

Okiem i uchem

„Kwartalnik Filmowy” nr 110 (2020)

ISSN: 0452-9502 (Print) ISSN: 2719-2725 (Online)

<https://doi.org/10.36744/kf.361>

© Creative Commons BY-NC-ND 4.0

Marcin Giżycki

Polsko-Japońska Akademia Technik Komputerowych

<https://orcid.org/0000-0001-7525-0205>

Tucker i inni

Słowa kluczowe:

radio;
televizja;
samochód;
Edwin Howard
Armstrong;
kinematograf;
Francis Ford
Coppola;
Preston Thomas
Tucker;

Abstrakt

Artykuł stanowi przypomnienie innowatorów i wynalazców, którzy przegrali walkę z wielkimi korporacjami. Autor skupia się na dwóch takich przypadkach: Edwinie Howardzie Armstrongu – wynalazcy superheterodyny i odkrywcy możliwości nadawania programów radiowych na falach FM, oraz Prestonie Thomasie Tuckerze – konstruktorze nowatorskiego samochodu, o którym Francis Ford Coppola zrobił film *Tucker – konstruktor marzeń* (1988). Podobny los spotkał też Barthélemy'ego Thimoniera – wynalazcę maszyny do szycia, a nawet kilku pionierów kina, którzy nie zdążyli w porę opatentować swoich wynalazków, m.in. Louis Aimé Augustina Le Prince'a.

Homer Maria Odys – bohater fikcyjnej powieści „recenzowanej” przez Stanisława Lema w *Próżni doskonałej*¹ – podzielił geniuszy na trzy kategorie. Do pierwszej, najpośledniejszej, należą ci, którzy osiągnęli sukces za życia. Swoimi ideami nie wybiegają daleko poza to, co już znane, są rozpoznawalni i czerpią z sukcesu korzyści, także materialne. W drugiej kategorii znajdują się ci, którzy nie zostali przez współczesnych zrozumiani. W starożytności często byli kamienowani, a później nierzadko kończyli na stosie (jak Giordano Bruno – przyp. MG), niemniej zostają docenieni przez następne pokolenia. Natomiast o geniuszach najwyższej klasy nie dowiadujemy się nigdy, tak bardzo ich myśl wyprzedza czas.

Ciekawe, ilu zapoznanych geniuszy wytworzy epidemia koronawirusa? O ilu z nich nie usłyszymy, bo zbankrutowali, zanim ich wynalazki ujrzały światło dzienne? Ile niesłychanych wynalazków trafi do kosza z braku środków i już nikt ich stamtąd nie wydobydzie? Truizmem jest powtarzanie, że po pandemii świat nie będzie już taki sam. Nie wiemy jeszcze, jak bardzo się zmieni. Jednego wszakże możemy być pewni: wielkie korporacje przetrwają, może się nawet umocnią pozbawione niezależnej konkurencji. Dlatego też warto przypomnieć dwie historie wizjonerów, którym bogate koncerny nie dały rozwinąć skrzydeł. Pierwsza pochodzi z kart dziejów mediów; druga – z obszaru przemysłu samochodowego, ale trzydzieści lat temu z okładem opowiedział o niej Francis Ford Coppola. Nie wszyscy zapewne pamiętają ten nie najważniejszy w dorobku reżysera – ale w jakiś sposób ostrzegawczy – film *Tucker – konstruktor marzeń* (*Tucker: The Man and His Dream*, 1988).

Zanim Edwin Howard Armstrong i Preston Thomas Tucker, bohaterowie tych opowieści, zostali zgnieceni przez walec korporacyjny, podobny los spotykał też innych geniuszy drugiej kategorii, że wspomnę tylko Francuza Barthélemy’ego Thimoniera (1793-1857), który opatentował maszynę do szycia już w 1830 r. Dzięki swojemu wynalazkowi chciał szyc mundury dla armii francuskiej, ale został zniszczony przez knowania krawców obawiających się utraty przychodów z kontraktów wojskowych. Następny konstruktor podobnego urządzenia, niejaki Walter Hunt (1796-1859) z Nowego Jorku, zaniedbał jego opatentowanie, dzięki czemu ostatecznie największe korzyści z wynalazku przypadły w udziale niejakiemu Elia-sowi Howe (1819-1867) z Massachusetts.

