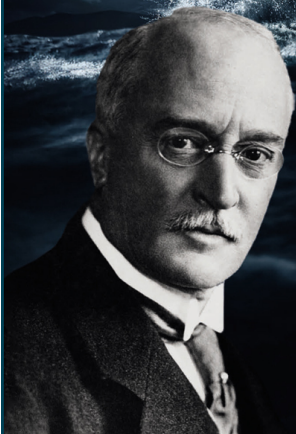


БЕСТСЕЛЛЕР *THE NEW YORK TIMES*

ДУГЛАС БРАНТ

ЗАГАДОЧНОЕ ДЕЛО РУДОЛЬФА ДИЗЕЛЯ



УДИВИТЕЛЬНАЯ ЖИЗНЬ
И НЕОБЪЯСНИМАЯ СМЕРТЬ
ВЕЛИКОГО ИЗОБРЕТАТЕЛЯ

Дуглас Брант
Загадочное дело Рудольфа
Дизеля: Удивительная жизнь
и необъяснимая смерть
великого изобретателя

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=73046323
Загадочное дело Рудольфа Дизеля: Удивительная жизнь и
необъяснимая смерть великого изобретателя:
ISBN 9785006317376

Аннотация

29 сентября 1913 г. пароход «Дрезден» отправляется из Бельгии в Великобританию. На его борту – изобретатель инновационного двигателя Рудольф Дизель, чье творение меняет облик европейской и американской промышленности. Но гениальному инженеру не суждено прибыть на место назначения: ночью он бесследно исчезает. Газеты по всему миру гадают: что произошло? Несчастный случай? Самоубийство? А может, хладнокровная ликвидация по политическим мотивам?

В ваших руках – захватывающая биография и исторический детектив, ставший бестселлером по версии The New York Times. Дуглас Брант воссоздает жизнь блестящего изобретателя в бурную эпоху рубежа XIX–XX вв. На страницах книги

переплетаются истории кайзера Вильгельма II и нефтяного магната Джона Рокфеллера, молодого политика Уинстона Черчилля и инноватора Томаса Эдисона – всех тех, кто так или иначе был связан с судьбой Дизеля. Опираясь на архивные источники, автор пытается разобраться, что произошло на борту «Дрездена» и кому помешал изобретатель, изменивший расстановку сил в глобальной экономике.

Содержание

От автора	9
Пролог	12
Часть I	23
Глава 1	23
Конец ознакомительного фрагмента.	41

Дуглас Брант
Загадочное дело
Рудольфа Дизеля:
Удивительная жизнь и
необъяснимая смерть
великого изобретателя

Знак информационной продукции (Федеральный закон
№ 436–ФЗ от 29.12.2010 г.)



Переводчик: *Алексей Капанадзе*

Редактор: *Евгений Яблоков*

Главный редактор: *Сергей Турко*

Руководители проекта: *Лидия Мондонен, Павел Буранов*

Арт-директор: *Юрий Буга*

Корректоры: *Елена Аксёнова, Ольга Улантимова*

Верстка: *Кирилл Свищёв*

Фотография на обложке: *Chris Clor / Tetra images / Getty Images*

© 2023 by For My Corner LLC

All rights reserved.

© Издание на русском языке, перевод, оформление.
ООО «Альпина Паблицер», 2026

© Электронное издание. ООО «Альпина Диджитал»,
2026

* * *

ДУГЛАС БРАНТ

ЗАГАДОЧНОЕ ДЕЛО РУДОЛЬФА ДИЗЕЛЯ

УДИВИТЕЛЬНАЯ ЖИЗНЬ
И НЕОБЪЯСНИМАЯ СМЕРТЬ
ВЕЛИКОГО ИЗОБРЕТАТЕЛЯ

Перевод с английского

Все права защищены. Данная электронная книга предназначена исключительно для частного использования в личных (некоммерческих) целях. Электронная книга, ее части, фрагменты и элементы, включая текст, изображения и иное, не подлежат копированию и любому другому использованию без разрешения правообладателя. В частности, запрещено такое использование, в результате которого электронная книга, ее часть, фрагмент или элемент станут доступными ограниченному или неопределенному кругу лиц, в том числе посредством сети интернет, независимо от того, будет предоставляться доступ за плату или безвозмездно.

Копирование, воспроизведение и иное использование электронной книги, ее частей, фрагментов и элементов, выходящее за пределы частного использования в личных (некоммерческих) целях, без согласия правообладателя является незаконным и влечет уголовную, административную и гражданскую ответственность.

Посвящается Джеки и Мэнли

От автора

Эта книга зародилась в 2015-м, когда я купил старенькую лодку – 38-футовую моторку 1996 г. выпуска. На ней по-прежнему стояли родные бензиновые двигатели. Поглядывая на свое приобретение, мирно замершее у пристани, я разговорился с владельцем местной лодочной мастерской. Он распорядился ею уже несколько десятков лет: когда-то она перешла к нему от отца. Казалось, все здесь застыло в 1950-х. Лицо мужчины было грубым и загорелым от солнца и соленого воздуха, пальцы – как камни. Он курил самокрутки. Я спросил, что мне надо сделать, чтобы привести лодку в порядок.

Хозяин мастерской ответил, что на такой посудине должны стоять дизельные моторы, а не бензиновые. Я-то всегда считал, что все моторы, так сказать, примерно одинаково выполняют одни и те же функции, поэтому осведомился у него, почему он так думает. Хозяин пустился перечислять всевозможные доводы: что с моим 200-галлонным¹ баком я покрою вдвое большее расстояние, если залью в него дизель; что в нерабочем состоянии дизельное топливо, в отличие от бензина, не выделяет вредных паров; что почти все пожары на моторных судах происходят из-за бензиновых двигателей, а

¹ Около 760 л. – Прим. пер.

