

Убедительные и драматичные разоблачения, о которых вы узнаете из этой книги, заставляют задуматься. «Внутреннее сгорание» стоит прочитать каждому, кого волнуют странные факты и явления нынешней жизни. Это неотъемлемая часть истории нефти и средств передвижения — двух основ дилеммы, стоящей перед современным миром. Читать эту книгу — одно удовольствие.

Мартин Джилберт,
автор книг «История XX века»
(A History of the Twentieth Century)
и «Жизнь Черчилля» (Churchill: A Life)

«Внутреннее сгорание» — это сенсационное разоблачение корпоративных сил, которые на протяжении XX века саботировали создание альтернативной энергетики и альтернативного транспорта, чтобы сохранить нашу зависимость от нефти. В этой книге достаточно правды, чтобы заставить нас резко изменить привычный образ жизни.

Макс Уоллес,
автор книги «Ось Америки: Генри Форд,
Чарльз Линдберг и подъем Третьего
рейха» (American Axis: Henry Ford,
Charles Lindbergh, and the Rise
of the Third Reich)

Эдвин Блэк... рассказывает печальную историю о том, как в XX веке альтернативное топливо и альтернативные транспортные средства были вытеснены с рынка грязными нефтяными продуктами. События, описанные во «Внутреннем сгорании», — это самые гнусные поступки, которые когда-либо в истории люди совершали ради финансовой прибыли. Результат этих событий — постоянное ухудшение общественного здоровья и рост политического напряжения во всем мире. Взрывоопасность темы исследования, предпринятого Эдвином Блэком, большинство читателей смогут осознать лишь по прочтении книги.

Генри Ведаа,
президент Калифорнийского делового
совета по водородному бизнесу

ВНУТРЕННЕЕ СГОРАНИЕ

ЗАГОВОР «НЕФТЯНЫХ БАРОНОВ»

КАК НЕФТЯНЫЕ КОМПАНИИ
И ПРАВИТЕЛЬСТВА ВЕДУЩИХ МИРОВЫХ ДЕРЖАВ
ПОСАДИЛИ МИР НА «НЕФТЯНУЮ ИГЛУ»
И УНИЧТОЖАЮТ АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ
ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ

ЭДВИН БЛЭК

ДОБРАЯ  КНИГА
Москва 2010

УДК 111.621.33
ББК 33.36

Б71 Блэк Э.

Внутреннее сгорание / Эдвин Блэк; пер. с англ. — М.: Издательство «Добрая книга», 2010. — 576 с.

ISBN 978-5-98124-280-9

Перевод с англ.: М. Завалов

История нефтяного бизнеса — это захватывающая история борьбы за доминирование на энергетическом рынке, история заговоров, лжи, обмана и насилия. Нефть стала черным золотом благодаря нефтяным магнатам, которые сделали ее основным источником энергии для нашего мира, посадив мир на «нефтяную иглу».

Книга рассказывает, как начиналась история «энергетических заговоров» пять тысячелетий назад: от древесины к углю и затем к нефтяной монополии. Очевидцы помнят, как 60 лет назад улицы американских городов были наводнены электромотоциклами, как Томас Эдисон и Генри Форд налаживали массовый выпуск машин, которые можно было заправлять электроэнергией от домашних электрических сетей. Попытки массового использования этих бесшумных и экологически чистых транспортных средств пресекали нефтяные магнаты, которые с помощью лжи, жульничества и насилия заставили мир отказаться от альтернативных источников энергии в пользу приносящей огромную прибыль нефти.

Сегодня нефтяные магнаты внушают нам, что мы и дня не сможем прожить без нефти, но они скрывают от нас правду о том, что существуют более дешевые, экологически чистые и возобновляемые источники энергии, что разработаны и успешно функционируют энергетические системы на альтернативных видах топлива, которые не загрязняют окружающую среду и не угрожают нам глобальным потеплением.



Издательство «Добрая книга»

Телефон для оптовых покупателей: (495) 650-44-41

Адрес для переписки / e-mail: mail@dkniga.ru

Адрес нашей страницы в Интернете: www.dkniga.ru

Все права защищены. Любое копирование, воспроизведение, хранение в базах данных или информационных системах или передача в любой форме и любыми средствами — электронными, механическими, посредством фотокопирования, записи или иными, включая запись на магнитный носитель, — любой части этой книги запрещены без письменного разрешения владельцев авторских прав.

Впервые книга издана на английском языке компанией St. Martin's Press, LLC.

Сделано в России
ISBN 978-5-98124-280-9

© 2006 by Edwin Black
© Издание на русском языке, перевод на русский язык.
ООО «Издательство «Добрая книга», 2008

ОГЛАВЛЕНИЕ

От автора	11
Введение	29
Глава 1. СОЮЗ ПРОТИВ НЕФТИ	35
Глава 2. БОРЬБА ЗА ЭНЕРГИЮ	47
Глава 3. МЕТАЛЛЫ И МОНОПОЛИИ	73
Глава 4. СМРАД И СКАНДАЛ	83
Глава 5. БАТАРЕИ И ВЕЛОСИПЕДЫ	99
Глава 6. СТРАТЕГИЯ СЕЛДЕНА	139
Глава 7. ПРОТИВОСТОЯНИЕ	163
Глава 8. ГОД 1914 — КОНЕЦ НАЧАЛА	199
Глава 9. КРУШЕНИЕ НА РЕЛЬСАХ	251
Глава 10. СГОВОР КОРПОРАЦИЙ	285
Глава 11. МАНХЭТТЕНСКИЙ ПРОЕКТ СЕГОДНЯ	375
Глава 12. РЕШЕНИЕ — ВОДОРОД	417
Источники	451
Примечания	471
Предметный указатель	555
Именной указатель	563
Об авторе	567