Historia kamery filmowej jest zresztą bardzo podobna do historii maszyny do szycia. Być może dzieje kina rozpoczęłyby się kilka lat przed braćmi Lumière i Thomasem Alwą Edisonem, gdyby Louis Aimé Augustin Le Prince (1841-1890), twórca aparatu do rejestracji ruchomych obrazów, którym już w 1888 r. filmował scenki miejskie z Leeds, nie zaginał w niewyjaśnionych okolicznościach przed planowaną prezentacją swojego wynalazku w Nowym Jorku². Ale przed braćmi Lumière byli jeszcze inni wynalazcy, o których dziś mało kto pamięta, między innymi William Friese-Greene (1855-1921), Wordsworth Donisthorpe (1847-1914)³, albo Georges Demeny (1850-1917)⁴. Nie zapominajmy też o polskim pionierze Kazimierzu Prószyńskim i jego pleografie z około 1895 r.⁵ Nie wiem, czy Tomek Bagiński słyszał o podobnych historiach, ale jego krótka animacja *Kinematograf* (2009) opowiada o genialnym fikcyjnym konstruktorze, który nie zdążył opatentować swojego wynalazku przed Augustem i Louisem Lumière’ami i świat się nigdy o tym skromnym twórcy i jego odkryciu nie dowiedział.

Wojna patentowo-copyrightowa toczyła się jednak jeszcze długo po pierwszym pokazie kinematografu 28 grudnia 1895 r. w Salonie Indyjskim w podzie-

miach Grand Café przy bulwarze Kapucynów w Paryżu. Już na początku XX w. Thomas Alva Edison (1847-1931) z pomocą agentów z Edison Manufacturing Company, a później Motion Picture Patents Company, brutalnie zwalczał w Ameryce każdego niezależnego konkurenta, który próbował czerpać zyski z eksploatacji filmów bez wykupienia od niego licencji⁶.

Jednym z najbardziej bulwersujących przykładów przegranej wojny z maszyną korporacyjną jest historia Edwina Howarda Armstronga (1890-1954). Armstrong był wynalazcą między innymi superheterodyny, czyli mówiąc najogólniej, odbiornika radiowego o dużej czułości i selektywności⁷. Takie odbiorniki produkowano w Stanach Zjednoczonych od 1923 r., a na rynku polskim były dostępne od połowy lat 30. ubiegłego wieku. Skrzynkowe radia lampowe, jakie starsze pokolenie jeszcze świetnie pamięta, to były właśnie superheterodyny. W grudniu 1933 r. Armstrong uzyskał cztery patenty na wynalazki pozwalające nadawać programy radiowe na falach FM (ultrakrótkich). Dotychczasowe radia były przystosowane do odbierania fal AM (średnich). Ta innowacja ogromnie polepszała jakość dźwięku i likwidowała największe utrapienie odbiorców – z przekazu usuwała denerwujące szумы elektrostatyczne. W listopadzie 1935 r. Armstrong zaprezentował nową technologię na zebraniu Instytutu Inżynierów Radiowych (Institute of Radio Engineers) w Nowym Jorku. Zebrani mogli usłyszeć niezwykle klarowny, pozbawiony szumów głos spikera nadawany z niewielkiej rozgłośni oddalonej o dwadzieścia trzy kilometry od Empire State Building, gdzie odbywała się prezentacja. Głos ów powiedział: *Tu amatorska stacja W2AG z Yonkers w stanie Nowy Jork nadająca na modulowanych częstotliwościach o długości dwóch i pół metra*⁸. Słuchacze usłyszeli również dźwięk przelewania wody i zgniatanego, a później rozdieranego papieru, muzykę graną z płyt (marsze wojskowe i fortepian solo) – wszystko bez zniekształceń i szmerów, wiernie oddane, jakby się działo na miejscu, bez pośrednictwa radia.

