

велось два года при живейшем участии Марты Людвиговны. Другие члены семьи Нобелей тоже внести свой вклад: мать, сестра и брат пожертвовали необходимые средства для окончательного оснащения клиники. Сумма расходов семьи Нобелей на строительство и оснащение клиники превысила 400 тыс.руб.

26 сентября 1912 г. клиника была торжественно открыта, а внутри здания была помещена памятная доска, напоминающая о бескорыстной деятельности М.Л.Нобель-Олейниковой. В советское время доска бесследно утеряна. Через 80 лет после открытия клиники, нынешние ее хозяева - сотрудники кафедры госпитальной хирургии для субординаторов 1-го Медицинского института имени академика И.П.Павлова (кстати, нобелевского лауреата) по инициативе и при деятельном участии Клуба друзей Нобеля решили возобновить памятную доску на стенах клиники.

Это произошло 21 мая 1993 г. На открытии доски присутствовали члены шведского клуба «Друзья Музея А.Нобеля» (г. Карлскуга), представители Шведского консульства в Санкт-Петербурге. Особым гостем был сын Марты Людвиговны - Свен Георгиевич Нобель, живущий ныне в Швейцарии.

## НОБЕЛИ И ВОЕННЫЕ ЗАКАЗЫ РОССИИ

*В.А.Тархановский (Москва)*

Э.Нобель, сын Людвиг Нобеля, одного из братьев знаменитого семейства Нобелей, руководитель известной в России фирмы, а также Р.Дизель заключили на рубеже веков соглашение о производстве изобретенных последним новых двигателей (имеется в виду «Бранобель» - «Говарищество нефтяного производства братьев Нобель»). Рудольф Дизель в письме от 16 февраля 1898 г. спешил порадовать свою жену: «Запомни сегодняшнюю дату - это день заключения моего союза с Нобелем и, по всей вероятности, исходный рубеж для событий, которые потрясут весь мир». Далее в том же послании он добавляет другое, похоже, еще более сокровенное: «Быть может мне, отдельному маленькому человечку, удастся достичь того, чего не удавалось достичь всем правительствам вместе взятым,- раздавить Рокфеллера» [1].

Однако желание немецкого инженера-изобретателя не сбылось, более того, он сам трагически погиб, зато «Бранобель», благодаря двигателям Дизеля, продвинулся далеко вперед, как в техническом оснащении, так и в прибылях. А российский флот - и военный, и гражданский - занял передовые позиции. «Бранобель» организовал на петербургском машиностроительном заводе «Людвиг Нобель» выпуск дизелей - поначалу для нужд танкерного флота и в качестве стационарных силовых установок для бакинских нефте-

промыслов. Внедрение принципиально новых двигателей сразу же давало пятикратную экономию топлива, которое прежде сжигалось в топках паровых котлов, менее эффективных.

В дополнение к этому стали поступать военные заказы, в том числе срочные, на постройку дизельных канонерок для Амурской и Каспийской флотилий. В газете «Новое время» от 22 августа-4 сентября 1912 г. обозреватель констатировал революцию в транспортной энергетике: «Как исчезли гребные флоты перед парусными, деревянные перед железными и парусные перед паровыми, так точно должны исчезнуть и флоты угольные перед нефтяными».

В 1900-1903 гг. мощность дизелей, выпускаемых заводом «Людвиг Нобель», ежегодно удваивалась, с 1904 г. полностью прекратился выпуск паровых машин. Стремясь использовать патентные права (срок купленного Нобелем у Р.Дизеля патента формально кончался в августе 1912 г.), «Бранобель» перепродал патентное право еще нескольким заводам; в их числе - Коломенский машиностроительный (в 1903 г.), который сумел даже к 1913 г. опередить «Людвиг Нобель» по суммарной мощности выпущенных дизелей. В 1913 г. из общего числа двигателей (81 штука), выпущенных в Петербурге заводом «Людвиг Нобель», 34 дизеля шло в счет заказов военно-морского ведомства России, которая строила современный флот. Интересно, что Путиловский завод в Петербурге, также участвующий в военных поставках, предпочитал неизменно дизели нобелевского производства, даже если те обходились дороже.

Чувствовалось приближение серьезных политических событий в Европе, которые грозили перейти в войну, и темпы постройки флота в России наращивались. Приведем два фрагмента из воспоминаний Морского Министра, отвечавшего за модернизацию боевого строя кораблей. «Подводные лодки заказаны нашему Балтийскому заводу и новому заводу Нобеля в Ревеле («Ноблесснер».- *Авт.*). Мелкие суда и пр. - разным заводам в Ревеле. Вновь созданные заводы в Ревеле и Петербурге (кроме Путиловского) быстро двигаются постройкою, и я уверен, что уже к весне будущего года они приступят к строительству судов... Для постройки будущего флота создаются частные заводы, предложения исходят из заводов Нобеля (завод «Людвиг Нобель» в Петербурге.- *Авт.*)... Эти три завода хотят устроиться вне Петербурга, около Ревеля или Либавы» [2].