ВВЕДЕНИЕ

Когда я задумал написать «Внутреннее сгорание», то сосредоточился на одной-единственной проблеме. Она состояла не в том, что наши энергетические ресурсы постоянно сокращаются или что нефтяной кризис усугубляется с каждым днем. Это всем известно — достаточно посмотреть вокруг. Проблема заключалась даже не в необходимости спасти наши реки и нашу кровь, да и всю нашу планету от ядовитых отходов — результата зависимости промышленности от нефти. Достаточно послушать новости или развернуть утреннюю газету. Все это нам известно. Мне также не хотелось гадать о будущем и очаровывать далекой альтернативой. В СМИ широко обсуждаются возможности технологий будущего: чистых и возобновляемых источников энергии.

Целью моей работы была попытка проследить историю алчности и обмана, которые определяли развитие энергетики с древнейших времен до настоящего момента. Можно сказать так: «Эта книга не о *деньгах*, а об *алчности**». Я не собирался пополнять обширную коллекцию жалобных книг о «недостатке запасов нефти». Дело в том, что до меня еще никто не пытался связать исторические факты, чтобы создать целостную картину постоянного господства корыстолюбия, обмана и махинаций, из-за которых сегодня мир оказался в ловушке.

Я описал тысячелетие бесчестной деятельности энергетических монополий и только потом начал рассказ о XX веке, столетии

* Игра слов: англ. green — «деньги» (возможно также: «зеленый; защитник окружающей среды») и greed — «алчность». — *Примеч. ред.*

лжи о двигателе внутреннего сгорания. Наследие прошлого дурно повлияло на здоровье мирового сообщества, нарушило хрупкий баланс окружающей среды и разожгло убийственную нефтеполитическую войну, которая привела не больше не меньше, как к чудовищному конфликту культур.

Причина всех этих бедствий — нефть. И в энергетике, и в политике власть развращает. В течение столетий она развращала тех, кто производил энергию, тех, кто управлял ею, и тех, кому она была необходима. Сегодня наш мир, столь активно потребляющий энергию, оказался на краю пропасти. Количество ресурсов приближается к нулю, и при этом непомерные издержки — политические, экологические, медицинские и экономические — все более затрудняют человеческую жизнь. Этот кризис не нов, но он стал намного острее. В наше время поставлено под угрозу уже не просто материальное благополучие, но само существование человечества.

Простые люди не могли хорошенько протереть ветровое стекло своего автомобиля, чтобы узреть истину. Однако стоит туману рассеяться — хотя бы чуть-чуть, — и мир сможет всмотреться в прошлое. Станет очевидно, что для создания чистой и независимой энергетике и политической безопасности по проблемам использования нефти не нужно изобретать колесо. Требуется лишь снова откопать его в том месте, куда его тщательно запрятали люди, кропотливо создававшие и поддерживавшие нашу зависимость от нефти.

Первые энергетические монополии контролировали фараоны и цари, определявшие, кто вправе, а кто не вправе использовать обычные деревья в качестве топлива сначала для обогрева домов, а затем — для создания предметов роскоши и оружия. Наличие древесины предопределяло, кто будет завоевателем, а кто — завоеванным. Доступ к ресурсам стал предпосылкой власти.

В конечном итоге средневековая Англия создала для крестьян мир, лишенный лесов, в котором короли могли возводить себе огромные дворцы, ковать мечи и строить быстроходные военные корабли, охотиться на оленей, чтобы богатые все более жирели, — в то время как простые люди голодали и дрожали от холода, пытаясь согреться с помощью вонючего торфа или ворованного хвороста.

Когда леса поредели, перешли на ядовитый уголь. Он пачкал всякого, кто к нему прикасался, но горел. Уголь нельзя было собирать как дрова. Тут требовались индустрия, капитал и технология. Для добычи и доставки угля нужны были бизнесмены. И в XIV веке возник порочный картель вымогателей. Этот тайный орден из Ньюкасла под названием Hostmen установил свою власть над твердым ископаемым горючим веществом. Монополисты создавали искусственный дефицит топлива и требовали от других подчинения с помощью экономических ультиматумов. Постепенно небо над Лондоном, как и над другими большими городами, почернело. Картель Hostmen царствовал, меняя тактику, примерно до XVIII века, а затем исчез, но он передал свой стиль ведения дел и навыки махинаций последующим поколениям энергетических монополистов.

Любая технология в конечном итоге сама находит свое место в обществе. Его Величество Уголь породил паровой двигатель, создание которого привело к индустриальной революции. Появились железные дороги и паровозы, приводимые в движение энергией угля. Это и дало предпринимателям возможность вести дела на международном уровне. Железные дороги стали инструментом усиления мощи государства — не важно, чьи земли они пересекали. Железными дорогами заправляли бароны-разбойники, которым даже люди из картеля Hostmen могли бы позавидовать.

