Енке соглашался с ним только при определенных условиях.

Итог проверки финансового состояния верфи был столь неутешителен, что Кильское управление делами искало выход из создавшегося положения и видело его в объединении верфи с «Вулканом» из Штеттина. Договор, заключенный с Круппом о передаче предприятия, и гарантии, предполагаемые им, были, по мнению акционеров, лучшим выходом из сложившейся ситуации. В новоизбранный Наблюдательный совет наряду с тремя директорами от Круппа — Енке, Менсхаузеном и Астевером входили оба руководителя Дрезденского банка — Мюллер и Густав Гартман. Присоединение двух немецких промышленных предприятий в течение нескольких лет к концерну Круппа и закладка нового доменного завода в Рейнхаузене (возле Дуйсбурга) вызвали в обществе вполне понятный ропот. Как социал-демократическое, так и христианско-социалистическое движение, возглавляемое Адольфом Штекерсом и Паулем Гересом, видели «в растущей концентрации капитала в руках немногих лиц тяжелые экономические последствия», они требовали, чтобы государство противодействовало этому процессу. В данном случае протест был направлен не на какое-то неизвестное акционерное общество, а персонально против владельца промышленного концерна и против того, чтобы в руках одного человека была сосредоточена такая серьезная экономическая сила.

Учитывая обстоятельства, нельзя считать разумным, что Ф.А. Крупп под напором Национальной партии в 1893 году снова выставил свою кандидатуру в рейхстаг Эссена. На этот раз Крупп победил, поддержанный правыми силами, составлявшими в Эссене большинство. При перебаллотировке Крупп победил кандидата из центристской группировки с преимуществом в 3000 голосов. В рейхстаге Крупп присоединился к свободным консерваторам, возглавляемым Кар-

дорфом, партия которых состояла из 23 аграриев, 4 промышленников и одного юриста. Во время сессий рейхстага Крупп уезжал из быстро развивающегося Эссена, число жителей которого в 1856 году достигло первой сотни тысяч человек, в столицу империи, где в качестве депутата рейхстага принимал участие во всех представительных церемониях, требовавших от общества больших финансовых затрат.

\* \* \*

В парламентских баталиях Крупп не участвовал. Вопреки совету Енке он обратился к Бисмарку с просьбой поддержать немецко-рурское торговое соглашение, которое должно было обсуждаться в рейхстаге. Это соглашение, датированное 1894 годом, очень активно приветствовала промышленная группировка и столь же активно отрицали аграрии. Бисмарк отказался поддержать это соглашение, но у Круппа создалось впечатление, будто Бисмарк еще может изменить свое мнение. Эту мысль он предал гласности в частной беседе в доверительной послеобеденной обстановке. История была подхвачена прессой и раздута до скандала, в результате чего Крупп попал в очень неприятное положение и не мог защитить себя, поскольку чувствовал свою вину в этом инциденте. Кардорфу как опытному политику удалось успокоить прессу, представив ей какие-то подходящие к данной ситуации объяснения. «На Круппа жалко было смотреть, — писал он, — так как он на три дня лишился аппетита и сна». В 1897 году кайзер предложил Ф.А. Круппу стать членом Верхней палаты Пруссии. В это время Крупп в числе других становится учредителем газеты «Зюддойче корреспондентц», участвует в приобретении другой газеты, «Берлинер нойесте нахрихтен», представителями тяжелой промышленности и образовании Морского союза. Его активная социальная деятельность, чрезмерная импульсивность воспринимается обществом отрицательно, почему-то именно этот тип богатого промышленника особенно раздражал обывателей тогдашнего немецкого общества.

Фридриха Альфреда Круппа отличало от промышленников типа его отца Альфреда Круппа и некоторых его совре-

менников, таких как Штумм-Хальберг, прежде всего отношение к производству и коллективу, работающему на него. Он занимается социальными проблемами на своем производстве, руководствуясь свободными принципами; в его команде, как сейчас говорят, руководство осуществляли люди, безусловно, передовые, мыслящие современными категориями. Построенные в 1890-х годах жилые поселки вносили свежую струю в излишне рациональную архитектуру города. В Альтенгофе возник поселок, в котором преимущественно проживали рабочие, ставшие инвалидами, и вдовы, оставшиеся без кормильцев, все они освобождались от квартплаты. Поселок удачно объединял систему английских коттеджей с чертами южно-немецкой, несколько тяжеловесной, архитектуры. Построенные им дома отдыха для оздоровления рабочих тоже были отмечены хорошим архитектурным вкусом.