не из-за дизельных. Он поднял руку с зажатым в здоровенных пальцах окурком самодельной сигареты, похожим на занозу, и заявил:

– Видите – сигарета горит? Могу ее кинуть в бочку дизеля, и ничего не случится. Бензиновые моторы заводятся от электрической искры, а дизельные нет. Само по себе дизтопливо не горючий материал. Дизельные моторы работают не от искры: сначала надо сжать топливо внутри мотора. Коротче говоря, дизель – особый двигатель. Получше бензинового.

Я последовал совету старого морского волка и оснастил свою моторку дизелями вместо бензиновых двигателей.

Год спустя, во время очередного странного затишья между окончанием одного романа и началом работы над следующим, я занимался тем, чем всегда занимаюсь, когда пытаюсь найти новую идею: сидя за компьютером, бегло изучал всевозможные штуки, наудачу выхватывая цепочки всяких открытий, которые уводили меня в разные эпохи и в разные уголки Земли. Двигаясь по этим темам (иногда проходя при этом огромное расстояние, пусть и виртуальное), время от времени перескакивая с одной на другую, я набрел на перечень загадочных исчезновений в море. На одной из первых строчек стояло имя Рудольфа Дизеля. Может быть, этот человек как-то связан с моими судовыми дизелями? Я нажал на ссылку и открыл краткое изложение событий 29 сентября 1913 г.

Так началось необыкновенное путешествие, которое и

привело к появлению этой книги.

Пролог

11 октября 1913 г.

Что это там в волнах?

Экипаж голландского парового лоцманского бота Coertzen подвел свое суденышко к странному предмету, который виднелся в бурлящей черной воде близ устья Шельды, у восточного берега Ла-Манша. Моряки не сразу сообразили, что это такое. Это было тело человека.

Хотя труп успел сильно разложиться, моряки, преодолевая омерзение, сумели заметить, что на покойнике дорогая одежда. Они не стали поднимать зловонную находку на палубу. Перевесившись за борт, извлекли из карманов утопленника четыре вещи, прежде чем отпустить гниющий труп дальше плавать по волнам. Предметы оказались простыми: кошелек, перочинный нож, футляр для очков, эмалированная коробочка для таблеток. Затем бот, следуя расписанию, зашел в голландский порт Флиссинген, где команда сообщила о своей находке и передала предметы властям.

Портовые власти тут же задались вопросом: может быть, доклад капитана Coertzen как-то связан с делом о пропаже человека, о котором кричали газеты всех крупных городов Европы и Америки? Чиновники уведомили сына пропавшего, и уже на другой день он прибыл во Флиссинген из Германии. Едва увидев найденные вещи, Ойген Дизель подтвер-

дил, что они принадлежали его отцу Рудольфу.

Рудольф Дизель, изобретатель принципиально нового двигателя, который теперь носит его имя, исчез почти за две недели до описываемых событий – по пути из Бельгии в Лондон: он отплыл вечером и должен был прибыть на место утром. Капитан пассажирского парома, пересекавшего Ла-Манш, сообщил, что герр Дизель пропал где-то в море, в международных водах, вне юрисдикции какой-либо страны. А значит, никакая страна не имела исключительного права вести там расследование. Поскольку тела не нашли, не было и обычного в таких случаях коронерского отчета. Адмиралтейство не устраивало расследования, даже пароходная компания не стала проводить слушаний. Никакого официального следствия по делу не было. Вообще никакого.

* * *

Рудольф Дизель рос во времена промышленного бума. В Америке этот период прозвали «позолоченным веком»²,

² «Позолоченный век» – заглавие вышедшего в 1873 г. сатирического романа Марка Твена и Чарльза Уорнера и саркастическое название периода истории США с конца 1870-х (иногда считается, что он начался уже в конце 1860-х, вскоре после окончания Войны Севера и Юга) до конца 1890-х гг. Его черты – быстрое обогащение некоторых слоев населения, коррупция в политике и бизнесе, активное освоение новых территорий, появление множества изобретений. Название было впервые использовано историками в 1920-х гг. – *Прим. пер.*

во Франции – Belle Époque³. Экономика многих стран процветала; мегаполисы развивались неслыханными темпами. В детские годы Дизель, отпрыск бедных иммигрантов, наблюдал за этим расцветом со стороны. Его семья с трудом добывала пропитание, скитаясь по крупным городам Европы, пока в конце концов один родственник не разглядел в мальчике талант и не предложил ему помочь.

В 12 лет Дизель обеими руками ухватился за скромную возможность получить образование. Он сумел выжать из нее максимум пользы. Благодаря врожденным способностям и особого рода решимости, свойственной многим из тех, кто находится в отчаянном положении, Дизель добился впечатляющих успехов в учебе и уже в 20 с небольшим лет вошел в круг самых уважаемых инженеров Германии. Он вырос в одной научной среде с Эдисоном, Теслой, Беллом, Маркони, Фордом, Эйнштейном, братьями Райт – их имена впоследствии обретут бессмертие. Эти гении добивались многочисленных успехов в науке, создавали новые отрасли промышленности и разрушали существующие, становились героями книг и фильмов. За ними шло неисчислимое множество последователей. Но Рудольфа Дизеля почему-то нет в этом списке великих.