Появление железнодорожного транспорта позволило быстро провести индустриализацию тех отдаленных районов, куда были проложены рельсы. Промышленный рост спровоцировал потребность в электричестве. А люди, которые пользовались электричеством, мечтали получить источники энергии без проводов — чтобы можно было копить электричество и пользоваться им вдалеке от электростанции. Итак, миру понадобились аккумуляторные батареи — самая революционная идея в энергетике после изобретения огня. Сегодня принцип действия аккумулятора кажется элементарным, а батарея помещается на кончике пальца. Но в течение нескольких десятилетий после гражданской войны в США эта «коробка с электричеством» была сенсацией, она существовала на фоне ложных обещаний рекламы, великих биржевых махинаций, тщательно продуманных корпоративных обманов, коммерческих грабежей, фальшивых изобретений и масштабных

судебных тяжб по патентам, подавлявших подлинный прогресс науки ради сиюминутной выгоды. В ходе этого процесса коррупция возобладали над стремлением общества получить простой, экологически чистый и недорогой источник энергии.

В то же время банальная велосипедная революция дала человеку возможность обходиться без помощи лошади. Но и тут царствовала ненасытная монополия — велосипедный картель из Хартфорда, штат Коннектикут. Велосипед терял привлекательность, зато всех манили автомобили. Большинство автомобилей двигались за счет энергии батарей, но некоторые — за счет применения технологии контролируемого воспламенения, называемого *внутренним сгоранием*. Это внутреннее сгорание стало для общества Немезидой*. Выхлопные газы и отходы нефтяных продуктов несли болезни, пожары и грязь повсюду, где применялись двигатели внутреннего сгорания. Автомобили на бензине оставляли после себя копать в любом месте, где они проезжали. Распространение этих шумных машин называли «прогрессом». Именно к такому «прогрессу» стремились противники электричества.

В начале XX века производители автомобилей образовали собственный картель, а затем объединили усилия с существовавшим ранее картелем по производству велосипедов, и так возник сверхкартель по производству транспортных средств на бензине. Их врагом становился любой человек или любая компания, которые отказывались платить монополистам дань.

За сто лет до того момента, как я начал писать эту книгу, автомобили на батареях были очень популярны. Планировалось создать экологически чистые места для быстрой перезарядки аккумуляторных батарей электромобилей — аналоги современных бензозаправочных станций. Наконец, Томас Эдисон и Генри Форд задумали сделать такой автомобиль общедоступным. В те времена их забытый сегодня план молниеносно воодушевил всю страну, но не был реализован. Начинание Эдисона и Форда создать общедоступный электромобиль, смытое волнами истории, было забыто ради машин с двигателем внутреннего сгорания.

Более того, энергетически самодостаточные дома, снабженные всевозможными устройствами и системами, получающими

* Немезида — в древнегреческой мифологии богиня возмездия. — *Примеч. ред.*

электроэнергию от аккумуляторов, перезаряжаемых с помощью небольшого местного генератора, строились уже в начале XX века. Данный замысел также принадлежит Томасу Эдисону. Изобретатель хотел сделать ненужными крупные электростанции, которыми управляют махинаторы и тайные союзники Уолл-стрит, чтобы вместо зависимости от корыстных энергетиков дать людям возможность получать электроэнергию за счет использования компактных генераторов, расположенных в подвале или на заднем дворе дома, которые соединялись бы с ветровыми мельницами. Эти небольшие устройства могли бы давать энергию как самым маленьким и удаленным жилищам, так и мощным городским промышленным предприятиям. И эта попытка потерпела неудачу в ходе забытого сейчас сражения Эдисона с приверженцами двигателя внутреннего сгорания.

Так возникла зависимость от нефти, хотя все сознавали, что запасы этого сырья не безграничны. В 1919 году США и их союзники пришли к выводу, что нефтяные ресурсы в их странах скоро будут исчерпаны, поэтому нужно искать нефть в Месопотамии, ближневосточной области, которую перекроил и переименовал западный нефтяной империализм, в результате чего появилось нефтяное государство Ирак.

Истину о нефти как об основном источнике энергии продолжают скрывать уже более столетия; нам преподносят ложь на фоне природных катастроф, ближневосточного терроризма, политического и ядерного шантажа и борьбы внутри Ирака за каждый очередной танкер нефти. Мир устал от полуправды, одной четвертой правды или откровенной лжи об этаноле, угле и реальных вариантах решения энергетического вопроса. Они слишком просты и общедоступны, их не смогут использовать в своих интересах гигантские корпорации или иностранные инвесторы. Такая альтернатива свободна, как ветер, как бурлящие волны, как загадочный мир молекул.

Несомненно, эта печальная сага вызовет всеобщее негодование. Вы увидите, сколько прекрасных идей было отброшено и сколько дурных идей восторжествовало — вопреки интересам общества — ради сиюминутной выгоды немногих и что сегодня мы живем под воздействием все тех же безжалостных и разрушительных сил. Но эта история также способна обнадеежить мно-

гих, кто сможет понять простую истину: чистая, возобновляемая и независимая энергия — не прекрасная мечта о далеком будущем. Эта цель достижима прямо сейчас. Она будет реализована не средствами политики — своего рода инертного газа, который на протяжении многих веков не мог возгореться, чтобы вызвать необходимые перемены. Добиться нужного результата можно только согласованными действиями отдельных людей, которые сами полны энергии.