Крупп разделял точку зрения Фридриха Гаркорта, видевшего в хорошо организованном начальном образовании условие социального равенства и прогресса. Обе организованные им народные школы до 1905 года оставались в собственности фирмы и были позднее переданы городу наряду с другими школьными зданиями. Крупп вплотную занимался вопросами, связанными с культурой и образованием своих рабочих. В 1899 году он начинает поднимать уровень образованности у взрослых. Почти одновременно с разрешением этой проблемы в Эссене появляются общественные библиотеки, возникновение которых стало возможным благодаря средствам, выделенным Круппом (первая общественная публичная библиотека появилась в Рурской области). Он финансировал также Образовательный центр, который был задуман как первая ступень в цепочке, ведущей к созданию народных институтов.

Этому центру Крупп предоставил полную самостоятельность. Сначала его задачи ограничивались рамками творческой жизни коллектива фабрики Круппа, но вскоре центр перешел к более широкой деятельности: в нем велось обучение художественным ремеслам, живописи, проводились занятия по истории города и края. В то время это было нелегкой зада-

чей, так как, говоря современным языком, не хватало наглядных пособий. Несмотря на эти трудности, центр устраивал даже свои выставки, а весь материал, который постепенно накапливался, был позднее передан двум эссенским музеям — художественному и краеведческому.

Еще большую роль в жизни города сыграла созданная Круппом публичная общественная библиотека. У истоков ее развития стоял замечательный человек и выдающаяся личность Пауль Ладевич, работавший до этого в дворцовой и земельной библиотеке в Карлсруэ. Он был приглашен в Эссен как опытный библиотекарь и историк и оправдал связанные с ним ожидания. Ладевич обладал такой неумемной творческой энергией, которой хватало и на другие начинания. Создав библиотеку Круппа, он стал основателем городской публичной библиотеки и в течение нескольких лет руководил обеими библиотеками, не испытывая никаких неудобств. Его деятельность вызвала ответную реакцию и в городе появилось еще несколько библиотек, где он помогал уже не по службе, а в качестве опытного специалиста-консультанта.

Вероятно, влиянию Круппа способствовало и его положение богатого предпринимателя и то, что он был членом прусского парламента, но, несмотря на это, его нельзя считать деятелем определенного ведомства. Город Эссен очень многим обязан Круппу. Добавим к вышесказанному осуществление строительства городского культурного центра, что было бы невозможно без его финансовой помощи. Крупп способствовал установлению телефонной связи между Эссенем и Берлином; причем он сумел договориться с министрами о том, чтобы при передаче информации Эссен мог пользоваться преимуществом перед Берлином. Без активной позиции Круппа Эссен не стал бы резиденцией дирекции железной дороги с ее 500 служащими. И наконец, самой большой удачей своей жизни Крупп мог бы считать, что ему удалось присоединить к городу район Альтендорф. В этом районе, расположенном в восточной части Эссена и занимавшем большую площадь, чем вся старая часть города, проживали в основном те, кто работал на предприятиях Круппа.

С детских лет Ф.А. Крупп страдал астмой, с 1899 года из-за возможного обострения болезни он проводил зимние месяцы на острове Капри. Осенью 1902 года, когда Крупп в очередной раз был на Капри, одна из итальянских газет опубликовала заметку, в которой говорилось, что во время его пребывания на Капри Крупп нарушил какие-то статьи закона. Крупп подал в суд на газету, поместившую эту заметку, но не стал вступать в объяснения с газетой и опровергать обвинения. Пресса не успокаивалась. В другой газете он прочел обвинения в свой адрес, состоявшие в том, что будто бы, «находясь на Капри, он не счел нужным ответить на телеграмму, присланную ему коллективом завода, где сообщалось об уменьшении зарплаты рабочим и о других беспорядках, происходящих на предприятиях во время его отсутствия».

Дело же обстояло иначе. Когда Крупп в конце февраля 1902 года узнал о новом рабочем положении на гердеровском кузнечном заводе, он сразу же потребовал от своей дирекции отчета. В Вербное воскресенье он находился в Вердене по случаю конфирмации его дочерей, когда ему было вручено анонимное послание рабочих гердеровского завода, на которое он сразу же ответил через своего управляющего. Крупп подтверждал, что получил послание и оно не оставило его равнодушным по сути изложенных в нем претензий, и высказывал сожаление, что оно было анонимным: «Очевидно, из-за отсутствия времени у писавших его».

