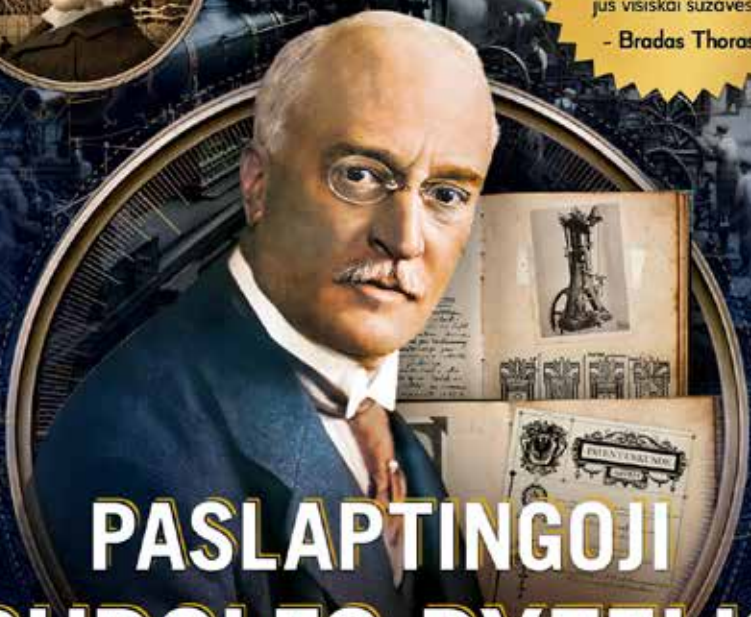




„Kruopščiai
ištyrinėta tikra istorija,
kurą skaitysite kaip įtemptą
trilerį. Įžvalgi, įtempta ir
nepaprastai įtraukianti knyga
jūs visiškai sužavės!“

- Bradas Thoras



PASLAPTINGOJI RUDOLFO DYZELIO ISTORIJA

DOUGLAS BRUNT



abuolys

DOUGLAS BRUNT

**PASLAPTINGOJI
RUDOLFO DYZELIO
ISTORIJA**

Vertė
UAB „Knygų ministerija“



TURINYS

Autoriaus pastabos	7
Pradžia	9

I DALIS. KARAS IR ALYVĄ NAUDOJANTYS VARIKLIAI 1858–1897 M.

1 skyrius.	Tarptautinis identitetas	17
2 skyrius.	Trumpa viešnagė Londone	31
3 skyrius.	Naujoji imperija Europoje	37
4 skyrius.	Ar kas nors iš tiesų yra iškilęs savo pastangomis?	45
5 skyrius.	Nafta keičia žaidimą	51
6 skyrius.	Idealo siekis	67
7 skyrius.	Daugiau nei atlyginimas	73
8 skyrius.	Vilhelmo II pavydas dėl laivyno	83
9 skyrius.	Dyzelinių variklių atsiradimas	91

II DALIS. DYZELINIŲ VARIKLIŲ PLITIMAS 1897–1910 M.

10 skyrius.	Lordas Kelvinas pirmąja	109
11 skyrius.	Žagsulys prieš Didįjį prizą	121
12 skyrius.	Sėkmės atributai	131
13 skyrius.	„Miegančiojo milžino“ tyrinėjimas	139
14 skyrius.	„Senojo namo“ egzistencinė kova	149

15 skyrius.	Kaizeris pritaria „rizikos teorijai“	157
16 skyrius.	Valstybių vieta ginklavimosi varžybose	171
17 skyrius.	Naujosios eros aušra	187

III DALIS. ŠEDEVRAS 1910–1913 M.

18 skyrius.	Rudolfo Dyzelio reitingai	193
19 skyrius.	Admiralitetas apžiūri laivą <i>MS Selandia</i>	203
20 skyrius.	Pirmojo lordo paslaptys	215
21 skyrius.	Didžioji šviesa Vakaruose	221
22 skyrius.	Didėjantis spaudimas	239
23 skyrius.	Paskutiniai mėnesiai	249
24 skyrius.	<i>SS Dresden</i> 1913 m. rugsėjo 29 d.	263

IV DALIS: DINGIMO APLINKYBĖS

25 skyrius.	Pasaulio reakcijos	269
26 skyrius.	Galimos versijos	281
27 skyrius.	Rudolfo Dyzelio operacija	287
28 skyrius.	Pirštų atspaudai	293
Pabaiga.	Pagaliau	313

Priedai	319
Laiko juosta	321
Papildymas. M. A. N. paslaptys. Dyzeliniai karo laivai	
Didžiajame kare	327
Pastabos	331
Pastabos dėl bibliografijos	345
Bibliografija	349

AUTORIAUS PASTABOS

Ši knyga pradėta 2015 m., kai įsigijau seną valtį. Tai buvo trisdešimt aštuonių pėdų kateris, pastatytas 1996 m. su originaliais benzininiais varikliais. Stovėdamas prieplaukoje prie savo naujojo pirkinio šnekučiauju su džentelmenu, kuriam priklausė valčių statykla. Jis vadovavo laivų statyklai jau kelis dešimtmečius, perėmęs ją iš savo tėvo, ir visa vieta atrodė pasilikusi šeštajame dešimtmetyje. Vyro veidas buvo šiurkštus ir įdegęs nuo saulės ir sūraus oro, jo rankos kietos tarsi akmenys. Jis pats susisukdavo cigaretes. Paklausiau, ką, jo manymu, turėčiau daryti, norėdamas sutaisyti valtį.