На протяжении всей своей истории человечество нередко осваивало технологические новшества так, как и не снилось их изобретателям, – зачастую оказывалось, что подоб-

³ Прекрасной эпохой (фр.). – *Прим. пер.*

ное применение вообще не входило в первоначальный замысел. Достижения Дизеля и его современников кардинально изменили мир: на смену децентрализованной сельскохозяйственной экономике пришло массовое промышленное производство, эпоха пара сменилась эпохой нефти, а сражения, где противники колотят и режут друг друга, сойдясь вплотную, уступили место механизированной войне. Империи (как политические, так и корпоративные) внедряли прорывные технологии для ускорения своего развития, и применение того или иного новшества порой сеяло опустошение и ужас, хотя сам изобретатель этого вовсе не ожидал.

Во времена, когда двигатель Дизеля еще не распространился повсеместно, великие линкоры (такие как британский дредноут) и великие пассажирские суда (например, «Лузитания» или «Титаник») оснащались паровыми машинами. Паровая технология, которую впервые разработал и применил Джеймс Уатт, в конечном счете породила промышленную революцию. Кораблестроители размещали в корпусе своего изделия гигантский котел, наполняемый водой, и топку, куда нужно было постоянно подбрасывать уголь для обращения этой воды в пар, чтобы давление пара проворачивало лопасти турбины; ко всей этой системе присоединяли трубу, выбрасывавшую черные столбы дыма от сгорания угля в этом исполинском камине. Технология, прямо скажем, примитивная. Чтобы как следует развести пары на корабле, если вода в котле холодная и турбина не вращается, требовался не

один час, при этом тонны угля, необходимые для работы машины, занимали ценное место в трюме. Десятки кочегаров, проживавших на корабле, тоже требовали немало места, и их нужно было кормить. Из-за массивности и неэффективности паровых двигателей кораблям приходилось часто заходить в порты по всему миру, чтобы пополнить запасы угля. Об их приближении за сотню миль извещало закопченное небо.

Для запуска дизельного двигателя не требовалось несколько часов кипятить воду. Он включался сразу же, с холодного старта, и не нуждался в команде кочегаров, неумимо поддерживающей огонь в топке, по мере необходимости автоматически всасывая топливо из бака. У этого компактного мотора не было ни котла, ни дымовой трубы. Вязкое жидкое топливо не выделяло вредных паров, его было безопасно хранить, притом дизельный двигатель столь эффективно расходовал горючее, что судно могло совершить кругосветное путешествие, ни разу не остановившись для дозаправки. К тому же двигатель не давал выбросов, по которым корабль могли бы заметить еще на линии горизонта. Более того, топливо для двигателя Дизеля можно было получать из таких природных источников, которые в изобилии имеются почти повсюду. Этот двигатель стал своего рода квантовым скачком в том, что касается способности человечества превращать вещество в энергию. Изобретение Дизеля – самая революционная технология в истории.

Дизель рассчитывал, что его компактный, безопасный и

эффективный двигатель поможет поднять и сельскую, и городскую экономику, взяв на себя тяжелую работу, которая до этого ложилась на плечи человека, и тем самым улучшив качество жизни всех и каждого. Но его мечтам не суждено было сбыться.

Когда в 1913 г. Рудольф Дизель исчез, о пропаже великого ученого написали на первых полосах главные газеты самых разных стран и городов, от Нью-Йорка до Москвы. Главной версией считалось самоубийство, но пресса также продвигала версию о преступлении – и даже называла в качестве основных подозреваемых двух мужчин, входивших в число самых знаменитых людей планеты.

Авторы одной теории указывали на германского императора Вильгельма II и его агентов, предполагая: кайзера настолько разъярили деловые отношения, существовавшие (по слухам) между Дизелем и британцами, что он распорядился ликвидировать изобретателя. Один заголовок гласил: «Изобретателя бросили в море, чтобы помешать продаже патентов британскому правительству»⁴.

Некоторые полагали, что за убийством стоит другая видная фигура – Джон Рокфеллер, самый богатый в то время че-

⁴ *Изобретателя бросили в море...* – Tim Harford, “How Rudolf Diesel's Engine Changed the World,” BBC News, December 19, 2016. В статье приведены некоторые заголовки тогдашних газет, утверждавших, что Рудольф Дизель якобы убит по приказанию кайзера Вильгельма II или Рокфеллера. Те же заголовки даются в: “Inventor Rudolf Diesel Vanishes,” History.com, November 13, 2009; <https://www.history.com/this-day-in-history/inventor-rudolf-diesel-vanishes>.

ловек. Рокфеллер и его соратники считали революционную технологию Дизеля (мотор, не требующий бензина и вообще какого-либо продукта, изготавливаемого из сырой нефти) угрозой для самого существования их бизнес-империй. Отсюда заголовок, провозглашавший, что Рудольф Дизель «убит агентами больших нефтяных трестов».

Смерть этого гениального изобретателя словно бы сделала его персонажем запутанной детективной истории. Всего годом ранее, в 1912-м, многие именитые представители мирового сообщества громко приветствовали появление технологии Дизеля, столь сильно меняющей правила игры. Томас Эдисон объявил двигатель Дизеля «одним из великих свершений человечества»⁵. Уинстон Черчилль, с самого начала восхищавшийся дизельными моторами и способствовавший их распространению, провозгласил новый класс дизельных грузовых судов «наиболее совершенным шедевром кораблестроения нашего века»⁶. И вот теперь Рудольф Дизель, человек, которого знаменитый британский журналист Уильям Томас Стед в том же 1912 г. называл «великим волшебни-

⁵ ...одним из великих свершений... – *Albuquerque Morning Journal*, February 13, 1912.