Между тем, волнения, вызванные новым положением и не правильными ответными действиями администрации завода, приняли опасное направление, в Эссене наблюдались большие скопления рабочих, грозившие перейти в забастовку. Тогда Ф.А. Крупп решился на необычный шаг. Он прислал машину на производство и попросил немедленно доставить к себе делегацию рабочих гердеровского завода. Это было в понедельник, сразу после Вербного воскресенья. Крупп принял рабочих в своем кабинете на вилле Хюгель, в течение двух часов обсуждал с ними их проблемы, высказал по-

нимание претензий и обещал помочь. «Это известие, — писала английская газета «Глоб», — с необычайной быстротой распространилось среди 100000 рабочих, занятых на заводах Круппа, которые ответили на него ликованием и фейерверком в честь господина Круппа» Подобным образом отозвалась другая английская газета «Дейли экспресс»: «Устроен фейерверк, в честь человека, предотвратившего большую забастовку благодаря своему большому опыту и пониманию нужд других людей». Права ли была газета «Форвертс», выступившая 15 ноября 1902 года против Ф.А. Круппа с клеветническими обвинениями?

Из воспоминаний редактора этой газеты Фридриха Штампфера, мы знаем имя человека, написавшего статью, противоречащую нормам морали общества, и тем самым причинившего Круппу большой вред. Это был Курт Эйсер, сотрудник редакции. После того как 22 ноября 1902 года к вечеру по телеграфу пришло известие о смерти Фридриха Альфреда Круппа, Эйсер был уволен с работы и исключен из партии, в которой состоял. Похоже, что и периодичность, событий и сами события, имевшие место в семье Крупп — ранняя смерть мужа и продолжение его дела его супругой, женщиной сильной воли, — повторились в этом семействе снова.

Кроме того, Альфред Крупп выразил желание и закрепил его в юридической форме, чтобы при замещении одного наследника другим все завещанное состояние постоянно находилось в руках основного наследника. После смерти Фридриха Альфреда Круппа основной наследницей стала его старшая дочь Берта Крупп (родившаяся в 1886 году), в 1902 году она была еще несовершеннолетней. Согласно желанию, высказанному Ф.А. Круппом в последний год жизни, его фирма в 1903 году должна была стать акционерным обществом. Это не противоречило воле Альфреда Круппа. Все имеющиеся акции, вплоть до самого минимального числа (до четырех акций), установленного законом, оставались в руках основной наследницы. Таким образом переход в акционерное общество изменял только правовую форму, но не основу собственности. Акции Круппа никогда не участвовали в биржевых сделках.

Маргарета Крупп (родившаяся в 1854 году), вдова Ф.А. Круппа, происходила из знатной семьи, ее предки жили в поместье Энде (Пруссия). До замужества старшей дочери она возглавляла все дело Круппа. В дирекцию предприятия в 1903 году входило 12 управляющих, которых возглавлял вновь избранный председатель Ретгер, занимавший ранее пост начальника Окружного управления. Никто из членов Наблюдательного совета, в который под председательством Густава Гартмана входили: бывший министр земель фон Тилен, советник юстиции Август фон Симеон, банкир Людвиг Дельбрюк, глава банкирского дома «Дельбрюк, Шиклер и Кё», не состоял в родственных отношениях с семьей Крупп; одна из дочерей Гартмана была замужем за братом Маргареты Крупп, художником Фридрихом фон Энде. Начиная с этого времени, Гартман стал незаменимым советчиком Маргареты. Он был также председателем Наблюдательного совета Саксонской машиностроительной фабрики в Хемнице и двух уже объединенных предприятий: завода в Лауххаммере и Машиностроительного общества в Луганске.

Его разносторонний практический опыт и талант организатора сослужили эссенской фирме хорошую службу: после смерти Ф.А. Круппа в ее руководстве все реже встречались люди, способные заменить его, поэтому такая яркая и темпераментная личность, как Гартман, была в этих условиях крайне необходима. Отойдя от руководства фирмой, с декабря 1906 года Маргарета Крупп всецело занялась строительством и обустройством жилого поселка Эссена, названного ее именем. Она строила его на собственные средства с помощью приглашенного архитектора Георга Метцендорфа. Сначала поселок был небольшим и очень уютным, со временем же вырос до размеров небольшого городка. Крупп фон Болен и Хальбах Когда наследница крупповской фабрики Берта Крупп весной 1906 года вышла замуж за советника посольства Густава фон Болена и Хальбаха, тот обратился к кайзеру с просьбой присоединить к своему имени имя Крупп. Таким об-

разом великое имя сохранилось не только в названии фирмы, но и стало связываться с понятием предпринимательства.

Густав фон Болен и Хальбах происходил из семьи, владевшей Крупными кузнечными заводами на бергской земле. В период около 1800 года эта семья была одной из самых богатых и стояла во главе всех фирм, занимавшихся экспортом. Дедушка Густава в 1810 году в качестве представителя своей фирмы уехал в Америку, основал в Филадельфии дочернее предприятие и в 1840 году со своей семьей вернулся в Германию. Его сын Густав фон Болен и Хальбах, проживавший на земле Баден, поступил там на дипломатическую службу и с 1862 по 1872 год был послом земли Баден в Гааге. Один из его семи сыновей, носивший также имя Густав, родившийся в 1870 году в Гааге, ставший впоследствии во главе заводов Круппа, посещал гимназию в Карлсруэ, потом учился в Лозанне, Страсбурге и Гейдельберге, где он получил ученую степень по специальности «право и общественно-политические науки».

