

Σημειώσεις προς χρήση των φοιτητών και φοιτητριών του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής
Ιανουάριος 2019

Πετρέλαιο!
Ιστορία ενός εμπορεύματος γενικής χρήσης, 1859-1914.
Χρήστος Καραμπάτσος

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Και εγένετο φως: Η σημασία του πετρελαίου εν έτει 1859
2. Οι πίδακες του πλούτου: Το πετρέλαιο μεταξύ θησαυρού και εμπορεύματος
3. Όχι και τόσο ιδιωτικές, όχι και τόσο πολυεθνικές: η παγκόσμια σημασία των πετρελαϊκών εταιρειών.
 - i. ΗΠΑ: το πετρέλαιο που ήταν «κανονικό» γιατί ήταν το μοναδικό.
 - ii. Ρωσία: Ο γεωγραφικός αποκλεισμός και η τεχνοπολιτική του αντιμετώπιση.
4. Ιντερλούδιο: τα «όργανα» της μεταφορικής εργασίας και τι μεταφέρουν.
5. Ο πρώτος εμπορικός πόλεμος των πετρελαϊκών εταιρειών και γιατί εκφράστηκε ως ζήτημα μεταφοράς.
6. Μεγάλη Βρετανία: Πώς να ασχολείσαι με το πετρέλαιο ενώ δεν έχεις πετρέλαιο, 1890-1900.
7. Οι Βρετανοί στο Ιράν και η άρνηση της πρόσβασης στον πλανητικό χώρο, 1901-1909.
8. Οι πετρελαϊκές εταιρείες και τα κράτη τους μοιράζουν τον πλανήτη μέχρι το 1910.
9. Η πρώιμη «παγκοσμιοποίηση», 1900-1914.

1. Και εγένετο φως: Η σημασία του πετρελαίου εν έτει 1859

Σύμφωνα με τις ιστορίες που έχουμε στη διάθεσή μας, ο άνθρωπος που πρώτος βρήκε πετρέλαιο τρυπώντας τη γη, λεγόταν Edwin Drake. Ο Ντρέικ ήταν Αμερικανός, άνθρωπος για όλες τις δουλειές, τυχοδιώκτης που για άγνωστους λόγους δήλωνε «συνταγματάρχης». Η χρονιά ήταν το 1859 και ο Ντρέικ είχε φτάσει στην αγροτική Πενσυλβάνια αναζητώντας πετρέλαιο κατ' εντολήν αμερικανών τραπεζιτών.

Οι τραπεζίτες που χρηματοδοτούσαν τον «συνταγματάρχη», πίστευαν ότι οι μέθοδοι που ήδη χρησιμοποιούνταν για την άντληση υπόγειων υδάτων, θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν και για την άντληση πετρελαίου, εφ' όσον κάποιος ανακάλυπτε τον κατάλληλο τόπο και επιχειρούσε το διάβημα. Αλλά η πραγματική καινοτομία τους είχε στρατηγικό χαρακτήρα: το πετρέλαιο, υπεθεταν οι χρηματοδότες του Ντρέικ, εφόσον αντλούνταν σε ικανές ποσότητες, θα μπορούσε να αντικαταστήσει το λάδι της φάλαινας στις φωτιστικές λάμπες.

Ζούμε στην εποχή του ηλεκτρισμού και ενδεχομένως η «φωτιστική λάμπα» να μας φαίνεται αντικείμενο εξόχως αναχρονιστικό, ράθυμο και νοσταλγικό. Το 1860, αντιθέτως, ο τεχνητός φωτισμός είχε την αύρα του καινοτόμου, του ταχύρρυθμου, πάνω απ' όλα του βιομηχανικού. Η δημιουργία του εργοστασίου κατά τη διάρκεια της πρώτης βιομηχανικής επανάστασης είχε διαχωρίσει τους χώρους εργασίας από τους χώρους αναπαραγωγής της εργατικής δύναμης. Ταυτόχρονα, είχε για πρώτη φορά απεξαρτήσει την ανθρώπινη εργασία από τους ρυθμούς της φύσης: οι νέοι χώροι εργασίας ήταν κατασκευασμένοι ώστε να αδιαφορούν για την εναλλαγή των εποχών, του κρύου και της ζέστης, του φωτός και του σκοταδιού. Όταν λέμε «κατασκευασμένοι», εννοούμε «κοινωνικά κατασκευασμένοι». Οι *κοινωνικές σχέσεις* που βρίσκονταν στη βάση των αρχών λειτουργίας των πρώτων εργοστασίων αδιαφορούσαν για το εξωτερικό περιβάλλον και τη «φύση». Τα *ίδια τα εργοστάσια* εννοήθηκαν και κατασκευάστηκαν εξαρχής ως κλειστά συστήματα, αυτόνομα από το εξωτερικό τους, ως οι κατεξοχήν επικράτειες του καπιταλιστικού χώρου και χρόνου.