Jis sakė, jog tokia valtis turėtų turėti dyzelinį variklį, o ne benzininį. Visada maniau, kad tokie varikliai yra lygiaverčiai, todėl paklausiau jo, kodėl. Jis ėmė vardyti priežastis: kad su dviejų šimtų galonų degalų baku įveikčiau dvigubai didesnę atstumą; kad nekvėpuosiu kenksmingais dyzelinių degalų dūmais, kaip tai daryčiau esant benzininiam; kad beveik visi laivų gaisrai kyla dėl benzininių variklių ir nė vieno dėl dyzelinių. Jis pakėlė cigaretės nuorūką, kuri atrodė tarsi tarp pirštų suspausta atplaiša, ir pasakė: „Šią uždegtą cigaretę galėčiau įmesti į statinę su dyzelinu, ir nieko neatsitiktų. Benzininiai varikliai įsijungia nuo elektros kibirkšties, bet ne dyzeliniai. Dyzeliniai degalai nėra degūs, o variklis nenaudoja kibirkšties. Pirmiausia reikia degalų slėgio variklio viduje. Dyzelinis variklis yra kitoks. Geresnis.“ Aš paklausiau daug patirties turinčiojo patarimo ir pakeičiau valtės variklį į dyzelinį.

Praėjus metams, kai buvau keistai užliūliuotas bebaigiamo vieno romano ir dar nepradėjus kito, dariau tai, ką visuomet darau, norėdamas atrasti naujų minčių. Buvau prie kompiuterio, tyrinėėjau viską ir bet ką, narsčiau atsitiktinių atradimų gijas, kurios mane vedė į skirtingas epochas ir geografines vietas. Ir staiga man pasisekė narstant minčių gijas: kartais nutoldamas, o paskui peršokdamas prie naujos minties, užtikau paslaptinių dingimų jūroje sąrašą. Kiek žemiau sąraše pamačiau Rudolfo Dyzelio pavardę ir pagalvojau, gal esama kokio nors šio asmens ir mano naujojo dyzelinio laivo variklio ryšio. Spustelėjau nuorodą į 1913 m. rugsėjo 29 d. įvykių santrauką ir ėmiausi nepaprastos kelionės, kurios rezultatas yra ši knyga.

PRADŽIA

1913 m. spalio 11 d.
Vandenyje kažkas plūduriavo.

Olandų locmanų garlaivio *Coertzen* įgulos nariai priartėjo prie jų dėmesį patraukusio objekto. Vyrai suprato, ką pamatė raibuliuojančioje juodumoje, ten, netoli Šeldės žiočių palei Lamanšo sąsiaurio rytinį pakraštį.

Tai buvo kūnas.

Nors kūnas jau siaubingai suiręs, jūreiviai atkreipė dėmesį į puikius drabužius, kurie tebesilaikė ant kūno. Prieš paleisdami pūvantį lavoną atgal į bangas, jie iškėlė palaikus iš valtys ir iš mirusiojo kišenių ištraukė keturis daiktus: piniginę su monetomis, plunksnakotį, akinių dėklą ir emaliuotą piliulį dėžutę. Paskui garlaivis atplaukė į Nyderlandų uostamiestį Vlisingeną, kur įgula pranešė apie radinį ir atidavė daiktus.

Uosto pareigūnams iškart kilo mintis, gal *Coertzen* pranešimas gali būti susijęs su dingusio žmogaus byla, apie kurią rašė visų didžiųjų Europos ir Amerikos miestų laikraščiai. Pareigūnai nusiuntė žinią dingusiojo sūnui, kuris kitą dieną iš Vokietijos atvyko į Vlisingeną. Vos pamatęs daiktus, Eugenus Dyzelis (*Eugen Diesel*) patvirtino, kad jie priklauso jo tėvui Rudolfui.