Он имел хорошую юридическую подготовку. Три месяца, проведенные им в США, еще больше расширили его кругозор. По примеру своего отца, он посвятил себя дипломатической службе. Проработав полгода в министерстве иностранных дел земли Баден, в январе 1898 года он перешел в Министерство иностранных дел в Берлине. После службы в Берлине его назначают секретарем немецкого посольства в Вашингтоне и немецкой миссии в Пекине, и наконец он становится советником посольства при русской миссии в Ватикане. В период между его службой в Пекине и Риме он заканчивает практический курс дисконтного общества в Берлине, чтобы лучше разбираться в современном банковском деле.

В 1907 году Густав фон Болен вступает в фирму в качестве заместителя председателя Наблюдательного совета, но потребовалось некоторое время, пока он освоил эту отрасль и смог уверенно чувствовать себя в ней. В 1909 году Гартман (скончавшийся через год, в 1910-м) передает ему свою должность председателя Наблюдательного совета. Почти в это же время из дирекции уходит Ретгер, чтобы занять пост председателя Центрального союза немецких промышленников в Берлине.

Именно Крупп фон Болен по занимаемой им должности должен был подобрать замену ушедшему Ретгеру, но ему не повезло с выбором. Он остановился на кандидатуре Хугенберга, рекомендованного ему Министерством финансов земли Рейнбаден. Хугенберг был известен своей успешной карьерой и солидным опытом работы на государственной службе и в банковском деле. Кроме того, он имел ученую степень; его руководителем в этой области был Георг Фридрих Кнапп из Страсбурга, личность замечательная. Кнапп относился к своим подопечным, как ваятель — с терпением и любовью. К сожалению, ученик не унаследовал от учителя ни широты его взглядов, ни его удивительной чуткости к окружающим. Хугенберг работал у Крупна фон Болен с прохладцей и сам замечал это.

Свою службу в фирме Хугенберг начал с заключения договора с акционерным обществом, представлявшим Вестфальское проволоочное производство в Гамме, который он в общих чертах утвердил на заседании Наблюдательного совета 23 января 1911 года. Специальное обоснование этого договора он получил от одного из директоров Круппа, Боденхаузена-Дегенера, у которого односторонняя нетворческая манера работы Хугенберга вызывала глубокое неприятие.

\* \* \*

В ноябре 1911 года исполнялось 100 лет со дня образования фирмы Круппа. Юбилей, который в духе того времени должен был отмечаться с особенной пышностью, был перенесен на август 1912 года, в котором должна была отмечаться еще одна дата — 100 лет со дня рождения Альфреда Круппа. Крупп Празднование этого юбилея, на которое было затрачено столько времени и столь огромные финансовые средства, сорвалось, так как на второй день церемонии, в которой участвовал кайзер со своей свитой, с Бетманом Хольвегом и другими министрами, произошел несчастный случай на шахте «Лотринген», которая, собственно, не входила в число предприятый Круппа.

1913 год был тяжелым для фирмы Круппа, так как в этом году она вела затяжной судебный процесс, который от-

нюдь не прибавил ей славы. Этот год был не менее тяжелым и для австрийской ветви Круппов: под натиском обстоятельств берндрорфский завод вынужден был преобразоваться в акционерное общество. При согласии эссенской части семьи Крупп, которая была негласным компаньоном этого предприятия, большинство акций перешло во владение банка. Артур Крупп остался руководителем завода и президентом Управленческого совета.

Официальное объявление об образовании акционерного общества было приостановлено из-за политических событий, связанных с началом 1-й мировой войны. Только в июне 1915 года фирма «Берндрорфский завод металлических изделий. Артур Крупп. Акционерное общество» был внесен в Торговый реестр.

1-я мировая война изменила жизнь фирмы Круппа, вся энергия уходила теперь на непрерывные поиски резервов, так как нехватка их ощущалась во всем: в рабочей силе, продовольствии, сырье, строительных материалах и транспортных средствах. Насколько же велик был военный психоз, что даже Крупп фон Болен в опьянении первыми военными успехами в 1914 году присоединил свой голос к требованиям большинства продолжать войну до победного конца. Он даже направил государственному секретарю фон Ягову, которого знал еще по дипломатической службе, докладную записку с изложением своей точки зрения на цели войны. Но Крупп фон Болен недолго поддерживал эту линию, вскоре он стал в ряды сторонников мирной политики Бетмана Хольвега. В июне 1915 года, обращаясь к шефу Гражданского комитета фон Валентини, он писал: «Я считал бы — мягко говоря — большой политической ошибкой» если бы война продолжилась хотя бы на один день дольше того срока, который необходим для достижения безопасности, упомянутой в речи господина канцлера 28 мая сего года».