Αλλά ο καπιταλιστικός χώρος και χρόνος που κατασκευάστηκε εντός των εργοστασίων, εκτός από κοινωνικό εγχείρημα, ήταν και τεχνικό εγχείρημα. Ο απόλυτος χρόνος της καπιταλιστικής εκμετάλλευσης της εργασίας, χρόνος αυτόνομος από τους ρυθμούς της ζωντανής εργασίας και της φύσης, αναδύθηκε παράλληλα με την εισαγωγή του μηχανικού ρολογιού με εκκρεμές και του μηχανικού ρυθμού της ατμομηχανής.¹ Αντίστοιχα, ο απόλυτος καρτεσιανός χώρος όπου θα έπρεπε να διεξάγεται η εργασία υπό τις καπιταλιστικές κοινωνικές σχέσεις, χώρος αυτόνομος από τις καιρικές συνθήκες ή την ηλιακή εναλλαγή φωτός και σκότους, αναδύθηκε παράλληλα με την εισαγωγή του τεχνητού φωτισμού.

Οι εύχρηστες, φτηνές λάμπες φωτισμού που εμφανίστηκαν το 1770 και διαδόθηκαν στον βιομηχανικό κόσμο μαζί με τον φωτισμό με γκάζι, έκαναν δυνατή τη νυχτερινή δραστηριότητα στους χώρους εργασίας και στους χώρους αναπαραγωγής της εργατικής δύναμης, τους απεξαρτούσαν από τους ηλιακούς ρυθμούς, μετέτρεπαν ολόκληρη την ημέρα σε δυνάμει παραγωγική.² Το γεγονός είχε καθολικές συνέπειες: «Η κηροζίνη», σημείωνε ένας αμερικανός χημικός το 1864, «με μία έννοια αύξησε τη διάρκεια ζωής των αγροτικών πληθυσμών. Όλοι αυτοί που, εξαιτίας της ακρίβειας ή της αναποτελεσματικότητας του λαδιού της φάλαινας, συνήθιζαν να πηγαίνουν στο κρεβάτι λίγο μετά τη

¹ Για τη διάδοση του ρολογιού με εκκρεμές και την ανάδυση του απόλυτου εργοστασιακού χρόνου, μπορεί να διαβάσει κανείς το E. P. Thompson, «Time, Work-Discipline, and Industrial Capitalism», *Past & Present*, No. 38, Δεκέμβριος 1967. Στα Ελληνικά Ε. Π. Τόμσον, *Χρόνος, Εργασιακή πειθαρχία και Βιομηχανικός Καπιταλισμός*, Νησίδες, 1994. Τη στιγμή που διαβάσετε αυτές τις γραμμές, αυτό το άρθρο έχει ανέβει στα ελληνικά στο e-class του μαθήματος.

² Μια σύντομη και χρήσιμη ιστορία του τεχνητού φωτισμού κατά τον 19^ο αιώνα μπορεί να βρεθεί στο Wolfgang Schivelbusch, *Disenchanted Night: The Industrialization of Light in the Nineteenth Century*, University of California Press, 1995 (Α' Έκδοση 1983).

δύση του ήλιου και να περνούν σχεδόν τον μισό χρόνο τους στον ύπνο, τώρα αφιερώνουν ένα σεβαστό τμήμα της νύχτας στο διάβασμα και άλλες διασκεδάσεις· αυτό ισχύει ακόμη περισσότερο τους χειμερινούς μήνες».³ Αυτή η σύνδεση μεταξύ καθημερινής εμπειρίας και γενικής κοινωνικής συνθήκης, η αύξηση του ατομικού εργασιμου χρόνου ως αύξηση της «ζωής» του εργαζόμενου έθνους, ταιριάζει τόσο καλά στην οπτική της επιστήμης και φυσικά στην οπτική του έθνους κράτους, που μπορεί να περάσει απαρατήρητη αν δεν σχολιαστεί.