Rudolfas Dyzelis (*Rudolf Diesel*), revoliuciją sukėlusio variklio, kuriam suteiktas jo vardas, išradėjas, dingo beveik prieš dvi savaites, kai naktį plaukdamas iš Belgijos į Londoną kėlėsi per Lamanšo sąsiaurį. Keleivinio kelto kapitonas pranešė,

kad ponas Dyzelis dingo jūroje, tarptautiniuose vandenyse, kur nebuvo jokios teisinės jurisdikcijos ir jokios tyrimo institucijos. Kadangi nebuvo kūno, nebuvo ir koronerio ataskaitos. Nebuvo nei Admiraliteto teismo proceso, nei net bendrovės posėdžio. Nebuvo jokio oficialaus tyrimo.

JOKIOS PROŠVAISTĖS DYZELIO DETEKTYVE

**Vokiečių išradėjas buvo milijonierius,
o jo namai buvo laimingi.**

Iš 1913 m. spalio 2 d. laikraščio New York Times pirmojo puslapio.

Rudolfas Dyzelis užaugo pramonės pakilimo laikotarpiu. Amerikoje tai buvo vadinama aukso amžiumi, o Prancūzijoje – puikiaja epocha. Ekonomika klestėjo, o miestų centrai plėtėsi neregėtais tempais. Vaikystėje Dyzelis, būdamas neturtin-gas imigrantas, stebėjo šią plėtrą. Jo klajokliška šeima vargo Europos miestuose, kol vienas giminaitis pastebėjo imlų berniuko protą ir pasiūlė jam pagalbą.

Būdamas dvylikos metų, Dyzelis pasinaudojo kuklia galimybe įgyti išsilavinimą. Turėdamas prigimtinių gabumų ir beatodairiško ryžto, jis puikiai mokėsi, o sulaukęs dvidešimties metų jis jau buvo vienas gerbiamiausių Vokietijos inžinierių. Jo amžininkai buvo Edisonas (*Thomas Edison*), Tesla (*Nikola Tesla*), Belas (*Alexander Graham Bell*), Markonis (*Guglielmo Marconi*), Fordas (*Henry Ford*), Einšteinas (*Albert Einstein*), broliai Raitai (*Orville Wright, Wilbur Wright*) – vardai, įgavę kultūrinį nemirtingumą. Šie genijai pasiekė aukščiausią mokslo pažangą, sukūrė naujas pramonės šakas ir sugriovė senas, apie juos parašyta knygų, sukurta filmų ir kitokiais būdais jie pagerbti, vėliau jų pėdomis sekė daugybė kitų. Tačiau šiame sąrašė nėra Rudolfo Dyzelio.

Istoriniais laikotarpiais pasaulis dažnai pritaikydavo technologinius pasiekimus taip, kaip jų išradėjas nė neįsivaizdavo ir tikrai nenumatė. Dyzelio ir jo amžininkų pasiekta pažanga pakeitė pasaulį iš decentralizuotos žemės ūkio ekonomikos į masinę pramonę, iš garo energijos amžiaus į naftos amžių, iš mūšių, kuriuose vyrai kovoja vienas su kitu, į mechanizuotą karą. Kai politinės ir korporacinės imperijos

taikė revoliucines technologijas savo pažangai paspartinti, nenumatytos išradėjo sumanymo pasekmės galėjo sukelti chaosą ir siaubą.

Tuo metu, kai dyzelinis variklis dar nebuvo paplitęs, didžiuosiuose karo laivuose, tokiuose, kaip britų *Dreadnought*, ir didžiuosiuose keleiviniuose laivuose, tokiuose, kaip *Lusitania* ir *Titanic*, buvo įrengti garo varikliai. Džeimso Vato (*James Watt*) pradėta naudoti garo technologija buvo tokia pat sena, kaip Amerika, ir tai buvo pramonės revoliucijos pradžia. Laivų statytojai įrengė milžinišką katilą, pripildytą vandens, anglimis kūrenamą krosnį, kurią kūreno vyrų brigados, kad vanduo virstų garu, garo slėgis sukdamo variklio krumpliciaračius, tada – kaminas ir piltuvai, kuris iš anglies krosnies išleisdavo juodus smogo stulpus. Tai buvo primityvi technologija. Laivui, „keliančiam garą“ iš vėsaus vandens neveikiančio variklio katilė, prireikdavo kelių valandų, o tonos anglies, reikalingų krosniai maitinti, užgriozdindavo krovinio vietą. Dar daugiau vietos užėmė dešimtys laive gyvenančių vyrų, kurie turėjo kasti anglis, o juos taip pat reikėjo maitinti. Dėl didžiulių ir neefektyvių variklių laivai turėdavo plaukioti iš vieno uosto į kitą visame pasaulyje, kad įsigytų daugiau anglies, o apie jų judėjimą pranešdavo už šimto mylių matomais dūmais nusėtas dangus.