Война в целом способствовала увеличению доходов промышленности, но фирма Круппа все свои средства израсходовала на сооружение мощных установок, которые вряд ли нашли бы применение в мирное время. Военные заказы вы-

ходили часто за рамки разумного. В целом немецкая промышленность выдержала то напряжение, в котором ей пришлось работать в течение четырех лет войны, но ее снабжение сырьем все эти годы было явно недостаточным. Нехватка селитры могла бы губительно отразиться на снабжении армии боеприпасами, если бы не был найден способ получения азотной кислоты синтетическим путем. При проведении этих опытов неоценимую роль сыграла сталь типа V2A, изобретенная на заводе Крупна, так как она была устойчива к воздействию азотной кислоты. В результате военных условий развитие фирмы протекало односторонне, и в ноябре 1918 года она находилась на пороге кризиса.

После окончания войны нужно было заново оборудовать и модернизировать мастерские. Часть мастерских, выполнявших так называемую Гинденбургскую программу, была оборудована для сборки железнодорожных вагонов и локомотивов. Перестройка производства на мирную продукцию требовала от Круппа фон Болена, председателя Наблюдательного совета, личного активного участия; и хотя легла на производство тяжелым финансовым бременем, ему самому она принесла популярность. С Хугенбергом Крупп расстался в 1918 году и заменил его Отто Видфельдом, специалистом в социальной и экономической политике. Благодаря его миротворческой деятельности во время рабочих волнений в кайзеровской Германии Видфельд пользовался доверием как со стороны профсоюзов, так и центра; пришедшее к власти новое республиканское правительство оценило его знания и умение работать и неоднократно предлагало в министерстве разные должности. В мае 1922 года Видфельд был назначен немецким послом в Вашингтон.

\* \* \*

Новая послевоенная производственная программа хотя и оправдывала себя, с технической точки зрения, но была неэкономична и стоила дорого (производство локомотивов, средств передвижения, сельскохозяйственных машин, аппаратов). За время войны фирма потеряла свои старые рынки

сбыта. Крупномасштабная индустриализация, осуществлявшаяся в военные годы, привела повсюду, и, главным образом, за океаном к протекционизму, поощрению отечественной промышленности посредством премий и привилегий. Часто Круппу приходилось заниматься экспортом продукции по себестоимости товаров, если он хотел вернуть фирме былую мировую славу и дать работу коллективу, численность которого понемногу стала приближаться к уровню 1914 года. Несмотря на то, что в восстановительных работах послевоенного периода часть населения имела работу, в общем, картина была неутешительной: степень занятости на производстве в Рурской области, как и во всей немецкой промышленности, была крайне низкой.

Демонстрация рабочих заводов Крупна в Пасхальное воскресенье, на которой они протестовали против предоставления рабочих мест иностранцам, в частности французам, закончилась трагически: убито 13 рабочих, арестован и осужден Крупп фон Болен и 8 его директоров. Выступивший в рейхстаге Пауль Лебе осудил действия судей, сказав: «Я не завидую судьям, которые имеют совесть, какую они продемонстрировали нам. В нравственном отношении мы не можем рассчитывать на них, пусть их решение останется на их совести, но я не могу смириться с ненавистью, которая возникает между двумя народами и становится все глубже». В конце концов через четыре месяца все осужденные были освобождены.

Между тем, выступления рабочих и инфляция совершенно расшатали основы фирмы. По первоначальному балансу потери составили 59 миллионов марок. Председатель Наблюдательного совета Крупп стоял перед трудным решением: или закрыть фабрику, как ему советовала его дирекция, или дать возможность существовать, объединив ее с другими сталелитейными заводами, войдя в союз с фирмами, представляющими тяжелую промышленность Рурской области.

Так или иначе, но закрытие нерентабельных предприятий и соответствующее увольнение целых коллективов казалось неизбежным. Фирма не смогла бы выдержать этого кризиса,