⁶ ...наиболее совершенным шедевром кораблестроения... – Ivar Knudsen, “A Smokeless Marine: Denmark's Recent Development of the Diesel Motor,” *The American-Scandinavian Review*, Vol. II. Published by the American-Scandinavian Foundation, New York. 1914. Эту фразу Черчилля позже цитировали и другие издания.

ком нашего мира»⁷, ушел из этого мира.

* * *

В индустриальную эпоху ничто не движется без двигателя. Мотор словно бьющееся сердце наций. Ни один изобретатель не нанес такой ущерб сложившемуся порядку, как Рудольф Дизель. Страшная ирония заключается в том, что сам он с отвращением относился к тем общественным преобразованиям, которые стимулировало его изобретение. Дизель выступал против экономической централизации, при которой точками притяжения становятся мегаполисы; презирал глобальную зависимость от нефтяных монополий; ненавидел новые орудия войны. Его изначальная цель состояла в том, чтобы изобрести компактный и экономичный источник энергии, который позволил бы освободить заводских рабочих. Ему виделся двигатель, который будет сжигать природные ресурсы, имеющиеся в распоряжении почти у каждой страны, причем станет делать это экологически чисто, избавляя планету от смога и загрязняющих веществ.

История этой попытки Рудольфа Дизеля изменить мир – одна из самых важных в XX в., однако большинство людей почти ничего о ней не знает. Его двигатель работает уже много десятков лет. Причем поразительно: основные компо-

⁷ ...великим волшебником нашего мира... – *Mohave County Miner* [Kingman, Arizona], October 5, 1912.

ненты его конструкции сегодня практически такие же, как у мотора, который Дизель впервые показал публике в 1897 г. Но самого изобретателя, казалось, сознательно вычистили из анналов истории. Даже название его двигателя, которое в английском вообще-то принято писать с заглавной буквы – Diesel, часто норовят сделать со строчной. Случалось ли, чтобы с маленькой буквы писали слово Ford, или Chrysler, или Benz?

Сегодня люди по всему миру каждый день по многу раз проходят или проезжают мимо слова «Diesel», написанного на боку пассажирского поезда, корабельного двигателя, заправочной станции или же на одном из 500 миллионов дизельных автомобилей, разъезжающих по дорогам планеты⁸. Но мало кто знает, что Дизель, вообще-то, фамилия человека. Что он начинал свой путь как бедный иммигрант. Что в свое время Дизель уцепился за первую же возможность вырваться из лондонских трущоб. Что изобретатель верил в суровые принципы капитализма, но при этом выступал за мир и равенство, за чистую окружающую среду, за гуманные условия труда – и все это в эпоху усиливавшейся эксплуатации рабочих. Что он полагал: настоящий инженер не только ученый, но и социальный философ.

Гений Дизеля в конечном счете привел его к неизбежно-

⁸ По оценке WardsAuto, в 2020 г. в мире было 1,4 млрд автомобилей, примерно 35% из них – дизельные, причем сюда не включены внедорожные транспортные средства и тяжелая техника – почти все они тоже оснащены дизельными двигателями. – *Здесь и далее, кроме особо оговоренных случаев, прим. авт.*

му столкновению с двумя могущественными личностями – с императором и магнатом. Результат этого столкновения изменил течение Первой мировой войны и судьбу современного мира, однако авторы исторических исследований и учебников истории до сих пор не признали, что биографии этих людей тесно переплетены. Для понимания первой четверти столетия перед Первой мировой крайне важны четыре ключевые фигуры: Джон Рокфеллер, кайзер Вильгельм II, Уинстон Черчилль и Рудольф Дизель – до последнего времени на него не обращали особого внимания. Если мы проследим путь этих людей на протяжении предвоенных десятилетий и рассмотрим в едином контексте некоторые факты, которые прежде казались не связанными друг с другом, то сумеем снять завесу тайны, окутывающую судьбу Рудольфа Дизеля, и понять, как же все было на самом деле.

* * *

28 сентября 1913 г., накануне исчезновения, Рудольф Дизель написал своей жене Марте. В последние часы перед тем, как подняться на борт пассажирского парома «Дрезден», отправлявшегося в Лондон, он спрашивал: «Чувствуешь, как я тебя люблю? Мне кажется, даже через огромное расстояние, которое нас разделяет, ты должна это ощущать как легкую дрожь где-то внутри, словно ты приемное устройство бес-

проводного телеграфа»⁹.

На другой день ученый пропал. И хотя факт его исчезновения и последующее обнаружение тела какое-то время продержались на первых полосах газет, в мире уже разворачивались катастрофические события, перед которыми история смерти изобретателя померкнет. Как мы сегодня знаем, наступало время колоссального глобального конфликта, в ходе которого 32 страны объявят о вступлении в войну, а число убитых и раненых составит около 40 миллионов. Вскоре расследователи перестали изучать необычные действия лиц, с которыми связаны последние дни изобретателя; пресса не сумела распутать мешанину противоречивых корреспонденций, поступавших в первые недели после его пропажи. Так мир забыл о Рудольфе Дизеле.

⁹ *Чувствуешь, как я тебя люблю?* – Рудольф Дизель – Марте Дизель, 28 сентября 1913 г., Historical Archive MAN Augsburg.

Часть I

Война и нефтяные двигатели

1858–1897 гг

Глава 1

Злоключения юного космополита

Европейские войны обрамляют жизнь Рудольфа Дизеля с обеих сторон.