Σε κάθε περίπτωση, το πετρέλαιο που «ανακαλύφθηκε» το 1859 στην Πενσυλβάνια, με τη γεώτρηση του «συνταγματάρχη Ντρέικ», ήταν εξαρχής προορισμένο για σημαντικά πράγματα. Προοριζόταν να είναι ένα εμπόρευμα γενικής χρήσης και τεράστιας διάδοσης, να τροφοδοτήσει δεκάδες εκατομμύρια λάμπες, να μπει σε κάθε σπιτικό, και ταυτόχρονα να τροφοδοτήσει το μεγάλο κοινωνικό εγχείρημα της ανεξάρτησης των χώρων εργασίας και των χώρων αναπαραγωγής από τους ρυθμούς της φύσης. Το πετρέλαιο ήταν «καύσιμο». Ταυτόχρονα, από τη σύλληψή του, αποτελούσε μία από τις υλικές εκφάνσεις αυτού που οι «φυσικοί φιλόσοφοι», την ίδια ακριβώς περίοδο, άρχιζαν να εννοούν ως «ενέργεια»: την τεχνοκοινωνική δυνατότητα παραγωγής χρήσιμου έργου δίχως την άρνηση που συνοδεύει αξεδιάλυτα την ανθρώπινη εργασία.⁴

Οπωσδήποτε, όλα αυτά δύσκολα θα μπορούσαν να εξαντληθούν σε μια τυχοδιωκτική γεώτρηση.

2. Οι πίδακες του πλούτου: Το πετρέλαιο μεταξύ θησαυρού και εμπορεύματος

Υπάρχει κάτι το μεταφυσικό στο σκάψιμο. Οι καπιταλιστικές κοινωνίες από νωρίς χρησιμοποίησαν το υπέδαφος ως τόπο αιώνιας, ανιστορικής, μοναδικής αλήθειας. Όμως αυτή η αιώνια ανιστορική αλήθεια, δεν ήταν αποκομμένη από τα ανθρώπινα, όπως ο αρχαίος Άδης· αντιθέτως, μπορούσε να παρασταθεί ως «ιστορία», και διεκδικούσε τον ανάλογο πολιτικό ρόλο. Από εδώ προκύπτει η ανάδυση της αρχαιολογίας: το σκάψιμο προς αναζήτηση της «ιστορίας» ως αιώνιας αλήθειας του έθνους κράτους. Από εδώ προκύπτει και η περίπου ταυτόχρονη ανάδυση της γεωλογίας. Συνήθως περνάει απαρατήρητο, αλλά η γεωλογία εξαρχής διεκδίκησε έναν ιστοριογραφικό χαρακτήρα ανεξάρτητο από αυτόν της «κανονικής» ιστοριογραφίας: οι περίοδοι της γεωλογικής ιστορίας του πλανήτη μετριούνταν σε εκατοντάδες εκατομμύρια χρόνια, καθιστούσαν την κλίμακα της ανθρώπινης ιστορίας αμελητέα και την γεωλογική αλήθεια πολύ πιο σίγουρη και αντικειμενική από τις πολιτικά επηρεασμένες ιστορίες των ιστορικών. Ταυτόχρονα, η γεωλογία διεκδικούσε και έναν οικονομικό χαρακτήρα. Συνδεόταν με την προκαπιταλιστική αναζήτηση του «υπόγειου πλούτου». Οι περιζήτητοι «θησαυροί» των προκαπιταλιστικών κοινωνιών, που συνήθως αναζητούνταν με τη μορφή του χρυσού, αποκτούσαν επιστημονική περιγραφή με τη μορφή των «κοιτασμάτων». Η ανακάλυψη των «θησαυρών» έπαυε να αποτελεί θέμα τύχης, συγκυρίας και υπερφυσικών δυνάμεων· μετατρέποταν σε επιστημονικό εγχείρημα.

Αλλά ο «πλούτος» της γεωλογίας δεν ήταν λιγότερο μεταφυσικός από τον πλούτο του κυνηγού των θησαυρών. Ο πλούτος των κοινωνιών μας δεν βρίσκεται καλά κρυμμένος στο υπέδαφος. Αντιθέτως, «παρουσιάζεται ως σωρός εμπορευμάτων» τα οποία όμως έχουν αποκτήσει την αξία τους αποκλειστικά μέσω της ανθρώπινης εργασίας. Ο

³ Η γνώμη του χημικού αναφέρεται στο Daniel Yergin, *The Prize: The Epic Quest for Oil, Money and Power*, Simon & Schuster, 2008 (Α' Έκδοση 1991), σ. 34.