если бы не помощь со стороны различных правительственных учреждений, государственного банка, Морского торгового общества и Дрезденского банка. Еще не был забыт крах Штиннес-концерна. Правительство Германии связало свою помощь с условием восстановления в течение полутора лет рентабельности заводов Круппа. Политика сокращения производства, которую фирма вынуждена была проводить, осуществлялась под руководством главного директора фабрики Видфельдта, вернувшегося из Вашингтона; она не являлась выходом из трудного положения, поскольку оздоровление производства сочеталось с увеличением числа безработных в Эссене. Крупп фон Болен продолжал искать выход и в августе 1925 года одобрил план, предложенный Видфельдтом, предусматривавший санацию производства путем привлечения в него английского капитала. Правительство же, заинтересованное в решении вопроса занятости населения в густонаселенном Рурском регионе, разыгрывало английскую карту. Эта идея уже обсуждалась в 1921 году Штреземаном, Видфельдтом и Розеном, министром иностранных дел. Штреземан выступал тогда с одобрением этого плана, но Видфельдт отклонил его. «Меня, как Вы знаете, очень озадачивает такой подход к политической и экономической проблеме. Тревожит это и в общем виде и в частности применительно к фирме Фридриха Крупна», — писал Крупп фон Болен Видфельдту. Оценивая эту ситуацию ретроспективно, финансовый директор фирмы Крупп писал в 1961 году следующее: «И все же такой выход был бы правильным. Хотя трудно представить себе, как изменилась бы наша история, если бы Англия получила доступ к Рурскому бассейну. Думаю, что тогда не было бы оккупации. Не было бы инфляции, стабилизировалась бы валюта. Мы избежали бы разорения нашего среднего сословия, реакция не была бы столь радикальной и не было бы почвы для правых и левых экстремистов».

В беседе, состоявшейся 1 марта 1922 года, Ллойд Джордж напомнил своему собеседнику Видфельдту, что они уже обсуждали проблему сотрудничества немецких и английских фирм в 1908 году в Берлине: «Но вас, немцев, невозможно было убе-

дять». В сентябре 1924 года в Берлине состоялись переговоры между авторитетными английскими парламентариями, с одной стороны, и рейхсканцлером Лютером, министром иностранных дел Штреземаном и бывшим министром промышленности фон Раумером — с другой, в которых английская сторона выступила с предложением о тесном сотрудничестве между немецкой и английской промышленностью. Англичане предлагали «заключить соглашение, исходя из того, что Англия будет оказывать поддержку немецкой промышленности и станет участником немецких промышленных предприятий. Англия стремится к сотрудничеству с Германией».

Причина этого интереса заключалась в том, что пропасть, разделяющая Англию и Францию становилась все глубже. Франция повысила свои таможенные пошлины и полностью отгородилась от английского рынка. Еще со времени своей службы в Вашингтоне Видфельдт был знаком лично с управляющим Английским банком Монтегю Норманом и рассчитывал на его содействие и содействие посла Штрамерса в решении этого вопроса. План продажи 50 % акций Круппа Англии при соблюдении права их выкупа семьей Круппа, которой они принадлежали, таил в себе большой риск, но и открывал большие возможности. Невозможно сказать, как развивалась бы дальше Веймарская республика, оказавшаяся в изоляции и стремившаяся выйти из нее, заключив такое соглашение с Англией. После бесплодных переговоров директоров Круппа Видфельдта и Зорге с государственным секретарем фон Шубертом, рейхсканцлером Лютером и министром экономики Нойхаузом, состоявшимся в начале сентября, план окончательно провалился. Он не был одобрен правительством, так как Штреземан, министр иностранных дел, придерживался другого направления, ориентированного на Францию.

Как известно, все надежды, которые он связывал с этим путем, не оправдались. Неудачи его французской политики, несостоявшееся подписание заранее разрекламированного договора в Локарно омрачили последние годы его жизни. Свое разочарование он выразил в речи, произнесенной им в рейхстаге в июне 1927 года: «Gallia, quo vadis?» («Франция,

куда идешь?»). Такое же чувство тревоги мы ощущаем и в его послании к известному французскому журналисту Жюлю Сюрвену, датированное 8 июня 1929 года: «Если Бриан не пойдет на уступки, считаю, что я проиграл. Тогда придет другой. Тогда пусть они поедут в Нюрнберг и посмотрят на то, что такое этот Гитлер!» Какое положение было у Круппа в беспокойной обстановке массовой истерии, вызванной фюрером? Крупп фон Болен имел за плечами немалый опыт дипломатической работы и понимал, что после переворота 1918 года к старому режиму возврата не будет; необходимо было начинать сотрудничество с республиканским правительством. В 1921 году Крупп стал членом Прусского государственного совета и таким образом вошел в тесный контакт с берлинскими политиками, узнал президента Эберта, вызвавшего у Круппа глубокую симпатию своей манерой поведения — он держался естественно, уверенно и достойно. Тогда же он познакомился с Вильгельмом II. Сравнение было явно не в пользу Вильгельма.