Я настойчиво советую вам не перескакивать с одной страницы на другую, не читать эту книгу отдельными кусками. Если вы не можете ее прочитать с начала до конца, лучше не покупайте ее. Отложите «Внутреннее сгорание» и подыщите себе что-нибудь другое. Стоит добавить, что, по мнению многих, это — первая книга для широкого круга читателей, изданная в сотрудничестве с веб-сайтом. Большое количество дополнительной информации по теме моего исследования просто не могло войти в книгу. Однако расширенные версии отдельных глав и добавочные сведения не остались в ящике моего рабочего стола, а были размещены на сайте www.internalcombustionbook.com.

Ваше понимание — это искра, а история — источник энергии, достаточной для того, чтобы поршень человечества пришел в движение и изменил будущее. Это — *внутреннее сгорание*.

СОЮЗ ПРОТИВ НЕФТИ

Это произошло в среду 9 декабря 1914 года в 17 часов 20 минут. Работу в лабораторном комплексе Томаса Эдисона в Вест-Оранже (штат Нью-Джерси) внезапно прервали взрывы и вспышки пламени. Услышав грохот, знаменитый изобретатель выбежал из лаборатории во двор. Изумленный Эдисон увидел, что хранилище киноплёнки охвачено пламенем. Мгновение спустя по всему комплексу из восемнадцати строений оглушительно завыла противопожарная сигнализация. Десятки работников спустились по лестницам из своих кабинетов и отбежали подальше, а в это время «огнестойкие» строения загорались одно за другим. Взрыв за взрывом, одна вспышка пламени за другой — точно огневой вал, распространяющийся во все стороны, наступающий и заполняющий все вокруг, — и вот комплекс Эдисона превратился в ад. Огонь яростно, беспощадно и планомерно пожирал аппаратуру и строения^{1*}.

Эдисон и его жена, действуя быстро и четко, осторожно собрали самые важные документы из кабинетов и укрылись в безопасном месте. Пламя охватило лабораторный комплекс за несколько секунд. Звукозаписывающая студия и материалы для киноплёнок пылали вовсю. Стоп! Только не батареи, их необходимо спасти. Эдисон бросился через улицу к зданию, где хранились аккумуляторы, приказал пожарной бригаде спасти это здание в первую очередь и сам активно руководил тушением пожара².

* Здесь и далее цифрами даны ссылки на источники, список которых приводится в конце книги. — *Примеч. ред.*

С огнем не могли справиться до ночи. Некоторые строения продолжали гореть в четверг до двух часов дня. Огонь был так силен, что один из работников, пытавшийся взять огнетушитель, «получил сильнейшие ожоги, прикоснувшись к нему»³.

Осталось загадкой, почему пламя так быстро распространилось по обширной территории. Десять зданий сгорели дотла. Если не считать лаборатории Эдисона и помещения для батарей, от всего прочего осталась лишь груда обгорелых камней. Было высказано мнение, что в отделе киноплёнки при переключении одного из устройств случайная искра мгновенно воспламенила все вокруг. Тем не менее огонь как будто охватил все почти в один момент, и пожар переходил от одного здания к другому, вмиг преодолевая сопротивление огнестойких материалов, и даже перекидывался через аллеи. Разумеется, в помещениях лабораторного комплекса хранились всевозможные горючие вещества и материалы. Однако никто не мог объяснить некоторые, как кто-то выразился, «странные фокусы» в этой истории⁴.

Вскоре появились отчеты, в которых говорилось, что «в одном из небольших красных строений обнаружено 2000 галлонов* очень крепкого алкоголя, который не пострадал». Более того, при расследовании «на некоторых этажах найдены канистры с бензином без каких-либо следов возгорания. Языки пламени только чудом не коснулись их поверхности. Огонь не проник в углы бетонного строения». В некоторых комнатах тоже не обнаружили каких-либо следов пожара⁵.

Каким образом пламя могло перейти из одного огнестойкого бетонного строения в другое, также бетонное и огнестойкое? Все объясняли это тем, что окна были деревянными, из которых от жара вылетели стекла. Но никто не мог объяснить причину такого огненного шквала, уничтожившего большую часть трудов Эдисона, которым изобретатель посвятил всю свою жизнь. Утраченное имущество стоимостью в \$5 миллионов по большей части не было застраховано — именно потому, что бетонные здания казались надежно защищенными от пожара, а кроме того, на территории комплекса постоянно дежурила местная бригада пожарных⁶.

* Галлон — мера объема жидкостей и сыпучих тел. В Великобритании: 1 галлон = 4,55 куб. дм; в США: 1 галлон = 3,79 куб. дм для жидкостей, 1 галлон = 4,41 куб. дм для сыпучих тел. — *Примеч. ред.*

Дело Эдисона — его прошлое, настоящее и будущее — превратилась в пепел и груду головешек. Изобретения, которым он посвятил всю свою жизнь, были уничтожены буквально за один миг. Стоя посреди обгоревших развалин, пропахший дымом, но по-прежнему могучий и непобежденный, Эдисон мужественно заявил собравшимся репортерам: «Хотя мне уже 67 лет, завтра я начну все сначала»⁷.