Dyzeliniam varikliui nereikėjo tiek daug valandų, kad užvirtų vanduo. Jis imdavo veikti iškart užvedus. Jam taip pat nereikėjo vyrų brigadų ugniai kurstyti, jis tiesiog automatiškai siurbė skystus degalus iš bako. Kompaktiškame variklyje apskritai nebuvo nei katilo, nei krosnies, nei kamino įrenginio. Dyzelinis variklis degino klampus degalus, kurie neskleidė dūmų, juos buvo saugu laikyti, o variklis degalus naudojo taip efektyviai, kad laivas galėjo apiplaukti visą pasaulį nesustodamas papildyti degalų, ir nebuvo jokių pastebimų išmetamųjų dujų, kurios leistų aptikti laivo vietą horizonte. Be to, dyzelinio variklio degalai buvo gaunami iš gamtinių išteklių, kurių buvo gausu beveik visur. Dyzelinio variklio konstrukcija buvo didžiulis šuolis į priekį žmonijos gebėjimui paversti medžiagą energija. Dyzelio sukurtas variklis tapo labiausiai istorijoje paplitusia technologija.

Kompaktiškas, saugus ir efektyvus dyzelinis variklis buvo skirtas kaimo ir miesto ekonomikai stiprinti, taip pat atstojo darbą, kurį anksčiau atlikdavo lenkdamai nugaras žmonės, ir, žinoma, pagerinti visų žmonių gyvenimo kokybę. Tačiau tai nebuvo įgyvendinta.

1913 m. R. Dyzeliui dingus, garsiausi laikraščiai nuo Niujorko iki Maskvos pirmuosiuose puslapiuose rašė apie didžiojo mokslininko dingimą. Nors vyravo savižudybės nusiskandinant versija, spauda taip pat iškėlė nesąžiningo žaidimo teoriją ir pagrindiniais įtariamaisiais įvardijo du garsiausius planetos vyrus.

Pagal vieną iš versijų Vokietijos imperatorius kaizeris Vilhelmas II ir jo agentai teigė, kad kaizerį taip supykė gandai apie R. Dyzelio verslo ryšius su britais, kad jis įsakė nužudyti išradėją. Vienoje iš antraščių buvo rašoma: „Išradėjas įmestas į jūrą, kad būtų sustabdytas patentų pardavimas Didžiosios Britanijos vyriausybei.“

Kitas aukštas pareigas einantis asmuo, kuris, kai kurių nuomone, galėjo būti susijęs su Dyzelio mirtimi, buvo turtingiausias pasaulio žmogus Džonas Deivisonas Rokfeleris (*John Davison Rockefeller*). Rokfeleris ir jo bendražygiai manė, kad R. Dyzelio technologinė naujovė – variklis, kuriam nereikia benzino ar kitų iš žalios naftos gaunamų produktų, – kelia egzistencinę grėsmę jų verslo imperijoms. Kitoje antraštėje buvo teigiama, kad R. Dyzelį „nužudė didžiųjų naftos fondų agentai“.

Genialiojo išradėjo R. Dyzelio mirtį apgaubė didžiulė paslapties skraistė. Vos prieš metus, 1912 m., svarbiausi pasaulio veikėjai gyrė R. Dyzelio technologiją, pakeitusią žaidimo taisykles. T. Edisonas dyzelinį variklį pavadino „vienu didžiausių žmonijos pasiekimų“. Vinstonas Čerčilis (*Winston Churchill*), vienas pirmųjų dyzelinių variklių gerbėjų ir šalininkų, paskelbė, kad naujos klasės krovininis laivas, varomas dyzeliniu varikliu, yra „tobuliausias šimtmečio jūrinis šedevras“. Dabar R. Dyzelio, žmogaus, kurį garsus britų žurnalistas V. T. Stydas (*W. T. Stead*) 1912 m. pavadino „didžiuoju pasaulio magu“, nebeliko.

Pramonės amžiuje niekas nejuda be variklio. Tai valstybių klestėjimo pagrindas, ir joks išradėjas taip nesugriovė nusistovėjusios tvarkos kaip R. Dyzelis. Baisi ironija ta, kad R. Dyzelis bjaurėjosi visuomenės pokyčiais, kuriuos sukėlė jo variklis. Jis priešinosi ekonominei centralizacijai miestuose, niekino visuotinę priklausomybę nuo naftos monopolijų ir nekenė mechanizuoto karo. Jo tikslas nuo pat pradžių buvo išrasti kompaktišką ir ekonomišką energijos šaltinį, kuris atgaivintų

amatininkų klasę ir išlaisvintų pramonės amžiaus fabrikų darbininkus. Jis įsivaizdavo variklį, naudojančią gamtinius išteklius, kurių turėjo beveik visos šalys, ir tai būtų daroma švariai, apsaugant Žemę nuo kenksmingų teršalų.

