

- 1907 - мощный нефтяной фонтан из скважины, заложенной главным геологом Товарищества И.Н.Стрижовым.
- «Т-во Бранобель» покупает у А.Н.Ковалевского, основного акционера общества «Чимион», промыслы и Ванновский нефтеперегонный завод.
- 1908 - дизели Нобеля впервые успешно испытаны на подводной лодке «Минога» (постройка Балтийского завода).
- 1909 - приобретение в аренду перспективных нефтеносных площадей в Волго-Уральском бассейне от Казани до Гурьева.
- в Санкт-Петербурге при главном управлении Товарищества организована Центральная химическая лаборатория (научный руководитель Л.Г.Гурвич).
- 1910 - ввод Нобелевскими геологами Якутанского нефтяного месторождения.
- 1911 - «Т-во Бранобель» совместно с И.И.Стахеевым организует акционерное общество «Эмба».
- 1912 - открытие крупного Новогрозненского месторождения.
- Константиновский нефтемаслозавод вблизи Ярославля (принадлежал с 1879 г. В.И.Рагозину) переходит во владение «Т-ва Бранобель».
- начало промышленной добычи нефти на месторождении Доссор.
- на средства Марты Людвиговны Нобель-Олейниковой построена клиника факультетской хирургии Петербургского женского медицинского института (ныне государственный медицинский университет им. И.П.Павлова).
- 1915 - «Т-во Бранобель» организует одно из первых в России производство толуола из нефтяного сырья.
- начало промышленной добычи нефти на месторождении Макат (Казахстан).
- 1917 - пуск единственного на Северном Кавказе нефтеперегонного завода «Т-ва Бранобель».
- 1918 - национализация нефтяной промышленности в России, прекращение деятельности товарищества и возвращение семейства Нобель в Швецию.

«ТОВАРИЩЕСТВО БРАНОБЕЛЬ» И СТАНОВЛЕНИЕ ОТЕЧЕСТВЕННОГО СУДОВОГО ДИЗЕЛЕСТРОЕНИЯ

Тархановский В.А., Фукс И.Г. (Москва)

Научно-технические достижения сближают народы и страны; открытия, сделанные в одной стране, становятся достоянием всего человечества. Ярким подтверждением сказанного является судьба изобретения немецкого инженера и ученого Рудольфа Дизеля (1858-1913), создавшего двигатель внутреннего сгорания с воспламенением топлива от сжатия, названный его именем.

Российские предприниматели вели переговоры с изобретателем о продаже прав на изготовление двигателя. Р.Дизель соглашался продать патент только в том случае, если в России имеется соответствующее технологическое оборудование и достаточно квалифицированные кадры на заводе-изготовителе. Профессору Петербургского института Г.Ф.Деппу, знакомому с Дизелем еще по студенческой скамье, удалось убедить изобретателя, что такие условия имеются на машиностроительном заводе «Людвиг Нобель» (в будущем – «Русский Дизель»). В 1898 г. чертежи 20-сильного дизельного двигателя, работающего на керосине, и право на исключительное пользование патентом на территории России были приобретены на 50 тыс. фунтов ст. Эммануилом Нобелем – главой «Товарищества нефтяного производства братьев Нобель» («Т-во Бранобель»).

Профессор Депп возглавил проектирование и испытания двигателя, ставя целью перевести его с керосина на сырую нефть. Вместе с Э.Нобелем и конструкторами он сутками не выходит с завода. Стендовые испытания подтвердили легкость пуска двигателя, хорошее регулирование и плавность хода, отличную экономичность: 221 г/л.с. в час (при высокой полноте сгорания топлива), вместо 243 г/л.с. в час у керосинового прототипа. В декабре 1899 г., когда испытания закончились, стало ясно, что впервые в мире создан надежный двигатель, работающий на нефти. Характеристики, полученные на испытаниях «русского дизеля», сразу становятся достоянием научно-технической общественности и деловых людей. Дизель стремился пробудить у российских партнеров интерес к широкому распространению своего изобретения не только на территории России, но и в других странах мира, что расширило бы рынок сбыта Бакинской нефти и нефтепродукта. В 1903 г. Г.Депп с законной гордостью писал: «Русские инженеры показали техническую зрелость. Мы обеспечим двигателю Дизеля великое будущее».