⁴ Σχετικά μπορεί να δει κανείς το Thomas Kuhn, «Energy Conservation as an Example of Simultaneous Discovery», στο Thomas Kuhn, *The Essential Tension: Selected Studies in Scientific Tradition and Change*, The University of Chicago Press, 1977, σ. 66-104. Ο Kuhn, πάντως, φροντίζει ιδιαίτερα να αποφύγει τον συσχετισμό αυτής της «ταυτόχρονης ανακάλυψης» με τα εργοστάσια της πρώτης βιομηχανικής επανάστασης.

«πρώτος άνθρωπος που βρήκε πετρέλαιο», Έντουιν Ντρέικ, και οι χρηματοδότες του, ανακάλυψαν την ισχύ αυτού του γεγονότος μαζί με τους χιλιάδες άλλους παρόμοιους που έσπευσαν να εκμεταλλευτούν την ανακάλυψη πετρελαίου στην Πενσυλβάνια. Η αρχική εκδήλωση του κοιτάσματος πετρελαίου ανταποκρινόταν στη μυθολογία του θησαυρού ακόμη καλύτερα από ό,τι ο χρυσός. Αν μη τι άλλο συνοδευόταν από την εκτόξευση ενός σκουρόχρωμου πίδακα στον αέρα, από μια συμβολική, αναπάντεχη έκρηξη πλούτου. Αντίθετα με τον άνθρακα, η εξόρυξη του οποίου απαιτούσε χιλιάδες υπόγειους σκαφτιάδες, η εξόρυξη του πετρελαίου γινόταν σχεδόν αυτόματα, εξαιτίας της πίεσης των αερίων και του νερού που βρισκόταν εναποθηκευμένα στους ίδιους υπόγειους θύλακες.

Αλλά από την έκρηξη του πίδακα και μετά, η παραγωγή του πετρελαίου αποδεικνυόταν περίπλοκη και εργώδης. Οι φωτιστικές λάμπες δεν έκαιγαν το πετρέλαιο του πίδακα, αλλά κηροζίνη, δηλαδή ένα κλάσμα του πετρελαίου που έπρεπε να αποσταχτεί σε διυλιστήρια. Το πετρέλαιο έπρεπε να αποθηκευθεί στην πηγή, να συσκευαστεί, να μεταφερθεί στα διυλιστήρια, να διυλιστεί σε κηροζίνη και η κηροζίνη να αποθηκευθεί εκ νέου, να μεταφερθεί στα αστικά κέντρα και να καταλήξει στον τελικό καταναλωτή μέσω λιανικής πώλησης. Επιπλέον, ενώ ο δυνάμει τελικός καταναλωτής ήταν οι λάμπες κηροζίνης όλων των σπιτικών του πλανήτη, το πετρέλαιο, ήδη από την πρώτη του «ανακάλυψη», δεν ήταν διαδεδομένο στο σύνολο του πλανήτη, αλλά σε πολύ συγκεκριμένα σημεία, πολύ περισσότερο γεωγραφικά εντοπιζόμενα από ό,τι τα κοιτάσματα του άνθρακα.

Η μυθολογία του πετρελαίου το θέλει να πουλιέται κατευθείαν από τον χαρμόσυνο πίδακα που πετιέται από τη γη. Στην πραγματικότητα, η κηροζίνη που άρχισε να γεμίζει τις λάμπες ολόκληρου του πλανήτη από το 1859 και μετά, ήταν βιομηχανικό προϊόν, ακόμη περισσότερο από ό,τι ο άνθρακας. Η εργασία για την παραγωγή αυτού του προϊόντος ήταν εργασία επεξεργασίας και μεταφοράς σε πολύ μεγαλύτερη αναλογία από ό,τι του άνθρακα. Η γεώτρηση και η άντληση ήταν διαδικασίες αμελητέες ως χρόνος και ανάλωση εργασίας μπροστά στις διαδικασίες διύλισης, μεταφοράς και διανομής.