R. Dizelio pastangų pakeisti pasaulį istorija yra viena svarbiausių XX a. istorijų, tačiau dauguma žmonių apie ją mažai ką žino. Jo sukurtas variklis išliko ir klestėjo dešimtmečius, ir neįtikėtina, bet pagrindinė variklio konstrukcijos koncepcija šiandien praktiškai tokia pati, kaip ir 1897 m. R. Dizelio pirmą kartą pristatyto variklio.

Tačiau atrodo, kad šis žmogus sąmoningai išbrauktas iš istorijos, todėl R. Dizelis dažnai net rašomas mažąja raide „d“. Kada H. Fordas buvo rašomas mažąja raide „f“? Kraiseris ar Benzai?

Šiandien žmonės visame pasaulyje kasdien daugybę kartų gali išvysti žodį *Diesel*: ant keleivinio traukinio šono, laivo variklio, degalinėje arba ant kiekvienos iš penkių šimtų milijonų dyzelinių motorinių transporto priemonių, važinėjančių keliais.* Tačiau tik nedaugelis žino, kad šis žodis reiškia asmenį. Kad tas asmuo savo veiklą pradėjo kaip neturtingas imigrantas. Kad jis pasinaudojo proga ištrūkti iš Londono lūšnynų. Kad jis tikėjo kapitalizmo griežta logika, bet kartu pasisakė už taiką, lygybę, amatininkų klasę, švarią aplinką ir žmoniškas darbo sąlygas vis didėjančio išnaudojimo epochoje. Jis tikėjo, kad inžinierius turi atlikti dvejopą – mokslininko ir socialinio teoretiko – vaidmenį.

R. Dizelio genialumas piktino imperatorių ir magnatus. Šio susidūrimo rezultatas pakeitė Didžiojo karo eigą ir šiuolaikinio pasaulio likimą, tačiau istorija nesugebėjo suvokti, kaip šios figūros tarpusavyje susijusios. Keturi žmonės yra raktas į tai, kaip reikėtų suprasti ketvirtį amžiaus iki Didžiojo karo: Dž. D. Rokfeleris, kaizeris Vilhelmas II, V. Čerčilis ir iki šiol neminimas R. Dizelis. Pasi-domėjus šių žmonių kelių dešimtmečių veikla prieš karą ir sujungus anksčiau laikytus nesusijusius faktus, išstipsta paslapties šydas, atskleidžiantis tiesą apie R. Dizelio likimą.

* *WardsAuto* apskaičiavo, kad 2020 m. pasaulyje bus 1,4 mlrd. automobilių, iš kurių maždaug 35 proc. dyzeliniai. Į šį skaičių neįskaičiuota visureigiai ir sunkioji technika, kuri beveik visa varoma dyzeliniais varikliais.

1913 m. rugsėjo 28 d., likus dienai iki dingimo, R. Dyzelis parašė laišką žmonai Martai. Paskutinėmis valandomis prieš įlipdamas į keleivinį keltą *Dresden*, plaukusį į Londoną, jis rašė: „Ar jauti, kaip aš tave myliu? Manyčiau, kad net per didelį atstumą tu kaip bevielio telegrafo aparato imtuvas turi tai jausti kaip švelnų plevenimą.“

Po dienos R. Dyzelis dingo. Nors jo dingimas ir galiausiai rastas kūnas kurį laiką buvo pirmųjų naujienų puslapių antraštėse, atsitiko sukrečiančių įvykių, kurie viską nustūmė į šalį. Tai buvo pasaulinio konflikto, kurio metu trisdešimt dvi šalys paskelbs karą ir nusineš keturiasdešimt milijonų aukų, išvakarės. Tyrėjai nustojo tirti keistus R. Dyzelio paskutinių dienų veiksmus, spauda nesugebėjo išspręsti prieštaringų pranešimų, pasirodžiusių praėjus kelioms savaitėms po jo dingimo. Žiaurios nelaimės protrūkis, praėjus vos keliems mėnesiams po numanomos R. Dyzelio savižudybės, atitraukė visą dėmesį kitiems įvykiams. Ir pasaulis pamiršo R. Dyzelį.

I DALIS

KARAS IR ALYVĄ
NAUDOJANTYS
VARIKLIAI

1858–1897 M.

I SKYRIUS

Tarptautinis identitetas

Europos karai sujaukė R. Dyzelio gyvenimą. 1870 m. rugpjūtį jam buvo dvylika metų, kai Prancūzijos vyriausybė paskelbė, kad visi germanų kilmės imigrantai turi palikti šalį. Jau daugelį metų Prancūzijoje kunkuliavęs priešiškumas vokiečių tautai pasiekė aukščiausią tašką, ir šalys pradėjo karą. Rudolfas su šeima pabėgo iš savo namų Paryžiuje.