В 1903 г. были построены первые наливные баржи-теплоходы «Вандал» и «Сармат» для перевозки нефтяных грузов до Петербурга. Они быстро доказали преимущества дизельных силовых установок на флоте. Достаточно напомнить, что менее чем за десять последующих лет скорость нефтеналивного

флота выросла в полтора раза, а грузооборот – в пять-шесть раз, что приносило огромные прибыли как «Т-во Бранобель», так и другим нефтяным фирмам. В связи с тем, что это направление деятельности Нобелей, т.е. коммерческое речное судостроение, достаточно известно, мы остановимся более подробно на их деятельности, связанной с военно-морским флотом.

Пожалуй, самым первым (1906 г.) ответственным заказом военно-морского ведомства было изготовление дизеля для подводной лодки «Минога». Проект ее, принадлежавший известному корабельному инженеру И.Г. Бубнову, был одобрен в морском техническом комитете в сентябре 1905 г. Спуск лодки на воду произведен 11 сентября и первое погружение 7 ноября 1908 г – прямо на Неве, у пристани Балтийского завода, где она строилась. «Минога» вступила в состав отряда подводных лодок Балтийского флота и достаточно успешно воевала в мировую войну 1914 г. Ставка морского ведомства на новый проект Бубнова оправдалась, равно как и в заказе на канонерские лодки для Амурской флотилии.

Двигатель Дизеля непрерывно совершенствовался в России. В частности, «Т-во Бранобель» в июне 1908 г. создало первый в мире четырехтактный реверсивный двигатель в 120 л.с. Для регулирования заказов и расходов по программе обновления русского флота «Т-во Бранобель», объединившись с фирмой Лесснера, которая поставляла военно-морскому ведомству торпедные аппараты, мины и другое вооружение, образовали Общество «Ноблесснер» (судоверфь в г.Ревель).

Академик А.Н.Крылов – крупнейший авторитет по судостроению, в 1911 г. обратил внимание на высокую надежность канонерских лодок, оснащенных дизелем завода «Людвиг Нобель»: «Морское министерство пошло в свое время на большой риск при постройке 8 канонерок для Амура (с затратой 14 млн.рублей. без стоимости вооружения) с постановкой на них двигателей внутреннего сгорания дизельного типа. Но опыт оправдался, и канонерки плавают прекрасно. При заказе был обусловлен 2-летний гарантийных срок, и никаких замен, кроме самых ничтожных, не потребовалось».

Нобелевскими 250-сильными дизелями в 1909 г. были оснащены канонерские лодки «Шквал», «Шторм» и др., а также вспомогательные суда военного транспорта «Анадырь» (1910 г.), баркасы для сбора мин и теплоход для их транспортировки. К этому времени «Т-во Бранобель» уступило права на выпуск дизелей Коломенскому и Сормовскому заводам, и конструктора обильными усилиями вносили изменения, улучшающие работу силовых установок. Коломенский завод, в частности, предложил такую систему передачи мощности на гребной вал, которая и облегчила управление кораблем, и дополнительно сэкономила до 20% топлива. Это новшество было реализовано на канонерках Амурской флотилии. Русские дизели к 1911 г. зарекомендовали себя столь надежными в эксплуатации, что стали пользоваться спросом на

внешнем рынке. К примеру, немецкие кораблестроители, создавая сверхдредноут, предполагали оборудовать силовую установку мощными судовыми дизелями, закупленными в России.

В марте 1909 г., как дело государственной важности, вопрос о переводе двигателей военных кораблей на нефть был поставлен в Государственной думе депутатом А.И.Звягинцевым. Было объявлено, что важнейшим направлением новой кораблестроительной программы будут двигатели, работающие на нефтяном топливе.

В 1911 г. был спущен на воду легкий крейсер «Ястреб», предназначенный для пограничной стражи. Корабль, построенный на николаевских верфях, оснастили двумя двигателями «Людвиг Нобель», суммарной мощностью около 1,2 т.л.с. Расход топлива составлял 194 г/л.с. в час, расход смазки – менее 6 г/л.с. в час. В Севастополе, где «Ястреб» испытывался, его посетили и осмотрел председатель совета министров и министр финансов В.Н. Коковцев, который был шефом пограничной стражи. Он одобрил новое направление в судостроении.

В 1913 г. из 81 дизеля, выпущенного заводом «Людвиг Нобель» в Петербурге, 34 предназначались флоту. Перед первой мировой войной прошел обкатку и на стендах завода и на транспорте 500-сильный реверсивный двигатель. Путиловский и другие машиностроительные заводы предпочитали заказывать именно «русские дизели» Э.Нобеля.