Мальчику было 12 лет, когда в августе 1870 г. власти Франции постановили: все иммигранты немецкого происхождения обязаны покинуть страну. Враждебность по отношению к немцам, годами тлевшая среди французов, возгорелась вновь, и две державы начали войну. Семье Рудольфа пришлось спешно оставить парижский дом.

Дизели имели баварское происхождение, но семья ощущала родство со своими парижскими соседями, бок о бок с которыми прожила больше 10 лет. Дизели участвовали в бурной культурной жизни города и успели прочно укорениться в нем. Королевство Бавария оказалось одним из 39 слабо связанных между собой германских государств, которые под предводительством Пруссии организовали конфе-

дерацию и начали воевать с Францией. Дизели обнаружили, что на их второй родине, во Франции, немцев теперь считают враждебными элементами.

Улицы Парижа погрузились в хаос. Их запрудили перепуганные беженцы из предместья: семьи из деревень устремились в город в поисках убежища от наступавших прусских войск. Теодор и Элиза Дизель вместе с сыном Рудольфом и его сестрами Луизой и Эммой собрали немногочисленные пожитки, которые могли унести с собой, бросили свое скромное жилище и мастерскую, предвидя их неизбежное разграбление толпами мародеров. Теодор пытался получить кредит, но в сгустившемся враждебном климате у него ничего не вышло. Семья бежала из Парижа практически без гроша.

* * *

Теодор Дизель, отец Рудольфа, был мастером кожаных дел в третьем поколении. В основном занимался переплетным ремеслом, однако делал также всевозможные кожаные изделия – детские игрушки, дамские сумочки с тонкой шелковой подкладкой, пистолетные кобуры. Он родился в 1830 г. в Аугсбурге, одном из древнейших городов Германии, находившемся в Королевстве Бавария. В 20 лет вместе с братом эмигрировал в Париж в поисках лучшей доли. Это были дисциплинированные и амбициозные ребята, привык-

шие к жизни, полной тягот, и к длинному рабочему дню.

В Париже Теодор познакомился с Элизой Штробель, дочерью нюрнбергского купца. Девушка была на четыре года старше нового знакомого. Они поженились в 1855 г. и произвели на свет трех детей: Луизу (1856), Рудольфа (1858) и Эмму (1860).

Элиза отличалась более мягким нравом, чем муж. В юности она жила в Лондоне, где работала гувернанткой, обучавшей подопечных английскому, французскому, немецкому и музыке. Когда отец внезапно скончался, девушка на несколько лет вернулась на родину, чтобы ухаживать за семьей младшими братьями и сестрами. Затем обосновалась в Париже, зарабатывая уроками музыки и преподаванием языков. Там-то Элиза и встретила Теодора. Дизели не могли себе позволить роскошств, но девушка вселила в душу Рудольфа любовь к музыке и изящным искусствам.

В разговорах с друзьями Элиза будет вспоминать: еще в младенческие месяцы Рудольфа она понимала, что он не такой, как другие дети. Например, ей никак не удавалось приучить строптивого младенца к груди, так что вскоре Элиза наняла ему кормилицу, которая заботилась о Рудольфе до девятимесячного возраста.

В первые годы его жизни семья заметила и другие признаки того, что Рудольф отличается от сестер, а также от мальчиков-ровесников. Ребенок чурался всяких энергичных уличных игр, ему претили салки и догонялки – он норовил

забраться в уголок где-нибудь дома, разбирая и рассматривая игрушки, сделанные отцом, или рисуя простенькие схемы механических устройств. В весьма юном возрасте Рудольф умел надолго сосредоточиваться, не отвлекаясь ни на что постороннее, и эта способность поражала мать и сестер. Отца же тревожил аналитический склад ума юного сына. Как и Элиза, Теодор понимал, что ненасытное любопытство Рудольфа может увести его далеко за пределы скромной мастерской. Отец же считал, что сын должен унаследовать его дело.

Теодор отвел под свое ремесло весь первый этаж семейного дома (№ 38 по улице Нотр-Дам-де-Назарет) в III округе Парижа. В первые годы после рождения Рудольфа здесь развернулась оживленная деятельность: заказчиков хватало для того, чтобы обеспечивать работой и Теодора, и двух его подмастерьев. Запахи кожи, масел, смазки долетали по лестничным пролетам наверх, в общие спальни второго и третьего этажей, где Элиза учила детей языкам и музыке.

Однажды утром, когда отец работал¹⁰, семилетний Рудольф не смог совладать с любопытством. Привыкнув забавляться с игрушками, сделанными в доме, он осторожно опустил на пол фамильные часы с кукушкой – одну из тех вещей, которые были очень дороги для их семьи. Полный ре-

¹⁰ *Однажды утром, когда отец работал...* – Eugen Diesel, *From Engines to Autos: Five Pioneers in Engine Development and Their Contributions to the Automotive Industry*. Chicago: Henry Regnery Company, 1960, 186.

шимости выяснить тайную механику работы этого устройства, мальчик разобрал его на части.

Поначалу Рудольф был уверен, что сумеет собрать часы обратно, прежде чем отец его застукает, но вскоре осознал, что у него не хватает умения. Он сидел и ждал отцовской ярости, которая вскоре и воспоследовала. После того как Теодор накричал на сына и выпорол его полоской кожи, как хлыстом, вся семья отправилась на прогулку, а семилетнего Рудольфа до вечера оставили дома, привязав к ножке массивного дивана.