Dyzeliai buvo bavarų kilmės, tačiau šeima tarsi susigiminiavo su Paryžiaus kaimynais, su kuriais kartu gyveno daugiau nei dešimtmetį. Dyzeliai buvo klestinčio didžiojo miesto kultūrinio gyvenimo dalyviai, buvo įleidę paryžietiškas šaknis. Tačiau Bavarijos karalystė buvo viena iš trisdešimt devynių laisvais ryšiais susijusių germaniškų valstybių, vadovaujamų Prūsijos, sudariusių konfederaciją ir pradėjusių karą su Prancūzija. Dyzeliai atsidūrė kariaujančiojoje pusėje, tarsi būtų savo namų Prancūzijoje priešai.

Paryžiaus gatvėse tvyrojo chaosas, jas užplūdo panikos apimti atvykėliai, nes iš-tisos šeimos iš provincijos plūdo į miestą, ieškomos prieglobsčio nuo artėjančios Prūsijos kariuomenės. Teodoras ir Eliza Dyzeliai su sūnumi Rudolfu ir jo dviem seserimis Luiza ir Ema, susikrovę tai, ką galėjo pasiimti, paliko savo kuklią gyvenamąją vietą bei dirbtuves neišvengiamai plėšikaujančiai miniai ir neabejotinai

pražūčiai. Teodoras bandė gauti paskolą, bet dėl priešiško sąlygų jam nepavyko. Jie pabėgo iš Paryžiaus beveik tuščiomis kišenėmis.

Rudolfo tėvas Teodoras Dyzelis buvo trečios kartos amatininkas, daugiausia dirbęs su oda kaip knygų įrišėjas, tačiau taip pat gamino žaislus, rankines su subtiliais šilko pamušalais ir ginklų dėklus. Jis gimė 1830 m. Augsburgė, viename seniausių Vokietijos miestų Bavarijos karalystėje. Sulaukęs dvidešimties metų, su broliu emigravo į Paryžių ieškoti geresnės laimės. Jie buvo disciplinuoti ir ambicingi vyrai, pripratę prie sunkumų ir ilgų darbo valandų.

Paryžiuje Teodoras susipažino su Eliza Štrobel (*Strobel*), Niurnbergo pirklio dukra. Ji buvo ketveriais metais vyresnė už jį. Pora susituokė 1855 m. ir susilaukė trijų vaikų: Luizos (g. 1856 m.), Rudolfo (g. 1858 m.) ir Emos (g. 1860 m.).

Elizos prigimtis buvo švelnesnė nei jos vyro. Jaunystėje Eliza gyveno ir dirbo Londone guvernante, mokė anglų, prancūzų, vokiečių ir muzikos. Netikėtai mirus tėvui, ji keleriems metams grįžo namo ir rūpinosi septyniais jaunesniais broliais ir seserimis. Vėliau ji apsigyveno Paryžiuje ir dirbo muzikos ir kalbų mokytoja, kol susipažino su Teodoru. Dyzelių šeima gyveno ne itin prabangiai, tačiau Eliza įskiepjo Rudolfui meilę muzikai ir menui.

Jo įžvalgi motina draugams pasakojo, kad jau nuo pat kūdikystės pastebėjo, jog Rudolfas nepanašus į kitus jos vaikus. Pirmasis požymis tas, kad nors ji krūtimi maitino dvi savo dukteris, tačiau sūnų maitinti jai buvę sunku. Ji negalėjo priversti stiprios valios kūdikio paklusti, todėl jam gimus netrukus pasamdė ateinančią auklę, kuri Rudolfu rūpinosi iki jam sukako devyni mėnesiai.

Šeima pastebėjo, kad nuo ankstyvos vaikystės Rudolfas skyrėsi nuo brolių ir seserų bei kitų savo amžiaus berniukų. Jis vengdavo triukšmingų žaidimų – žygių ar lenktynių gatvėje – ir užsisklėsdavo vienvėžėje kuriame nors jų namų kampe, kur ardydavo ir analizuodavo tėvo pagamintus žaislus arba piešdavo mechaninių prietaisų eskizus. Ankstyvoje vaikystėje Rudolfas buvo labai susikaupęs ir stebino savo seseris ir motiną, tačiau Rudolfo tėvui sūnaus analitinė prigimtis kėlė nerimą. Teodoras, kaip ir Eliza, suprato, kad Rudolfo nepalaujamai smalsumas gali nukreipti jo gyvenimą už tėvo kuklių dirbtuvių tradicijų ribų, o Teodoro požiūriu, dirbtuvės buvo ta vieta, kuriai Rudolfas priklausė.

Teodoro verslas buvo įsikūręs pirmame šeimos namo, esančio Paryžiaus trečiajame rajone, *Notre Dame de Nazareth* gatvėje 38, aukšte. Rudolfui gimus pirmaisiais metais dirbtuvėje buvo daug darbo, klientų užteko, tad Teodoras dirbo su dviem pameistriais. Odos, aliejų ir tepalų kvapas sklido laiptais į bendrus miegamuosius antrame ir trečiame aukštuose, kur Eliza mokė vaikus kalbos ir muzikos.