Все это беспокойное время Крупп продолжал работать в берлинском правительстве, стараясь не поддаваться политическим эмоциям, во многом определявшим поведение политиков. Весной 1924 года после опубликования плана Девеса Крупп писал Брокдорф-Рантцау: «Что касается меня, я сделал все, что мог, чтобы убедить господ-политиков, стоящих у власти, что мы не можем обойтись без мнения, высказанного компетентным специалистом. В первый раз за многие годы я с радостью увидел, что разумные доводы берут верх над необоснованными преувеличениями».

После принятия законов Девеса большинством рейхстага Крупп фон Болен стал председателем Наблюдательного совета Банка немецких ценных бумаг. Как и Карл Дуйсберг, с которым Крупп был дружен, он считался одним из самых влиятельных лидеров немецкой промышленности, а в 1931 году он сменил Дуйсберга на посту председателя Немецкого промышленного союза.

В последние дни существования Веймарской республики на выборах президента Германии весной 1932 года Крупп фон Болен официально заявил о своей поддержке кандида-

туры Гинденбурга. После избрания Гитлера канцлером Германии, происшедшего на законных основаниях, Крупп, следуя своей прежней линии, продолжал оставаться лояльным к новому правительству. Возглавляя крупповский концерн, он, безусловно, не мог не видеть наступившего оживления экономической жизни, уменьшения числа безработных, то есть того, что этому правительству удалось решение задач, на которых споткнулась Веймарская республика. Вспомним, что в июне 1933 года в Эссене насчитывалось 68000 безработных и безработица являлась угрозой общественному порядку.

Какое содержание партия, пришедшая к власти, вкладывала в слова «общественный порядок», Круппу пришлось узнать 1 апреля 1933 года, когда фашистские комиссары грубо ворвались в помещение Немецкого промышленного союза и, ссылаясь на массы, которые якобы были готовы перейти к насильственным действиям, потребовали от руководства, чтобы промышленный союз выступил с официальной поддержкой фашистской идеологии. Желая оттянуть этот момент, Крупп оставался на посту председателя немецкого промышленного союза до конца 1934 года.

Являясь представителем немецкой промышленности Крупп фон Болен исполнял обязанности председателя Попечительского совета при фонде Адольфа Гитлера. Занимаясь перечислением средств в виде специального налога, этот совет избавлял промышленные предприятия от всех других притязаний со стороны правящей партии. О нежелании Круппа ставить себя лично и промышленность в зависимость от партии, свидетельствуют его усилия ввести в состав дирекции Акционерного общества Фридрих Крупп Герделера, обербургомистра Лейпцига, одного из руководителей движения Сопротивления.

Приобретая в 1938 году в Берндорфе (Австрия) большинство акций берндорфского завода металлических изделий «Артур Крупп. Акционерное общество», Крупп тем самым перестал придерживаться своего принципа заниматься только тем, что имеет непосредственное отношение к производству в Эссене. Распад Дунайской монархии и потеря части ав-

стрийской территории поставили Берндорф в критическое положение. Пытаясь спастись от разорения, проведя в 1928 и 1931 годах мероприятия по оздоровлению берндорфского завода, уставший и разочарованный Артур Крупп (умерший 21 апреля 1938 года) переезжает из Берндорфа в Вену. Ему не пришлось дожить до передачи его завода в эссенский концерн. В соответствии с его желанием председателем правления берндорфского завода стал 28-летний Клаус фон Болен, младший брат Густава фон Болен. Густав Крупп фон Болен оставался на посту председателя Наблюдательного совета Акционерного общества Фридрих Крупп, а в 1943 году в возрасте 73 лет сложил с себя полномочия и полностью отошел от дел; последствия военных лет тяжело отразились на его физическом и моральном состоянии. Последние годы он провел в своем поместье Блюнбах, где и скончался 16 января 1950 года после тяжелой болезни.

\* \* \*

Акционерное общество «Фридрих Крупп АО» в декабре 1943 года стало самостоятельной фирмой. Густав Крупп определенное время связывал свои надежды на продолжение фамильного дела с Клаусом фон Боленом, самым одаренным из его сыновей. Но судьба оказалась жестокой к этому человеку. Уйдя на фронт летчиком, он погиб на Западном фронте в самом начале войны. 10 января 1940 года его самолет разбился. В конце 1943 года Альфреду фон Болену было 36 лет, когда он стал владельцем крупновского концерна; вместе с именем он взвалил на себя груз, который превосходил его силы (согласно изданному в 1906 году в Германии указу о присвоении имен, родовое имя передавалось только владельцу фирмы).