* * *

Париж времен юности Рудольфа Дизеля уже успел заработать имя La Ville Lumière – город света. Еще в 1667 г. Людовик XIV распорядился установить уличные фонари, которые бы разгоняли ночную тьму и способствовали безопасности горожан. Так Париж стал одним из первых городов в мире, где ввели уличное освещение. На заре эпохи Просвещения (считается, что она началась в год смерти вышеупомянутого «короля-солнца» – в 1715-м) Париж стал центром этого интеллектуального и философского движения, так что поэтическое именование города приобрело не только прямое, но и переносное значение.

Первые газовые фонари зажглись вдоль Елисейских Полей в 1828 г. К 1860-м уличное газовое освещение распро-

странилось по всему городу, а к 1900 г. в парижской ночи сияло свыше 50 000 таких светильников.

Новшество прибавило веселости уличной жизни: благодаря фонарям появились формы вечерних развлечений, которые иначе не могли бы существовать. В середине типичного воскресного дня парижане, принадлежавшие к рабочему классу, наряжались и собирались в разного рода уличных пространствах, чтобы потанцевать, выпить и поесть. Под ослепительным новомодным освещением такие увеселения затягивались далеко за полночь. Картина Ренуара «Бал в Мулен де ла Галетт» (1876) дает своего рода импрессионистский моментальный снимок вполне реальных празднеств, которые проходили тогда на Монмартре. Ренуар показывает, как горожане отдыхают в выходной день в ресторанах и кафе, располагавшихся всего в 15 минутах ходьбы от дома Дизелей. В начале 1860-х, когда мастерская Дизеля еще приносила хороший доход и семейство пребывало на грани между рабочим и средним классами, Теодор и Элиза в свободное время частенько заходили на Монпарнас насладиться музыкой и вином. Но хотя в эти десятилетия Париж мог похвастаться несомненным и неподражаемым обаянием, он был далек от совершенства. В типичном крупном европейском городе XIX в., где проживали полмиллиона человек, могло обитать также около 100 000 лошадей, каждая из которых ежедневно оставляла на городских улицах в среднем 33 фун-

та навоза и более двух галлонов мочи¹¹. Лошадиный навоз привлекал мух, служивших переносчиками тифа. Этот недуг ежегодно уносил тысячи жизней.

В то время Франция по численности населения уступала лишь России и французская столица была населена весьма густо. По данным переписи 1861 г., в одном только районе, где жили Дизели, проживали около 99 000 человек; колоссальная цифра – почти втрое превосходившая населенность этого района в 2017 г. (34 000 человек)¹².

Коляски и омнибусы на конной тяге заполняли улицы. На некоторых перекрестках было настолько оживленное движение, что они казались настоящими чудесами света. Сквозь всю эту суматоху, слякоть и сияние Рудольф прилежно вез свою тачку, доставляя отцовские изделия, сделанные в семейной мастерской, располагавшейся всего в одной миле от собора Парижской Богоматери, заказчикам, иные из которых принадлежали к числу богатейших аристократов столицы.

* * *

Основную часть города, по которой ходил Рудольф, неза-

¹¹ Соответственно около 15 кг и 7,5 л. – *Прим. ред.*

¹² Общая численность населения Парижа в 1870 г. превышала 1 млн человек, а по мере роста периферийных районов достигла в 1921 г. пикового значения – 2,9 млн. После Второй мировой войны этот показатель постепенно снижался и сейчас составляет 2,2 млн человек.

долго до этого преобразил новый глава государства Шарль Луи Наполеон (Наполеон III), племянник Наполеона Бонапарта, избранный в 1848 г. первым президентом Второй Французской республики. Конституция страны запрещала переизбрание на новый срок, поэтому надменный и властолюбивый президент в 1851 г. попросту распустил правительство и провозгласил себя императором.

Ему хотелось, чтобы столица воплощала блеск его правления, поэтому украшение Парижа стало для нового императора одной из приоритетных задач. Он повелел проложить широкие прямые бульвары, разбить обширные парки, возвести величественные монументы и невероятные правительственные здания, от которых будет захватывать дух. Не меньшим шедевром можно считать инженерные работы под поверхностью города. Миллионы труб подавали воду и газ, отводили отходы. Инженеры построили подземную канализационную магистраль, такую широкую, что по ней можно было проплыть на лодке. А высоко в небе летели воздушные шары: забравшись в плетеную корзину, богачи любовались городскими достопримечательностями. Этот транспорт был замечательным увеселением, а в военное время позволял наблюдать за неприятельскими позициями и сбрасывать на врага зажигательные бомбы.

Молодой Дизель и его парижские сверстники были знакомы с фотографическим делом, с применением алюминия в ювелирном ремесле и для изготовления дорогих столо-

вых приборов, с парящими в небе воздушными аппаратами, с двигателями, использующими газообразное топливо, например метан или природный газ. Тогдашний мир переживал невиданный в истории период стремительного появления новых изобретений и технологий. Ошеломляющие технические достижения неуклонно меняли условия жизни, работы, общения. Успехи металлургии позволяли строить машины и здания, которые прежде казались невозможными.

Возбуждение, сопровождавшее этот процесс ускорения, затронувшего и получение новых знаний, и всевозможные технические свершения, отразилось, разумеется, на концепции Всемирной выставки. Первую из таких выставок провели в 1855 г. именно в Париже. Сам факт того, что общество может столь стремительно меняться, уже являлся хорошим поводом это отметить.

Рудольф посетил Всемирную выставку 1867 г., также прошедшую во французской столице. Она проходила с 1 апреля по 3 ноября и привлекла в общей сложности 15 миллионов посетителей, в числе которых были российский царь Александр II, Вильгельм I и Отто фон Бисмарк из Пруссии, император Франц Иосиф из Австрии, султан Абдулазиз из Османской империи.