Wynalazca, który pracował wówczas dla koncernu RCA (Radio Corporation of America), był pewien, że jego nowy pomysł zrewolucjonizuje młodą radiofonie, do której rozwoju walczył się przyczynił. Ale szef i założyciel RCA David Sarnoff, skądinąd dotychczas wspierający Armstronga (kupił od niego patent na superheterodynę), przestraszył się, że wdrożenie technologii FM zagrozi radiofonii opartej na systemie AM, a więc także niesłychanie intratnej produkcji przystosowanych do niego radioaparatów, nie mówiąc już o konieczności przebudowy sieci nadajników i sposobu realizacji programów radiowych⁹. Zaprzyjaźnieni do niedawna panowie stali się zaciekłymi wrogami.

Armstrong postanowił uruchomić własną sieć radiową nadającą na falach FM. Naprzeciw Manhattanu, po drugiej stronie rzeki Hudson, ustawił maszt nadawczy tak, by Sarnoff mógł go widzieć z okien swojego biura. Wkrótce sieć Armstronga Yankee Network objęła zasięgiem niemal całą Nową Anglię¹⁰, a liczba sprzedanych radioaparatów przystosowanych do jej odbioru osiągnęła pół miliona. Sarnoff kontratakował. Uruchamiając swoje liczne wpływy, próbował skłonić Federal Communications Commission (Federalną Komisję Łączności) – państwową agencję regulującą rynek komunikacji radiowej – by odebrała częstotliwości Armstrongowi. Nie wynikało to tylko z czystej chęci zemsty. W RCA dostrzeżono już bowiem potencjalne nowe zastosowanie dla fal FM – telewizję. Druga wojna światowa przerwała tę prywatną wojnę między wynalazcą i najpo-

teżniejszym człowiekiem w mediach¹¹. Niestety, wkrótce po zakończeniu działań wojennych FCC ogłosiła, że fale FM mają być zarezerwowane wyłącznie dla przekazu dźwięku telewizji. Dla Armstronga mogło to oznaczać ogromne dochody z tytułu praw autorskich, ale koncern RCA odmówił płacenia, argumentując, że ich system jest oryginalny. Armstrong odpowiedział serią pozwów, które pochłonięły miliony dolarów i... przegrał, chociaż dziś eksperci nie mają wątpliwości, że racja leżała po jego stronie. 1 lutego 1954 r. wynalazca wyskoczył z okna swojego mieszkania na XIV piętrze. Sarnoff zareagował na wiadomość o śmierci dawnego przyjaciela i współpracownika, a później adwersarza, krótkim stwierdzeniem: *Ja go nie zabiłem* i wysłał z RCA delegację na pogrzeb. W tym czasie telewizor był już niemal obowiązkowym elementem wyposażenia amerykańskich mieszkań.

Dokładnie rzecz biorąc, Preston Thomas Tucker (1903-1956) nie był wynalazcą. Był handlowcem i przedsiębiorcą z wizją. Już jako nastolatek wykazywał zamiłowanie do mechaniki i handlu. Zaczął kupować używane samochody i po remoncie, lub nawet bez, sprzedawać je z zyskiem. Później imał się różnych prac. Był policjantem (jak sam później twierdził, interesowały go tylko pościgi za przestępcami). Prowadził stację benzynową. Montował samochody w fabryce Forda. Sprzedawał auta. Razem z konstruktorem silników Harrym Millerem założył firmę budującą samochody wyścigowe.