Но это бедствие нанесло поистине решающий удар не только по самому Эдисону, но и по дерзновенному совместному проекту двух величайших американских изобретателей и предпринимателей — Томаса Эдисона и Генри Форда. Они хотели ослабить некротимо растущий аппетит сильных мира сего, направленный на использование нефти и двигателя внутреннего сгорания. Если бы Эдисон и Форд добились успеха в 1914 году, это избавило бы общество от крайне тяжелых и даже убийственных последствий: от загрязнения воды и воздуха, от шума и ядохимикатов, от постоянного кашля и роста числа онкологических заболеваний из-за выхлопных газов — от всего того, что привнес в человеческую жизнь автомобиль, работающий на бензиновом двигателе⁸.

Таким образом, в 1914 году два великих американских изобретателя объединили свои усилия, чтобы подарить людям новую жизнь с источниками чистой энергии, передающейся без проводов. Они хотели создать мир, где каждый сельский дом и каждая фабрика имели бы собственные генераторы электроэнергии, а каждый городской дом питался энергией от собственных источников. Эдисон и Форд мечтали, что в конечном итоге всю энергию будут получать от чистых возобновляемых источников, таких как ветер, который будет тихо делать свое дело независимо от воли крупных энергетических компаний⁹.

Целью Эдисона и Форда было полное устранение двигателя внутреннего сгорания, которое привело бы к рождению экоцентричной, сильной и независимой цивилизации.

А почему бы и нет? В начале XX века уже существовали тысячи чистых, бесшумных, легких в управлении электромобилей: легковых и автофургонов, которые курсировали по улицам городов США — от Бостона до Сан-Франциско. Но электромобили и аккумуляторы, на которых они работали, стали причиной корпоративных скандалов, мошенничества и коррупции моно-

полий, что подорвало доверие общества к этому транспортному средству и порадовало дельцов от автомобильной промышленности. Коррупция коснулась всех, кто имел отношение к велосипедной монополии XIX века, а также формирующейся в XX веке монополии на электрические аккумуляторы в союзе с самыми алчными дельцами рынка на Уолл-стрит. Так образовался картель Lead Trust, который пытался взять под свой контроль все грузоперевозки в США, а в конечном итоге — по всему миру, заботясь не о благе человечества, а исключительно о прибыли¹⁰.

Предприимчивые сторонники грохочущих и дымящих двигателей внутреннего сгорания на бензине заверяли, что такие машины перспективнее большинства электромобилей и развивают бóльшую скорость. Дельцы приводили ложные доводы, согласно которым шум и дребезжание, а также запах выхлопных газов машин, сжигающих топливо, демонстрируют превосходство двигателя внутреннего сгорания. Чем больше шума и вони, тем лучше, утверждали они. Кроме того, бензин и сами машины, работающие на бензиновых двигателях, в начале XX века были намного дешевле, чем тяжелые свинцовые аккумуляторы, продававшиеся по фиксированной цене, и элитные электромобили производства компании Lead Trust. В некоторых местах бензин был, как говорится, дешевле воды. Энтузиасты, которых вдохновляла мощь двигателей внутреннего сгорания, при молчаливом попустительстве государства выбрали вонь и грязь ставших популярными машин на бензине¹¹.

Постепенно набирающая обороты индустрия двигателей внутреннего сгорания объединилась с монопольным производством мощных аккумуляторов, чтобы общими усилиями задушить электромобили и создать новую монополию машин, сжигающих топливо и извергающих выхлопные газы, подобно драконам. В результате автомобили на бензине заполнили все дороги, вытеснив остальные машины, за исключением тех, на которые была получена лицензия от монополистов. Фактически монополисты стремились к тому, чтобы ни один человек — простой труженник или знаменитость, богатый или бедный — не мог покупать или продавать автомобили либо как-то еще участвовать в сделках с автотранспортом без их одобрения¹².

С 1907 по 1911 год Генри Форд участвовал в открытых судебных процессах против нового гигантского картеля, производя-

щего дорогие машины с двигателями внутреннего сгорания. Он стремился создать свою простую и общедоступную модель автомобиля, сжигающего топливо. И Форд выиграл. Эта неожиданная победа позволила ему представить свою недорогую, всего за \$600, модель Т, массовое производство которой было налажено в сараях и ангарах по всей стране. Этот вариант автомобиля на бензине стал оптимальным для каждого, и это также ускорило исчезновение электромобилей¹³.

Но к 1912 году Форд изменил свое отношение к двигателю внутреннего сгорания. Он понял, что это устройство нужно лишь производителю-монополисту и что оно работает на крайне вредном для здоровья и загрязняющем окружающую среду источнике энергии, который станет предметом постоянных финансовых манипуляций с его поставками и запасами.

Эдисон с этим согласился. Ведь он прекрасно знал, что аккумулятор по экологическим показателям лучше, чем двигатель внутреннего сгорания. Эдисон был убежден, что только электрическая энергия, которая вырабатывается независимым источником, может обеспечить самостоятельность производства. Он в буквальном смысле готов был отдать энергию людям.

Способ зарядки аккумуляторов электрических транспортных средств через обычную розетку электросети, а также устройство для зарядки аккумуляторов в общественных местах, по его замыслу, должны были быть доступны всем и везде. Зарядные устройства должны устанавливаться на обочинах дорог, подобно счетчикам на местах парковки, чтобы к ним легко можно было подключиться. Должны быть созданы условия для замены разрядившегося аккумулятора на новый на станции технического обслуживания электромобилей менее чем за 75 секунд, что позволило бы преодолевать значительные расстояния¹⁴.