Vieną rytą, kol tėvas dirbo, septynmetį Rudolfą užvaldė smalsumas. Įpratęs žaisti su namie pagamintais žaislais, jis išsitraukė brangiausią šeimos turtą – laikrodį su gegute – ir nusinešė jį ant grindų. Nusprendęs išsiaiškinti laikrodžio veikimo mechanizmą, jis išardė laikrodį iki sudedamųjų dalių.

Iš pradžių jis buvo įsitikinęs, kad sugebės vėl sudėti laikrodį greičiau, nei tėvas jį suras, bet netrukus suprato esąs ne savo rogėse. Atsisėdęs laukė tėvo įniršio, kuris vis dėlto atėjo. Tą popietę Dyzeliai buvo suplanavę šeimos išvyką. Po to, kai Teodoras ėmė šaukti ant Rudolfo ir perliejo jį odiniu diržu, likusieji šeimos nariai išvyko į ekskursiją. Septynmetis Rudolfas dieną praleido vienas namie, prirakintas prie masyvios sofos.

R. Dyzelio jaunystės Paryžius jau buvo pelnęs *La Ville Lumiere*, Šviesos miesto, vardą. 1667 m. Liudvikas XIV įsakė apšviesti miestą žibintais, kad būtų užtikrintas saugumas, todėl Paryžius buvo vienas pirmųjų miestų, pradėjusių naudoti gatvių apšvietimą. Šviečiamosio amžiaus epochos aušroje, kuria paprastai laikomi Karaliaus Saulės mirties metai (1715), Paryžius tapo intelektualinio ir filosofinio judėjimo centru, todėl miesto pravardė įgavo ir tiesioginę, ir metaforinę prasmę.

Pirmieji dujiniai žibintai Eliziejaus laukuose pasirodė 1828 m. Iki 1860-ųjų dujinės lempos buvo įprastos visame mieste, o 1900 m. Paryžiuje naktį jų žibėjo daugiau kaip penkiasdešimt tūkstančių.

Ši naujovė prisidėjo prie Paryžiaus gyvenimo po atviru dangumi linksmybių ir buvo galima užsiimti vakarais įvairia veikla. Įprastą sekmadienio popietę darbininkų klasės paryžiečiai persirengę rinkdavosi į vakarėlius lauke šokti, gerti ir valgyti. Vakarėliai tęsdavosi iki pat nakties, o naujasis apšvietimas svaigino. Pjero Ogiusto Renuaro (*Pierre Auguste Renoir*) paveiksle *Šokiai Moulin de la Galette*

(1876 m.) impresionistiškai užfiksuotos tikros gyvenimo šventės Monmarte, dešiniojo kranto aštuonioliktajame rajone. P. O. Renuaras vaizduoja savaitgalio sceną po žibintais šiame garsiajame restoranų ir kavinių centre, esančiame vos už penkio-likos minučių kelio pėsčiomis nuo Dyzelių namų. Šeštojo dešimtmečio pradžioje, kai Teodoro dirbtuvės vis dar tebegyvavo, o Dyzelių šeima svyravo ant darbininkų ir vidurinės klasės ribos, Teodoras ir muziką mėgstanti Eliza dažnai vaikščiodavo į Monmartrą pasimėgauti muzika ir vynu. Nors šiais dešimtmečiais Paryžius turėjo neabejotino ir nepakartojamo žavesio, jis toli gražu nebuvo tobulas. Tipiškame XIX a. Europos mieste, kuriame gyveno 500 000 žmonių, galėjo gyventi 100 000 arklių, kurių kiekvienas per dieną į miesto gatves išmesdavo po trisdešimt tris kilogramus mėšlo ir daugiau kaip du galonus šlapimo. Dar blogiau – mėšlas pritraukdavo daugybę musių, kurios platino vidurių šiltinę ir kasmet nusinešdavo tūkstančius gyvybių.

Prancūzijos gyventojų skaičius tuo metu buvo antras po Rusijos, o sostinėje buvo ypač daug žmonių. 1861 m. surašymo duomenimis, vien tik Dyzelių gyvenamojoje dalyje, trečiajame rajone, gyveno stulbinamas skaičius žmonių – 99 000 (beveik trigubai daugiau nei 2017 m., kai šioje miesto dalyje gyvena 34 000 žmonių).*

Gatvėse buvo pilna arklių traukiamų vežimų ir dirižablių, o kai kuriose sankryžose buvo toks intensyvus eismas, jog tai laikyta pasaulio stebuklu. Per šį šurmulį, grožį suirzęs Rudolfas stūmė savo karutį, kad pristatytų tėvo naminius gaminius, keliaudamas iš šeimos dirbtuvių, esančių vos už kilometro nuo Paryžiaus katedros, į turtingiausių miesto aristokratų namus.