W 1937 r. napływające z Europy wieści o możliwości wybuchu wojny zainspirowały Tuckera do skonstruowania szybkiego wozu bojowego z silnikiem zmodyfikowanym przez Millera. Wehikuł miał rozwijać niespotykaną w żadnym innym pojeździe wojskowym szybkość do 160 kilometrów na godzinę. Uzyskał nawet na swój wynalazek kontrakt od rządu holenderskiego. Niestety, wojna stała się wkrótce faktem i plany upadły. Tucker próbował później sprzedać swój pomysł armii amerykańskiej, ale zainteresowanie wzbudziła tylko obrotowa wieżyczka na karabin maszynowy jako element wyposażenia bombowców i kanonierek. Rząd USA skonfiskował jednak patent, co zmusiło konstruktora do podjęcia długotrwałej walki o odzyskanie praw autorskich.

W czerwcu 1947 r. Tucker przedstawił publicznie wizję samochodu, który zamierzał produkować. Model nosił nazwę Tucker'48 i chociaż był spory, nie przypominał typowych amerykańskich kanciastych krążowników szos¹². Miał opływowe kształty (przyniosły mu wkrótce przydomek „torpedy”) i brakowało mu charakterystycznych ozdobnych skrzydełek. Auto miało być bezpieczniejsze od dotychczas produkowanych, mieć obszerniejszą niż u konkurencji kabinę i automatyczną skrzynię biegów, co jeszcze nie było standardem w amerykańskich pojazdach. Szczególną cechą projektu od razu rzucającą się w oczy był umieszczony pośrodku atrapy trzeci reflektor, poruszający się zgodnie z ruchami kierownicy. Co najważniejsze wielki i szybki sedan Tuckera miał też wabić klientów ceną. Działo to się w okresie, kiedy giganci przemysłu motoryzacyjnego dopiero wznowiali produkcję samochodów osobowych po przerwie wojennej, kiedy to wytwarzali czołgi i inny sprzęt wojskowy, i potrzebowali czasu na przygotowanie nowych atrakcyjnych propozycji rynkowych. Zwykle wdrożenie nowego modelu do produkcji zajmowało cztery lata. Tucker, wchodząc przebojowo w jeszcze niewypełnioną lukę, chciał to zrobić w rok.

Poczynania Tuckera wydały się podejrzane Komisji Papierów Wartościowych i Giełd (Securities and Exchange Commission, w skrócie SEC), która wszczęła



Tucker – konstruktor marzeń, reż. Francis Ford Coppola (1988)

śledztwo sprawdzające, czy aby całe przedsięwzięcie nie było jednym wielkim oszustwem mającym na celu wyludzenie pieniędzy od inwestorów. Podejrzenia wzbudzał zwłaszcza pomysł sprzedawania potencjalnym klientom subskrypcji na akcesoria do przyszłego samochodu, zanim ten zszedł z taśm produkcyjnych¹³. Tucker zdecydował się na to z konieczności doinwestowania projektu, któremu wciąż brakowało zabezpieczenia kapitałowego gwarantującego sukces. Informacja o śledztwie szybko wyciekła do mediów. Nagle dotychczas na ogół życzliwi dziennikarze zaczęli publikować coraz bardziej fantastyczne informacje o przekrętach Tucker Corporation, a także o jakoby wystawnym, rozrzutnym stylu życia właściciela¹⁴. Akcje firmy zaczęły gwałtownie spadać. 4 października 1949 r. rozpoczął się proces Tuckera. Tego samego dnia zamknięto też jego fabrykę. Do tego momentu zostało zmontowanych tylko 37 samochodów. Garstce wiernych pracowników udało się jeszcze ukończyć bez wynagrodzenia dalszych 13 aut. Dziś kolekcjonerzy toczą boje o te egzemplarze¹⁵. Oskarżyciel usiłował udowodnić, że Tucker nie zamierzał w ogóle wypuścić samochodu na rynek. Po kilku miesiącach pozwany został niewinny. Oczyszczono go ze wszystkich zarzutów, ale jego biznes był w gruzach i nie można go było już odbudować. Nie ma na to twardych dowodów, ale spekulacje, że całe śledztwo było inspirowane przez gigantów przemysłu samochodowego, trwają do dziś¹⁶. Jak na ironię prokurator Otto Kerner Jr., który reprezentował państwo w tym procesie, a później został gubernatorem stanu Illinois, w 1974 r. sam został oskarżony o łapówkarstwo i skazany na trzy lata więzienia¹⁷.