В юности он без всякого удовольствия изучал металлургию в технических институтах Мюнхена и Аахена; будучи уже дипломированным инженером, он дополнительно окончил практический курс по ведению банковского учета при Дрезденском банке. В 1936 году он стал заместителем директора Акционерного общества Фридрих Крупп, а в 1938 году — членом его директората. Позднее в своем выступлении на Нюрн-

бергском процессе он скажет, что не чувствовал себя специалистом ни в одной из этих областей. В течение военных лет (1943 — 1945) его деятельность в качестве предпринимателя строго регламентировалась. Любому наблюдателю было ясно, что Германия вела безнадежную войну с противником, превосходящим ее на суше, на море и в воздухе. Все крупновские заводы не были защищены от бомбовых ударов с воздуха. 11 апреля 1945 года Альфред Крупп был арестован американцами на вилле Хюгель. О Нюрнбергском крупновском процессе, на котором победители привлекали к ответственности побежденных, сегодня предпочитают не вспоминать.

В течение восьми послевоенных лет, с 1945 по 1953, Альфред Крупп был лишен права и возможности оказывать хоть какое-то влияние на свое производство. Приговор Нюрнбергского суда в конце января 1951 года был пересмотрен Верховным американским комиссаром Мак Клоем, и Крупп был освобожден от выполнения наложенных на него санкций.

После трудных переговоров, которые велись директорами Круппа, представлявшими его интересы, было заключено Мелемерское соглашение, по которому он снова становился хозяином на своем предприятии, хотя и с определенными ограничениями, касающимися финансовых отчислений. Союзники санкционировали его деятельность в областях капиталовложения, переработки и торговли. От участия в горной промышленности (добыча ископаемых и металлургия) фирма, которая с 1951 года начала снова работать с прибылью, должна была отказаться.

Альфред Крупп упорно сопротивлялся лишению его права работать в горной промышленности; адвокаты стремились помочь ему найти более удачное решение этого вопроса. Находясь в дирекции Акционерного общества, Крупп был ответственным за «продажу военных материалов» и все горное дело. Из заключения, к которому он был приговорен в Нюрнберге, он вернулся в состоянии сильной апатии. Сначала он ежедневно приходил в Главное управление заводами Круппа, но его уверенность в своих силах была подорвана и в таком моральном состоянии он не мог отвечать требованиям дей-

ствующего производства. Крупп замкнулся в себе, стал много путешествовать, а руководство фирмой передал главному уполномоченному Бертольду Бейтцу, который 1 ноября 1953 года занял его пост.

Еще весной 1953 года он обращался к сотрудникам в духе прадеда, деда и отца: «Все мы, работающие у Круппа, не признаем принципа единовластия главного директора (кстати сказать, доверенное лицо и представитель директората заводов Круппа теперь больше не причислялся к тем, кого называют *primus inter pares* («первый среди равных» — лат.).

Вскоре после этого он передал все свои права и полномочия в объеме, намного превышающем тот, которым мог пользоваться любой генеральный директор на Рейне или в Руре. Альфред Крупп понимал, что ориентация на единовластие, существовавшая в семье Круппов до сих пор, должна быть изменена.

В 1960-е годы по соглашению с семьей он определил в своем завещании будущую структуру своей фирмы. Кроме единого наследника для его состояния, находившегося в фирме «Фридрих Крупп», он назначал закрепленное завещанием правомочное учреждение, которое должно было сохранить единство предприятия, а доходы от него направлять на научно-филантропические цели.

Он умер 30 июля 1967 года. Выступивший на траурной церемонии Хейнц Кюн, премьер-министр земли Нордхейн-Вестфален, сказал: «С его смертью прервалась связь, которая объединяла Личность и Дело пяти поколений на протяжении полутора сотен лет». Семейное дело Круппов угасло. Имя и по сей день живет в названии фирмы как символ предпринимательства и индустриальной мощи Рура.

## СОДЕРЖАНИЕ

Вступление . . . . .	6
Деятельность Ротшильдов при дворе немецких князей . . . .	7
Майер Амшель Ротшильд — основатель династии . . . . .	25
Продвижение дома Ротшильдов к мировой славе . . . . .	42
Сименсы . . . . .	76
Даймлеры . . . . .	129
Бенцы . . . . .	170
Круппы . . . . .	216

*Массово-политическое издание*

*Гейнрих Шнее (Heinrich Shnee)*

## **РОТШИЛЬДЫ – ИСТОРИЯ КРУПНЕЙШИХ ФИНАНСОВЫХ МАГНАТОВ**

*Редактор О.В. Селин  
Художник Б.Б. Протопопов,*

ООО «ТД Алгоритм»

Оптовая торговля:  
ТД «Алгоритм» +7 (495) 617-0825, 617-0952  
Сайт: <http://algorithm-izdat.ru>  
Электронная почта: [algorithm-kniga@mail.ru](mailto:algorithm-kniga@mail.ru)

Сдано в набор 12.02.16. Подписано в печать 09.03.16.  
Формат 84x108 1/32.  
Печать офсетная.  
Усл. печ. л. 9,5 Тираж 1500 экз. Заказ № .