Naujasis valstybės vadovas neseniai pakeitė didžiąją dalį miesto, kur teko vaikščioti Rudolfui. Šarlis Luisas Napoleonas (Napoleonas III), Napoleono Bonaparto sūnėnas, 1848 m. buvo išrinktas pirmuoju Prancūzijos Antrosios Respublikos prezidentu. Prancūzijos konstitucinis įstatymas draudė perrinkimą, todėl

* 1870 m. Paryžiuje gyveno daugiau nei 1 mln. žmonių, o daugėjant rajonų aplink miestą, 1921 m. mieste gyveno 2,9 mln. žmonių. Po Antrojo pasaulinio karo gyventojų skaičius palaipsniui mažėjo iki dabartinio 2,2 mln.

Skaitykite likusius
332 iš **352** puslapių,
įsigiję šią knygą

www.obuolys.lt

KITI KNYGŲ FORMATAI:



klausykla.lt

**Audio
knyga**



**Elektroninė
knyga**



- Publisher's Weekly

Jo išradimas pakeitė žmonijos istoriją.
Jo likimą lyg šiol gaubė didžiausia amžiaus paslaptis.
Tai – sukrečianti tikra genialaus išradėjo istorija.

1913 m. rugsėjo 29-oji. Garlaivis „Drezdenas“ yra pusiaukelėje tarp Belgijos ir Anglijos. Laivu plaukia vienas garsiausių pasaulio žmonių – Rudolfas Dyzelis, kurio naujasis vidaus degimo variklis visiems laikams pakeis pasaulio pramonę. Tačiau kelionės tikslu Dyzelis taip ir nepasiekia. Naktį jis pradingsta, o viso pasaulio laikraščių antraštės klykte klykia: kas tai – nelaimingas atsitikimas, savižudybė ar iš anksto suplanuota žmogžudystė? Užaugęs skurdžioje šeimoje Europoje, Dyzelis tapo multimilijonieriumi, sukūręs galingąjį variklį, kuriam nereikia brangių naftos degalų. Taip jis tapo ne tik tarptautine įžymybe, bet ir dviejų itin įtakingų vyrų priešu. Šie žmonės – Vokietijos kaizeris Vilhelmas II ir *Standard Oil* įkūrėjas bei turtingiausias pasaulio žmogus Džonas D. Rokfeleris.

Kaizeris norėjo, kad šis variklis varytų Vokietijos povandeninių laivų laivyną ir pagaliau leistų jam mesti iššūkį Didžiosios Britanijos karališkamajam laivynui. Tačiau Dyzelis turėjo kitų planų: jis siekė, kad naujasis variklis padėtų sukurti geresnį ir pažangesnį pasaulį.

Tai kas gi iš tiesų nutiko Rudolfui Dyzeliui? Ar šis žymus inžinierius tapo pramoninės žvalgybos auka, ar pasidavė asmeniniams demonams ir neatlaikė finansinių iššūkių? Autorius narplioja tikrąjį dyzelinio variklio išradėjo biografiją, atskleisdamas jo pergalės, praradimus ir kovą su asmeniniais išgyvenimais. Knyga detalai atkuria laikmetį, kuriame technologijų progresas persipynė su tarptautinėmis intrigomis ir slaptomis organizacijomis, ir kviečia skaitytoją leistis į sudėtingą Rudolfo Dyzelio gyvenimo labirintą, kuris buvo paženklintas novatoriškų idėjų, didelio atsidavimo ir, deja, tamsiausių paslapčių. Paslaptingos R. Dyzelio gyvenimo aplinkybės ir neatsakyti klausimai įtraukia skaitytoją į tamsų, sukrečiantį pasaulį, kupiną intrigų ir konspiracijų.



Wichitauzi, Derysi Derysi

Douglas Bruntas (g. 1971 m. rugpjūčio 25 d.) – amerikiečių istorikas, rašytojas. *SiriusXM* tinklalaidės vedėjas ir buvęs kibernetinio saugumo įmonės *Authentium* prezidentas ir generalinis direktorius. Jau pirmasis jo romanai „Manheteno vaiduokliai“ tapo *New York Times* bestseleriu. Šiuo metu Bruntas yra išleidęs tris romanus ir vieną negrožinės literatūros knygą apie Rudolfo Dyzelio dingimą ir mirtį, kurią *Wall Street Journal* pavadino „nuostabia biografija“. Rašytojas kilęs iš Filadelfijos, šiuo metu gyvena Niujorke su žmona ir trimis vaikais.



ANNO 2004

Kiekviena nupirktą knygą = pasodintas medis

www.obuolys.lt

Slaptas klubas

ISBN 978-609-484-769-1



Negrožinė literatūra > Istorinis tyrimas

Užleido dailės © Shutterstock