Страна была к этому вполне готова. Конечно, рев и мощь двигателей внутреннего сгорания надолго всех загипнотизировали. Но гипнотическое очарование проходило по мере того, как росли цены на нефть. К осени 1912 года недостаток запасов высококачественной нефти привел к тому, что бензин подорожал на 75% по сравнению с предыдущим годом. Нефть вышла из категории «ничтожно маленьких расходов». 18 сентября 1912 года журнал *Horseless Age* публикует статью, в которой рассматриваются аль-

тернативные источники энергии в связи с нехваткой топлива. Во вступительной фразе проблема изложена следующим образом: «Внезапный скачок цен на бензин вслед за их постепенным ростом на протяжении последних лет во всем мире благодаря увеличивающемуся числу автомашин, перевозок товаров и других факторов потребления этого вида топлива заставляет снова поставить вопрос о целесообразности использования бензина. Хотя недавняя розничная цена — \$0,16 за галлон — казалась достаточно высокой, сейчас в Нью-Йорке она составляет от \$0,18 до \$0,22 за галлон... Год назад розничная цена составляла \$0,14, оптовая — \$0,10. Следовательно, всего за один год цена на бензин выросла на 75%». Галлон бензина, стоивший тогда \$0,22, эквивалентен галлону XXI века стоимостью \$5. В 1912 году стоимость одной цистерны бензина вполне могла превышать средний двухдневный заработок заводского рабочего, который собирал эти машины¹⁵.

Темп роста числа автомобилей опережал темп увеличения объемов производства бензина. В 1910—1912 годах количество машин возросло с 300 до 700 тысяч. К 1912 году было куплено около 200 тысяч автомобилей; это означает, что в год количество машин возрастало примерно на 66%. За этот же период запасы сырой нефти увеличились менее чем на 4%: с 209,5 до 217 миллионов баррелей*. Цены продолжали неуклонно расти, несмотря на то что автомобили становились все популярнее¹⁶.

Во многих городах была объявлена «бензиновая война», т. е. борьба за снижение цен. Особенно сильно скачок цен повлиял на Нью-Йорк из-за быстрого темпа роста числа автомобилей и бурного потребления топлива. В то время как в Коннектикуте и Массачусетсе бензин продавали по цене \$0,15—0,18 за галлон, в Нью-Йорке он стоил от \$0,20 до \$0,25.

Вот как описывает проблему газета *New York Times*: «Вопреки своим планам и решительным намерениям произвести в нынешнем году еще больше автомобилей, чем когда-либо, производители двигателей, как и владельцы машин, сталкиваются с серьезнейшей проблемой, которая может нарушить их планы по причине взлета цен на бензин. Прогнозируют, что ближайшим

* Баррель — единица измерения объема нефти, равная 158,9 л. — *Примеч. ред.*

летом цена галлона бензина может возрасти до \$0,40 или выше». Тогдашние \$0,40 эквивалентны \$8 XXI века¹⁷.

Кроме того, стало ощущаться загрязнение окружающей среды. Клубы дыма из выхлопных труб автомобилей, смешиваясь с облаками дыма, вырвавшегося из труб паровозов на железных дорогах и труб промышленных предприятий, загрязняли воздух и обжигали легкие. Потоки отходов из гаражей с топливными и смазочными материалами поступали в реки, отравляя воду. Гидрологи выражали опасение, что это необратимо испортит почвенные воды¹⁸.

Отходы нефтесодержащих продуктов в системе канализации крупных городов стали причиной взрывов. Члены комиссии по взрывам и горючим веществам Нью-Йорка заявили о «безусловной необходимости препятствовать попаданию отходов бензина и нефти из гаражей в городскую канализацию», так как это периодически приводило к возгоранию загрязненной канализации. Газета *New York Times* описывает один из таких случаев под заголовком «ВЗРЫВОМ КАНАЛИЗАЦИИ НАПУГАН ЦЕЛЫЙ КВАРТАЛ». Сила взрыва была настолько велика, что крышку одного люка забросило на «крышу пятиэтажного здания»¹⁹.

Электричество как источник энергии снова завоевало популярность. После нескольких лет застоя производство электромобилей переживает период возрождения. Американская ассоциация электромобилей собрала вместе производителей как самих транспортных средств, так и аксессуаров к ним ради достижения общей цели — производства автомобилей, работающих от энергии аккумулятора. Повышение цен на бензин на 75% вызвало соответствующий рост числа членов ассоциации: в 1911 году в ней состояло 197 компаний-производителей, а к третьему ежегодному съезду 8 октября 1912 года их уже насчитывалось 317. Стремительно ускорявшееся внедрение электромобилей было заметно во многих сферах, особенно это касалось грузоперевозок. Компания *Public Service Corporation* в Нью-Джерси вскоре заявила, что отмечает рост числа грузовых электромобилей на 1000% по сравнению с 1911 годом. В 1911 году использовалось лишь 30 грузовиков, работающих на аккумуляторах; два года спустя их число возросло до 304, к чему можно добавить 206 легковых автомобилей, работающих на аккумуляторах. В Массачусетсе количество

грузовиков, работающих на аккумуляторах, за год выросло с 227 до 389, это скачок на 71%. В 1913 году сам Форд и другие управляющие Ford Motor Company приобрели для своих жен популярные спортивные машины марки Detroit Electric. Форд купил второй Detroit Electric и на Рождество подарил его Эдисону²⁰.