Краткий очерк закончим мнением Эммануэля Нобеля, высказанным от Акционерного общества машиностроительных заводов «Людвиг Нобель» на совещании «по вопросу об изыскании средств для широкой постановки опытов в деле постройки судовых двигателей внутреннего сгорания» 8 ноября 1913 г.: «...двигатели внутреннего сгорания, построенные на русских заводах, как в конструктивном отношении, так и с точки зрения из выполнения, совершенно не уступают таковым же двигателям, построенным за границей. В настоящее время постройка двигателей Дизеля в России производится на пяти заводах (Коломенском, «Л.Нобель», бывшем Фельзера, Сормовском и Николаевском), вся деятельность коих, находясь в прямой зависимости от существующего спроса, направлена почти исключительно на усовершенствование типов двигателя...».

Литература

1. Тархановский, Фукс. Нобели России // Наука и технологии в промышленности.- 2002.- № 2.- С.5.
2. Мовсумзаде Э.М., Самедов В.А. Башкирская нефть и военно-морской флот царской России.- Уфа, 1996.- С.104 и др.
3. Теплоход [журн].- 1911-1915.
4. Трусов Г.М. Подводные лодки в русском и советском флоте.- Л., 1963.- С.154 и др.
5. Двигателестроение [журн].- 1999.- № 1.- С.5 и др.

6. Тархановский В.А., Фукс И.Г. Л.Нобель – один из первых промышленных экологов // Газов. промышленность.- 1999.- № 12.- С.72-73.

7. Фукс И.Г., Матишев В.А. Иллюстрированные очерки по истории российского нефтегазового дела. Ч.1.- М., 2000.

8. 30-летие деятельности «Товарищества нефтяного производства братьев Нобель», 1879-1909.- СПб., 1909.- 328 с.

Раздел 2. Жизнь и деятельность лауреатов Нобелевских премий

НОБЕЛЕВСКИЕ ЛАУРЕАТЫ - ДОЛГОЖИТЕЛИ

Шталь Е.Н. (г. Кировск)

Расхожей фразой стало выражение: «Чтобы стать нобелевским лауреатом, надо жить долго». Действительно, эта престижная премия присуждается, в основном, людям среднего или даже преклонного возраста, которые уже добились определенных успехов и могут с удовлетворением оглянуться на пройденный путь. Может быть, поэтому среди нобелевских лауреатов так много долгожителей. Расчеты показывают, что средний возраст лауреатов на момент присуждения премии составляет 57,7 года [1].

Согласно решению, принятому на Всесоюзном симпозиуме геронтологов в Ленинграде (1962) и на Европейском семинаре Всемирной организации здравоохранения в Киеве (1963), отсчет долгожительства ведется с 90 лет. Энциклопедический словарь Ф.А.Брокгауза и И.А.Ефрона [2] приводит процентное соотношение 90-летних граждан к общему числу населения в различных странах: в Норвегии, Греции – 0,09 %, в Англии – 0,07 %, в Италии – 0,06 %, в Бельгии – 0,05 %, в Нидерландах, Австрии, Франции – 0,04 %, в Швейцарии, Германии – 0,03 %, в Испании – 0,02 %. В России в 1891 г/ было 38 721 человек старше 90 лет [3]. Общее же число жителей империи составляло 126 411 736 душ обоего пола по переписи 1897 г. (0,03% от населения)[4]. В настоящее время количество долгожителей увеличилось. В России, по данным переписи населения 1989 г., на каждые 10 тыс.чел. приходилось в среднем 14 чел. старше 90 лет [5]. Таким образом, в Российской Федерации в 1989 г. было 206 360 долгожителей, что составляет 0,14 % от общего количества населения.

Обычно, говоря о причинах долгожительства, ученые отмечают хорошую наследственность, проживание в сельской горной местности, трудолюбие и увлеченность работой, здоровое питание, интерес к жизни, доброжелательный характер, благополучную семейную жизнь, умеренность во всем. К примеру, академик В.Фролькис особое внимание обращает на рациональный образ жизни, активный двигательный и интеллектуальный режим, оптимистический настрой, количественно недостаточную, но качественно полноценную диету, употребление витаминов, прием антиоксидантов, связывающих свободные радикалы в организме и т.д. (всего десять факторов) [6], а профессор А.Болдырев считает наиболее важными два фактора, существенно увеличи-