Правительство поручило Виктору Гюго и Александру Дюма написать для этого мероприятия рекламные тексты. Жюль Верн, тоже заглянувший на выставку, восхищался поразительными экспонатами, демонстрировавшими новей-

шие области применения электричества, – во многом именно они вдохновили его на написание романа «Двадцать тысяч лье под водой».

Широко раскрыв глаза от изумления¹³, девятилетний Рудольф бродил по Марсову полю, где проходила выставка (обычно здесь проводили военные парады). Более 50 000 экспонатов разместились по категориям изобретений, странам и регионам. Мальчик остановился, чтобы послушать торжественные звуки стейнвеевского рояля в американской экспозиции (новинка вскоре породит всемирную моду на рояли). Он как зачарованный замер перед экспонатом с литейного завода Круппа, внимательно изучая устрашающую 50-тонную пушку, сделанную из стали с применением новейших методов металлургии и металлообработки, чтобы потом зарисовать ее.

Рудольфа привлекли необычные японские экспонаты. Японцы по приглашению самого Наполеона III впервые приняли участие во Всемирной выставке. Они привезли картины, изящно разукрашенные раскладные ширмы, мечи, керамику, скульптуры. Все это очень заинтересовало европейцев.

Но самое большое внимание у гостей (и, несомненно, у юного Дизеля) в том году вызвал другой экспонат. В 1867 г. Гран-при Всемирной выставки был присужден мотору на светильном газе¹⁴, созданному Николаусом Отто. Вместе со

¹³ Широко раскрыв глаза от изумления... – Там же.

¹⁴ В XIX в. под светильным газом понимали, как правило, каменноугольный

своим партнером Ойгеном Лангеном он получил награду за разработку двигателя, который оказался более компактным, безопасным и эффективным с точки зрения расхода топлива, чем традиционные паровые. Творение Отто являло собой двигатель внутреннего сгорания, где использовались разные виды газообразного топлива. Этим он принципиально отличался от паровых двигателей внешнего сгорания, работавших на угле и обеспечивавших энергией почти все сферы промышленности с начала индустриальной эпохи, когда Джеймс Уатт впервые разработал практически применимый паровой двигатель (до создания системы внутреннего сгорания оставалась еще сотня лет).

* * *

Чтобы представить себе традиционный паровой двигатель, вспомните знаменитую сцену из «Титаника», где капитан говорит: «Давайте-ка разомнем ему ноги» и отдает приказ: «Полный вперед!». Затем камера переносит нас в машинное отделение, где десятки кочегаров, обливаясь потом, загружают лопатами тонны угля в пылающий оранжевый зев топок, прячущихся в брюхе исполинского судна. На борту настоящего «Титаника» находились более 150 кочегаров:

светильный газ – смесь водорода (50%), метана (34%), угарного газа (8%) и других горючих газов, получаемую при термическом разложении каменного угля в условиях недостатка кислорода. – *Прим. пер.*

они должны были, сменяясь, круглосуточно подкармливать пламя углем. Топками нагревались котлы, полные воды, – для создания пара; тот же принцип вы используете, когда кипятите воду в кастрюле, поставив ее на плиту. Пар улавливался специальными герметичными трубами, не пропускающими воздух. Невероятное давление расширяющегося пара рождало колоссальную силу, которая двигала поршни и маховики двигателя, а эти поршни и маховики, в свою очередь, вращали винт корабля. Пламя угля, сгоравшего в топке, никак не соприкасалось с самим двигателем – огонь и котлы с водой находились вне его. Таким образом, вода служила агентом-посредником между топливом и двигателем. Давление, создаваемое образовавшимся паром, приводило механизм в движение.

Система дымовых труб, соединенная с топкой, предназначалась для улавливания густого и полного сажи дыма от сгорания угля. Эти «выхлопные газы» выбрасывались через большие трубы, установленные в верхней части корабельной палубы. Паровой двигатель требует двух действующих агентов: топлива (обычно уголь или дрова) и воды (для выработки пара). Лишь пар приходит в соприкосновение с двигателем. Примитивные формы паровых машин существовали очень давно: древние египтяне использовали энергию пара, чтобы открывать и закрывать тяжелые каменные двери. Но только пионерские исследования Джеймса Уатта и его коллег в 1770-х гг. позволили применить эту технологию в про-

мышленности.

Двигатель внутреннего сгорания, разработанный Отто, представлял собой принципиально иную систему. Сгорание могло происходить лишь в камере самого двигателя – и оно непосредственно двигало поршни. Отто не использовал внешнюю топку и котел с водой, чтобы получить пар. Он сумел вообще избавиться от необходимости задействовать промежуточный агент – воду.

В двигателях внутреннего сгорания топливо «взрывается» в самом цилиндре двигателя. Вместо распространяющегося давления пара речь идет о распространяющемся давлении сгорающего топлива. Именно оно перемещает части двигателя (поршень и коленчатый вал), производя работу.

Истоки двигателя внутреннего сгорания связаны с изобретением пушки в XII в. После поджигания порохового заряда возникает мощное единичное воздействие на ядро, которое в результате вылетает из ствола. К XVII в. ученые начали экспериментировать с закрытым цилиндром, где поршень присоединяется к коленчатому валу, а не толкает само ядро. Отто сумел сконструировать применимый на практике двигатель, основываясь именно на этой идее.