В 1913 году движение за электромобили продолжало набирать обороты. Форд и Эдисон позировали для рекламы в журнале Saturday Evening Post. Газетный заголовок гласил: «ГЕНРИ ФОРД И ТОМАС ЭДИСОН ПОКУПАЮТ МАШИНЫ МАРКИ DETROIT ELECTRIC», а на фотографии под ним Форд и Эдисон гордо позируют на фоне своих новехоньких машин. Подзаголовок заманивал читателя: «Быть может, эти властители дум помогут вам выбрать себе электромобиль?» Три колонки материала свидетельствовали всему миру о вере Форда и Эдисона в то, что электромобиль — оптимальный выбор²¹.

В том же году Эдисон обнародовал результаты примерно 50 тыс. экспериментов, проведенных за семь лет кропотливой работы, — их итогом стал совершенно новый проект дома, обеспечивавшего себя электроэнергией. Эдисон назвал этот проект «Загородный дом XX века» (Twentieth Century Suburban Residence). Оснащенный всевозможными новинками техники и приборами, от кофеварки до стиральной машины, от систем обогрева и охлаждения до фонографа и крохотного проектора для киноплёнки, такой дом представлял собой электрическое чудо. В спроектированном Эдисоном доме любое устройство или система, от подвала до крыши, получали энергию от непрерывно перезаряжаемых с помощью небольшого местного электрического генератора аккумуляторов.

15 сентября 1912 года газета *New York Times* пишет: «На власть тьмы обрушился очередной сокрушительный удар... Томас Эдисон разработал устройство, состоящее из бензинового двигателя, генератора и аккумуляторных батарей. С помощью этого устройства, при минимальных финансовых затратах, любой человек может сам производить электроэнергию у себя в подвале, что делает его полностью независимым от крупных энергетических компаний. Он может купить ферму на Среднем Западе или в Новой Англии... Он может даже раскинуть шатер в пустыне, если захочет, и все равно будет на ночь читать при свете удобной

электрической лампы, а наутро для бритья воспользуется водой, подогретой на электрической плите»²².

Первым таким полноценно функционирующим самодостаточным домом стал большой особняк самого Эдисона в Ллевин-Парк, штат Нью-Джерси. Крохотный генератор представлял собой узкий, компактный аппарат, который мог стоять в хозяйственном помещении, во дворе или в подвале. Его цена всего-навсего \$500, хотя предполагалось выпускать и более дорогие крупные устройства, которые способны вырабатывать больше энергии и которые потенциально можно подключить к любой электросети. Поначалу генераторы будут работать с помощью небольшой цистерны с бензином, которую нужно периодически заправлять. Конечно, это не избавляло от зависимости от нефти, но Эдисон думал со временем заменить малое количество сжигаемого бензина небольшими местными ветряными мельницами. И тогда самодостаточность превратится из далекой мечты в реальность²³.

В 1914 году это, наконец, произошло. Автомобильная революция, которая и начиналась с электричества, вернулась к идеям, выдвинутым почти на поколение раньше. Мир может стать чище, тише, продуктивнее, когда наполнится силой электричества. Дух независимости утвердится в США не только в силу мобильности, но и благодаря чуду индивидуальной самодостаточности.

И насколько бы эта мечта приблизилась к осуществлению, если бы Форду с Эдисоном удалось наладить серийное производство автомобиля, который превосходил как машины с двигателем внутреннего сгорания, так и машины со свинцовыми аккумуляторными батареями!

Эдисон задумал заменить и пресловутые свинцовые аккумуляторы электромобиля, и двигатель внутреннего сгорания своей собственной никелево-железной аккумуляторной батареей «типа А». Газеты по всей стране трезвонили об этом союзе никеля и железа. Вот типичный заголовок из газеты *Detroit Free Press*: «ЭДИСОН РАЗРАБАТЫВАЕТ АККУМУЛЯТОРНУЮ БАТАРЕЮ. НОВЫЙ АККУМУЛЯТОР ПРОИЗВЕДЕТ РЕВОЛЮЦИЮ В МИРЕ АВТОМОБИЛЕЙ»²⁴. Но станет ли батарея Эдисона в массовом производстве достаточно дешевой, чтобы заменить двигатель внутреннего сгорания?

Нельзя не изумиться планам Форда. Он намеревался ежемесячно выпускать по 12,5 тысячи таких машин уже с первого года. Более того, чтобы это ничем не походило на монополию, Эдисон получил право продавать свои новые мощные батареи любому производителю электромобилей²⁵.

Форд, обладавший несметным богатством, почти не пользуясь инвестициями извне, субсидировал серийное производство изобретений Эдисона. Первый в мире автомобилестроитель создал для Эдисона идеальные рабочие условия и всегда был готов предоставить ему наличные. Такое финансирование делало этот проект настолько масштабным, что он с лихвой окупал все прочие расходы на производство электромобилей, вместе взятые. Эдисон подготовил письмо к акционерам. В его неразборчивых заметках говорится: «У нас есть заказ от компании Ford Auto Co на выпуск аккумуляторов стоимостью около \$4 миллионов в год. В следующем году они выпустят 150 тысяч машин». Около \$1,75 миллиона — из денег Эдисона и Форда — было вложено в новое предприятие в качестве начального капитала (в пересчете на деньги XXI века это соответствует \$350 миллионам)²⁶.