Po raz kolejny Preston Tucker próbował się podnieść. Miał ponoć mówić, że *nawet Henry Ford poniósł porażkę za pierwszym razem*. Wkrótce po procesie zainteresował pomysłem produkcji samochodu wyścigowego inwestorów w Brazylii. Tych planów również nie zdążył zrealizować. Zmarł 26 grudnia 1956 r. w wyniku zapalenia płuc wywołanego rakiem.

Kiedy Coppola zaczął się przymierzać do zrobienia filmu o Tuckerze i jego samochodzie, nazwisko to, co podkreśla Peter Cowie w biografii reżysera¹⁸, już nic nie mówiło młodszemu Amerykanom. Chociażby z tego powodu projekt był ryzykowny. Coppola jednak uzyskał wsparcie George'a Lucasa, który zaoferował wniesienie do produkcji nowoczesnych technologii swojego studia¹⁹. Jednak nie walory produkcji, czy nawet zdjęcia sławnego Vittoria Storaro, czynią *Tuckera – konstruktora marzeń* dziełem szczególnym w dorobku Coppoli, lecz jak zauważa Cowie, obecne w filmie elementy osobiste. *W całym filmie podobieństwa między oboma mężczyznami i ich marzeniami są znamienne* – pisze angielski krytyk i wylicza:

1. Tucker postanowił produkować auta poza Detroit – stolicą przemysłu samochodowego, jak Coppola w latach 60., który za bazę swoich produkcji obrał San Francisco, nie Hollywood.

2. Mały wierny zespół współpracowników Tuckera przypominał ekipę ze studia Zoetrope Coppoli.

3. Po nabyciu Hollywood General Studios Coppola na konferencji prasowej przedstawił całą swoją rodzinę; podobnie postąpił Tucker, gdy ujawnił swój samochód udziałowcom i inwestorom.

4. W filmie syn Tuckera mówi ojcu, że chciałby porzucić szkołę, by móc poznać arkana jego zawodu – tak miał się podobno zwrócić do Coppoli jego syn Gio.

5. Wiktoriański dom Tuckerów w filmie przypomina dom Coppoli w Rutheford w Kalifornii²⁰.

Można dodać, że Coppola, jak Tucker, miewał problemy z doprowadzeniem projektów do końca, czego najbardziej spektakularnym przykładem jest *Czas apokalipsy* (*Apocalypse Now*, 1979). Szczęśliwie jednak hollywoodzka Fabryka Snów nie starła go w pył. Ale *Tucker – konstruktor marzeń*, mimo ogólnie pozytywnych recenzji, poniósł w ślad za swoim bohaterem finansową klapę.

¹ S. Lem, *Kuno Mlatje „Odys z Itaki”*, w: tenże: *Doskonała próżnia. Wielkość urojona*, Wydawnictwo Literackie, Kraków 1974, s. 89-96. *Doskonała próżnia* to zbiór recenzji z nieistniejących książek.

² I. Shah, *Man With a Movie Camera*, „History Today” 2019, nr 1, s. 18-20; R. Howells, *Louis Le Prince: The Body of Evidence*, „Screen” 2006, nr 2, s. 179-200; A. T. Sutherland, *The Yorkshire Pioneers*, w: J. L. Fell (red.), *Film Before Griffith*, University of California Press, Berkeley – Los Angeles – London 1983, s. 92-95.

³ Wspomina o nich m.in. W. Jewsiewicki (*Prehistoria filmu*, Filmowa Agencja Wydawnicza, Warszawa 1953, s. 170, 177).