Топливо, использовавшееся для первых двигателей внутреннего сгорания, было нестабильным и слишком легко воспламенялось. Отто обычно применял газы, такие как пропан, водород, бензол¹⁵, светильный газ. Экспериментировал

¹⁵ Строго говоря, бензол нельзя называть газом: его температура кипения со-

и с разными видами жидкого топлива, тоже легко воспламеняющимися, например с керосином. Сгорание топлива внутри цилиндра движет поршень взад-вперед, а коленчатый вал вращает колесо, производя работу. Двигатели внутреннего и внешнего сгорания в совокупности относят к общей категории «тепловые машины», превращающие термическую энергию в механическую, тем самым производя работу¹⁶.

Выполняя «стационарные» задачи на суше, массивная паровая машина могла, скажем, откачивать воду из шахт или вертеть колеса, размалывая зерно либо дробя камень. Паровые машины иных конструкций можно было применять и на транспорте, обеспечивая энергией большие корабли или поезда. Однако такие паровые двигатели имели колоссальные размеры, и для их обслуживания требовалась целая команда работников, постоянно швыряющих в топку огромные количества угля. Эту технологию было особенно трудно применять в море и на железной дороге из-за массивности самого двигателя, котла и системы дымовых труб, а также из-за того, что корабль или поезд должен был везти с собой большие запасы топлива. К тому же двигатель нуждался в постоянном ремонте: неизбежно лопались клапаны, трубы. В любом слу-

ставляет 80 °С, так что при комнатной температуре он представляет собой жидкость. Речь идет о парах нагретого бензола. – *Прим. пер.*

¹⁶ Термодинамика – наука о взаимоотношениях между разными формами энергии (тепловой/термической, механической, электрической, химической и т. д.). Подчеркну: «тепловая машина» – широкое понятие, подразумевающее как двигатели внутреннего сгорания, так и двигатели внешнего сгорания.

чае паровой двигатель XIX в. был чудовищно неэффективным: лишь 6–7% энергии исходного топлива удавалось превратить в полезную работу.

Поскольку система Отто не требовала внешней топки и котла, она была гораздо компактнее парового двигателя. Правда, у изобретения имелся свой недостаток: оно выдавало ничтожное количество энергии – лишь несколько лошадиных сил. А ведь для того, чтобы двигать корабль по волнам, этих сил требовались многие сотни. Зато двигатель Отто оказался эффективнее по количеству работы в пересчете на заданное количество топлива: в 1867 г. его топливная эффективность составила 12% – вдвое выше, чем у парового двигателя. Индустриальная эпоха была эпохой стремительной экспансии, и члены жюри Парижской выставки быстро поняли, сколь широка возможная область применения нового источника энергии. Потому и дали Отто с Лангеном первый приз.

Отто на несколько десятилетий опередил своего юного почитателя, который тут же помчался домой рисовать чертеж двигателя нового типа.

* * *

Летом того же года девятилетний Рудольф и его отец как-то в выходной день отправились гулять по Парижу. Результатом стала история, которую пересказывали представители

многих поколений Дизелей. Воскресенье у Теодора обычно предназначалось для отдыха и того, чтобы проводить время с семьей; остальные шесть дней недели он от восхода до заката трудился в мастерской и лавке.

Неспешные пешие прогулки по городским улицам, через парки, по цветущим садам (Люксембургскому, Тюильри), по набережной Сены были в ту пору самым распространенным развлечением парижан. Никаких вам местных пассажирских поездов или автомобилей. Парижский метрополитен откроется только в 1900 г.

И вот в солнечный денек, становившийся все теплее, отец с сыном начали прогулку¹⁷. Вдруг они увидели впереди толпу зевак, обступивших какое-то дерево и о чем-то возбужденно переговаривающихся. Приблизившись, они поняли, что с ветки дерева свисает тело человека. Видимо, он покончил с собой.

Оглядев висящего, Теодор Дизель выступил вперед из бурлящей толпы, вынул нож, которым разделявал кожу у себя в мастерской, и перерезал веревку, чтобы тело свалилось на землю. Истерию собравшихся он счел проявлением неуважения к покойнику и своими решительными действиями положил ей конец.

Затем Теодор жестом показал сыну, что пора продолжать

¹⁷ ...отец с сыном начали прогулку. – Robert Nitske and Charles Morrow Wilson, *Rudolf Diesel: Pioneer of the Age of Power*. Norman: University of Oklahoma Press, 1965, 5.

прогулку. Некоторое время отец не говорил ни слова. Через несколько минут на вершине холма, куда вела тропинка и откуда открывался вид на пруд, Теодор деликатно опустил ладонь на плечо мальчика. Изобразив таким образом нежность, он вдруг сделал ему подножку и спихнул вниз, в сторону пруда. Рудольф, растопырив руки и ноги, скатился с холма и очутился среди воды и глины. Потрясенный, в синяках и весь покрытый грязью, сын поднялся. Теперь он сам стал зрелищем для новой толпы зевак. Чувствуя ошеломление и стыд, девятилетний мальчик спросил у отца, зачем он так поступил.

Теодор ответил, что это был урок того, какие тяжелые испытания готовит ему жизнь.

Суровое воспитание – даже для тогдашнего времени, когда детей не особенно баловали. Теодор применял безжалостную педагогическую тактику, которая лишь усугубляла природную застенчивость мальчика.

* * *

Изобретательский талант был у Дизелей в роду. Теодор проявлял творческое начало – к примеру, пришивая бархатные подкладки к кожаным портмоне или придумывая необычные игры и игрушки для детей. Он придумал «отбрасыватель света» – особый прозрачный корпус, которым накрывали пламя газовой горелки; это изобретение появилось

на несколько лет раньше, чем стеклянный цилиндр, позже ставший стандартным осветительным прибором того времени.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.