9 января 1914 года в нью-йоркском отеле Belmont бодро настроенный Форд поведал толпе журналистов о своих планах начать массовый выпуск электромобилей, созданных Эдисоном, которые будут стоить крайне дешево: от \$500 до \$700. Выражая свое восхищение изобретателем, Форд заявил: «Я полагаю, что Томас Эдисон — величайший человек современности. Не зря же я живу на Эдисон-авеню в Детройте»²⁷.

В то же время Форд, которого считали одним из самых богатых людей в США, заявил о своем намерении умереть бедным. «Это позор умирать богатым, — сказал он журналистам. — Я не хочу оставлять огромное состояние родственникам, потому что не уверен, что они сумеют им правильно распорядиться». Форд полагал, что вначале выпуск электромобилей может оказаться убыточным предприятием, но это его не волновало²⁸. Он вместе с Эдисоном хотел всего-навсего изменить мир.

Далее Форд рассказал, что они с Эдисоном на самом деле уже «работали несколько лет» над созданием дешевого и практичного автомобиля. Он добавил некоторые подробности: «Автомобиль, который мы собираемся выпускать, снабжен аккумуляторной

батареей весом 184 кг, а вес всей машины не будет превышать полутонны. Она будет проходить 160 км [без зарядки]. Ее цена для населения будет составлять примерно \$600». И едко добавил: «Разве это можно сравнить с громоздкими, тяжелыми и дорогими электромобилями?»²⁹

Новость о дешевом электромобиле Форда—Эдисона разнеслась по США со скоростью света. Многочисленные газетные заголовки недвусмысленно предвещали появление новой машины. О том же можно было услышать на любой автомобильной выставке, в офисах производителей автомобилей, а также в американских семьях, мечтавших об автомобиле, но пока не рискующих его приобрести из-за высоких цен на нефть и батареи или из-за неверия в надежность и безопасность существующих моделей.

Позволят ли Форду с Эдисоном осуществить задуманное? В случае успеха это перевернуло бы все то, за что боролись эти двое в прошлом: мир больших машин с двигателем внутреннего сгорания и мир больших компаний, поставляющих необходимые материалы. На смену пришло бы то, за что они боролись теперь: чистая электроэнергия, генерируемая независимо.

Ответ на этот вопрос уходит корнями на несколько столетий назад в прошлое, задолго до 1914 года, когда древесина была главным источником энергии в мире, а потому этот ресурс держали под своим контролем монархи, чтобы сохранить и приумножить власть. За древесину убивали, потому что на ней основывалось производство металла, из которого изготавливали предметы роскоши и оружие. Когда древесины стало не хватать, монархи обратились к монополистам и бесчестным корпорациям в поисках нового горючего материала. Этим материалом — уже не зеленым, а черным — оказался уголь.

Таким образом, первый частный международный картель образовался в Англии несколько веков тому назад в Ньюкасле как тайный орден под названием Hostmen. Картель Hostmen породил индустриальную революцию, но в то же время отравил воздух и воду. С картеля, обладавшего монополией на уголь, начинается ряд поколений монополистов, завладевших источниками энергии. Они строили железные дороги, по которым ходили паровозы, что еще сильнее загрязняло окружающую среду и увеличи-

вало число онкологических больных в прилегающих к железным дорогам населенных пунктах. И если — в поисках экологически чистой альтернативы — кто-то вставал у этих монополистов на пути, богатые и властные люди его безжалостно уничтожали, защищая свои представления об энергетике и транспорте.

Когда в конце XIX века появились электромобили, обстоятельства — не без участия злонамеренных людей — заставили публику отказаться от машин на аккумуляторах в пользу двигателя внутреннего сгорания, т. е. чистую технологию сменило сжигание нефти. Нефть приходилось доставлять из дальних стран с большим риском ради того, чтобы люди могли с шумом развезать по улицам. Затем силы, поддерживающие двигатель внутреннего сгорания, создали заговор против электрифицированного рельсового городского и междугородного транспорта, сохранив лишь двигатели, сжигающие бензин и эффектно выбрасывающие выхлопные газы.

Сейчас все эти отравленные облака слились в черную тучу, они порождают нефтеполитические и убийственные для экологии штормы и грозы, которые омрачают XXI век.

В своей непрерывной войне с электрическим аккумулятором двигатель внутреннего сгорания неизменно побеждал. Чем это объяснить? Почему мир выбрал другой путь и кто стоит за этим выбором? Каким образом корпорации и правительства создали искусственную зависимость человечества от нефти и отвергли другие варианты? Как сегодня преодолеть разрушительное действие экологически вредной энергии, работавшей на протяжении века, пока новые войны, терроризм, политический шантаж и перемена климата окончательно не уничтожили жизнь вокруг нас? Почему это еще не сделано? Какие шаги можно предпринять сегодня, чтобы прервать наше стремительное движение к пропасти?

Чтобы ответить на эти вопросы, необходимо прежде всего проследить цепочку, связующую прошлое, настоящее и будущее, — историю неисцелимой болезни человечества, в которой оно само виновато: историю внутреннего сгорания.