⁴ D. Rossell, *Leaving Pictures: The Origins of the Movies*, State University of New York Press, New York 1998, s. 50 i dalsze.

⁵ Ta data, którą podaje Jewsiewicki (*Kazimierz Prószyński*, Wydawnictwo Interpress, Warszawa 1974), nie jest stuprocentowo pewna,

ale wszystko wskazuje na to, że polski wynalazca doszedł do swojego aparatu filmowego niezależnie od braci Lumière.

⁶ P. Decherney, *Hollywood's Copyright Wars: From Edison to the Internet*, Columbia University Press, New York 2013.

⁷ *Słownik Języka Polskiego PWN*, <https://sjp.pwn.pl/szukaj/superheterodyna.html> (dostęp: 11.04.2020).

⁸ Cyt. za: L. Lessing, *Free Culture: How Big Media Uses Technology and the Law to Lock Down Culture and Control Creativity*, The Penguin Press, New York 2005, s. 4. Większość informacji na temat Armstronga pochodzi z tego źródła. Historię Armstronga i dwóch jeszcze ważnych osobistości w historii rozwoju radiofonii – wynalazcy Lee de Foresta i biznesmena Davida Sarnoffa, założyciela koncernu RCA – przedstawił też w interesującym filmie znany amerykański dokumentalista Ken Burns (*Empire of the Air: The Men*

- Who Made Radio*, 1992, https://search-alexanderstreet-com.libproxy.mit.edu/view/work/bibliographic_entity%7Cvideo_work%7C1787322/dostęp:12.04.2020/).
- ⁹ Do RCA należała wówczas największa sieć radiowa NBC.
- ¹⁰ Czyli sześć stanów na północny wschód od Nowego Jorku wzdłuż Wschodniego Wybrzeża.
- ¹¹ I Sarnoff, i Armstrong zgłosili się zresztą do służby wojskowej. Sarnoff zakończył ją w stopniu pułkownika.
- ¹² Jay Leno, popularny komik i były gospodarz telewizyjnego show, a także kolekcjoner samochodów, zwrócił uwagę we wstępie do książki S. Lehto (*Preston Tucker and His Battle to Build the Car of Tomorrow*, Chicago Review Press, Chicago 2016, s. 1) na duże podobieństwo torpedy Tuckera do czechosłowackiej tatyry T87 produkowanej od 1937 r. (silnik z tyłu, bagażnik z przodu, opływowy kształt, ruchomy reflektor po środku, duża szybkość, wyjątkowy komfort jazdy). Ten model był z kolei rozwinięciem tatyry T77 z 1934 r. Leno ma w swoim garażu zarówno tuckera'48, jak i tatrę T87.
- ¹³ Ciekawostką łączącą historię Tuckera z Armstrongiem było radio, które klienci mogli kupić w przedsprzedaży. Na jednym ze zdjęć promocyjnych widać je całkiem dokładnie. Napis na odbiorniku głosi: „Radio zaaprobowane przez Tuckera. 8-lampowa superheterodyna. Symbol jakości”.
- ¹⁴ Między innymi pisano o kosztownym apartamencie, który Tucker miał jakoby kupić w Chicago. W rzeczywistości było to wzięte w leasing na przystępnych warunkach dość kuriozalne mieszkanie wybudowane dla karłów. Wszystkie sprzęty były w nim przystosowane dla ludzi niewielkiego wzrostu.
- ¹⁵ Z tych pięćdziesięciu zachowało się podobno tylko 47. Osiągają one na aukcjach ceny do 3 milionów dolarów.
- ¹⁶ Taką sugestię zawiera m.in. film dokumentalny *Tucker* (seria *Automobiles*, History Channel, 1995, brak nazwiska reżysera w napisach końcowych), <https://www.youtube.com/watch?v=RRv06O5XXWk> (dostęp: 15.04.2020). P. Cowie (*Coppola, A. Deutsch, London 1989, wydanie Kindle, lokalizacja 3918*) otwarcie mówi o *potężnych w Detroit i władzach w Waszyngtonie* jako o sprawcach zamknięcia zakładów Tuckera.
- ¹⁷ Przytaczając historię Prestona Tuckera, korzystam z informacji z filmu *Tucker* (j.w.) oraz następujących źródeł: S. Lehto, dz. cyt.; C. T. Pearson, *The Indomitable Tin Goose: The True Story of Preston Tucker and His Car*, Abelard-Schuman, New York 1960.
- ¹⁸ P. Cowie, dz. cyt., lok. 3918.
- ¹⁹ Warto nadmienić, że obaj filmowcy mieli po egzemplarzu tuckera.
- ²⁰ P. Cowie, dz. cyt., lok. 3940-3945.