Заказ на подводки распределился так: Балтийский завод заложил лодки «Барс», «Вепрь», «Волк», «Гепард» (четыре боевых корабля), а завод «Ноб-

\* Адмирал И.К.Григорович, служивший Министром в 1911-1917 гг.-  
*Прим.авт.*

лесснер»<sup>\*</sup> в Ревеле: «Когуар», «Леопард», «Львица», «Пантера», «Рысь», «Тигр», «Тур», «Ягуар» (восемь подводных лодок). Всего на заводе «Ноблесснер» спущено на воду 10 подводных лодок, 8 миноносцев, 2 заградителя. Кроме того, пятью другими российскими заводами было изготовлено еще 20 подлодок, иными словами, треть боевых кораблей этого нового класса сошла со стапелей с участием Нобеля. Конечно, большие заводы стремились получить в свои руки целые отрасли судостроения и диктовать морскому ведомству цены. С этой целью и формировались более мощные организации типа трестов («Наваль-Рассуд», «Ноблесснер»). За частными предприятиями стояли банки: к примеру, Учетно-Ссудный банк и сформировал общество «Ноблесснер». Для регулирования расходов и распределения заказов еще 10 декабря 1908 г. было учреждено Особое совещание по судостроению<sup>†</sup>.

Другое важное направление, в котором активное участие приняла корпорация «Бранобель», - поставки бензина для авиационных частей. Один из современных историков коротко, но ясно дает картину данного направления: «... О недостаточном количестве бензина Главное военно-техническое управление (ГВТУ) не поднимало вопрос до объявления мобилизации. Только 17 июля 1914 г. ГВТУ сделало представление военному министру о срочном пополнении табельного запаса бензина... Заготовка бензина была возложена непосредственно на ГВТУ. Преодолев массу препятствий, Управление заключило с фирмой бр.Нобель контракт на поставку 100 тыс. пудов некондиционированного бензина. Однако качество бензина оказалось недостаточно высоким. В дальнейшем Военный Совет разрешил ГВТУ заключить с товариществом майкопских нефтеперегонных заводов и товариществом бр.Нобель договор о поставке каждым 10 тыс. пудов авиационного бензина ежемесячно, что полностью обеспечивало потребности военной авиации» [3].

Возможно, некоторого сбоя с бензином и не было бы, знай военное ведомство более детально технический и производственный потенциал заводов производителей... Впрочем, иногда военным удавалось «отловить» и поддержать новшества «на корню». Хороший пример тому - так называемая десантная пушка Барановского. Владимир Степанович Барановский (1846-1879), работавший с 1867 г. на заводе «Людвиг Нобель» в Петербурге, вошел в военную историю как изобретатель первой в мире скорострельной малокалиберной пушки. В 1877 г. она была принята на вооружение в российской армии [4].

<sup>\*</sup> Данные по заводу «Ноблесснер»: количество стапелей и доков - 2; своя электростанция; количество рабочих - 700 (в 1911 г.), 2700 (в 1914 г.), 3100 (в 1917 г.). - *Прим. авт.*

<sup>†</sup> При Морском Министре адмирала И.М.Дикова, который возглавлял военноморское ведомство с 1907 по 1909 гг. - *Прим. авт.*

Такова вкратце ситуация, которая складывалась в начале века для Э.Нобеля в России и вот то, что эта шведская семья дала оборонной мощи своего второго Отечества: наличие авторитетной фирмы, крупный государственный заказ и крайне удачное пионерское изобретение - двигатель дизеля. Сочетание трех звеньев дало основу исправно действующей системы.

#### *Литература*

1. Россия и мировой бизнес: Дела и судьбы. Альфред Нобель. Адольф Ротштейн. Герман Спитцер. Рудольф Дизель. М., 1996. С.37,261,274 и др.
2. Воспоминания бывшего Морского Министра. Год 1912-й // Вопр. истории естествознания и техники. - 1990. - № 3. - С.122,126.
3. Бескровный Л.Г. Армия и Флот России в начале XX в.: Очерки военно-экономического потенциала. М., 1986. С.145,185,197 и др.
4. Доценко В.Д. Морской биографический словарь. Пбг., 1995. С.47.

## **НОБЕЛЕВСКАЯ ПРЕМИЯ ПО НЕФТИ**

***А.Х.Джанахмедов, А.И.Ахмедов (Баку, Азербайджан)***

Азербайджан - одна из самых древних и по своим природным ресурсам богатых стран мира, здесь люди впервые на земле научились добывать нефть. Нефть в основном получила мировое распространение и приобрела большое экономическое значение только во второй половине XIX в. в связи с открытием богатейших залежей на Апшеронском полуострове и бурным развитием азербайджанской нефтяной промышленности. Впервые в мире в Азербайджане удалось добыть глубоким бурением огромное количество нефти. Благодаря азербайджанской нефти, нефтяная продукция выступила на мировом рынке как товар массового производства и потребления.

Именно поэтому со второй половины XIX в. бакинская нефть начала привлекать зарубежные компании, сюда стал стекаться иностранный капитал, и к 1900 г. Азербайджан добывал уже 95% нефти России и 50% мировой. Баку начал превращаться в индустриальную столицу. И в этом большая заслуга принадлежит братьям Нобель. Впервые в 1896 г. братьями Нобель в Бинагадинском месторождении была пробурена нефтяная скважина за номером 1004 ударно-канатным способом глубиной 403 м. По тем временам эта была глубокая нефтяная скважина. Особо важно отметить, что оборудование было разработано самими братьями Нобель, что легло в основу зарождения азербайджанского нефтяного машиностроения.

Сегодня неопровержимым остается тот факт, что без нефтяных предприятий Азербайджана невозможно было основание Нобелевской премии. Именно благодаря деятельности Бакинского отделения фирмы оказалось возможным выполнить завещание Альфреда Нобеля об организации знаме-