Marcin Giżycki

Krytyk i historyk sztuki; autor książek z dziedziny historii filmu i zjawisk kultury artystycznej. Wykładowca w Rhode Island School of Design w USA, profesor w Polsko-Japońskiej Akademii Technik Komputerowych w Warszawie. Opublikował m.in.: *Nie tylko Disney – rzecz o kinie animowanym* (2000), *Koniec i co dalej? Szkice o postmodernizmie, sztuce współczesnej i końcu wieku* (2001), *Słownik kierunków, ruchów i kluczowych pojęć sztuki drugiej połowy XX wieku* (2002), *Wenders do domu! Europejskie filmy o Ameryce i ich recepcja w Stanach Zjednoczonych* (2006).

Bibliografia

- Cowie, P.** (1989). *Coppola*, London: A. Deutsch.
- Decherney, P.** (2013). *Hollywood's Copyright Wars: From Edison to the Internet*. New York: Columbia University Press.
- Howells, R.** (2006). Louis Le Prince: The Body of Evidence. *Screen*, 2, ss. 179–200.
- Lehto, S.** (2016). *Preston Tucker and His Battle to Build the Car of Tomorrow*. Chicago: Chicago Review Press.
- Lem, S.** (1974). Kuno Mlatje: „Odys z Itaki”. W: S. Lem, *Doskonała próżnia. Wielkość urojona* (ss. 89–96). Kraków: Wydawnictwo Literackie.
- Lessing, L.** (2005). *Free Culture: How Big Media Uses Technology and the Law to Lock Down Culture and Control Creativity*. New York: The Pinguin Press.
- Pearson, C. T.** (1960). *The Indomitable Tin Goose: The True Story of Preston Tucker and His Car*. New York: Abelard-Schuman.
- Rossell, D.** (1998). *Leaving Pictures: The Origins of the Movies*. New York: State University of New York Press.
- Shah, I.** (2019). Man With a Movie Camera. *History Today*, 1, ss. 18–20.
- Sutherland, A. T.** (1983). The Yorkshire Pioneers. W: J. L. Fell (red.), *Film Before Griffith* (ss. 92–95). Berkley – Los Angeles – London: University of California Press.

Keywords:

radio;
television;
car;
Edwin Howard
Armstrong;
cinematograph;
Francis Ford
Coppola;
Preston Thomas
Tucker

Abstract

Marcin Giżycki

Tucker and Others

The article is a recollection of several innovators and inventors who lost their wars against powerful corporations. The author focuses on two cases: Edwin Howard Armstrong, the inventor of the superheterodyne receiver and discoverer of the possibility of broadcasting radio programs on FM radio waves, and Preston Thomas Tucker, the constructor of an innovative car and protagonist of Francis Ford Coppola's film *Tucker: The Man and His Dream* (1988). Many other visionaries of the past suffered a similar fate. One of them was Barthélemy Thimonnier, the inventor of the sewing machine, not to mention a few cinema pioneers who did not manage to secure their patents in time, e.g. Louis Aimé Augustin Le Prince.