Αυτή η έμφαση στις εργασίες μεταφοράς και επεξεργασίας και αυτή η σημειακή φύση των κοιτασμάτων, ήταν και το πραγματικό πλεονέκτημα του πετρελαίου έναντι του άνθρακα. Το πετρέλαιο δεν απαιτούσε τις τεράστιες συγκεντρώσεις εργατών ορυχείου που συνόδευαν την εξόρυξη του άνθρακα, ελέγχοντας ταυτόχρονα την πηγή της παραγωγής. Αντιθέτως, από τη μια η σημειακή φύση των κοιτασμάτων του και από την άλλη η παγκόσμια απεύθυνση των προϊόντων του, διέσπειρε το απαιτούμενο εργατικό δυναμικό σε ολόκληρο τον πλανήτη, σε τεράστια δίκτυα επεξεργασίας και μεταφοράς με πολύ μικρότερη εργατική συγκέντρωση στον χώρο. Αυτό το πλεονέκτημα του πετρελαίου θα γινόταν όλο και καλύτερα αντιληπτό όσο ο δέκατος ένατος αιώνας έδινε τη θέση του στον εικοστό και οι εξεγέρσεις των εργατών του άνθρακα γίνονταν όλο και περισσότερο προβληματικές. Ήδη από την πρώτη «ανακάλυψη» του 1859 όμως, η ιδιαίτερη δικτυακή φύση του πετρελαίου έγινε αισθητή στη φύση των πρώτων πετρελαϊκών εταιρειών. Οι πρώτες πετρελαϊκές εταιρείες αναδύθηκαν εξαρχής ως μεταφορικές εταιρείες μεγάλης κλίμακας. Θα στραφούμε τώρα σε αυτή τη διαδικασία.

3. Όχι και τόσο ιδιωτικές, όχι και τόσο πολυεθνικές: η παγκόσμια σημασία των πετρελαϊκών εταιρειών.

Συνήθως, οι πετρελαϊκές εταιρείες θεωρούνται ιδιωτικές εταιρείες μεγάλης κλίμακας, οι οποίες μάλιστα κινούνται εκτός των ορίων των εθνών κρατών ή ενίοτε ακόμη και καθορίζουν τη συμπεριφορά των εθνών κρατών. Αντίθετα με αυτή τη γνώμη όμως, οι ιστορίες τους είναι πολύ ευκολότερα αφηγήσιμες ως εθνικές ιστορίες. Το γεγονός θα γίνει καλύτερα αντιληπτό παρακάτω.

ι. ΗΠΑ: το πετρέλαιο που ήταν «κανονικό» γιατί ήταν το μοναδικό

Αμέσως μετά την «ανακάλυψη» του Έντουιν Ντρέικ, οι διαδικασίες παραγωγής κηροζίνης άρχισαν να επιμερίζονται. Από τη μια οι εργασίες άντλησης εκτελούνταν από πληθώρα μεμονωμένων κυνηγών του πλούτου. Αυτοί, οι λεγόμενοι «παραγωγοί», αγόραζαν μικρά τεμάχια γης κοντά σε προηγούμενες πετρελαιοπηγές αποδεδειγμένης λειτουργικότητας και αντλούσαν όσο πιο γρήγορα μπορούσαν από το ίδιο υπόγειο κοίτασμα που εκμεταλλεύονταν και οι διπλανοί τους. Η διαδικασία οδηγούσε στην ίδρυση πόλεων προορισμένων να ζήσουν τον «πυρετό του πετρελαίου» για λίγα χρόνια και να καταρρεύσουν μόλις το πετρέλαιο εξαντλούνταν, μια διαδικασία που επισπευδόταν από την αλαφιασμένη ταχύτητα της άντλησης «προτού προλάβει ο διπλάνος».

Από την άλλη, η διαδικασία που τροφοδοτούνταν από αυτό τον πυρετό αναζήτησης και άντλησης πετρελαίου, ήταν πολύ διαφορετική ως προς το μέγεθος και την οργάνωση της εργασίας. Η Standard Oil Company που ιδρύθηκε το 1870, δήλωνε αυτή τη διαφορετικότητα ήδη από το όνομά της. Η ονομασία «Εταιρεία Κανονικού Πετρελαίου» προφανώς υπονοούσε την κανονικότητα των εργασιών και της ποιότητας του τελικού προϊόντος της εταιρείας, σε αντίθεση με την ποικιλία «πετρελαίων» που προέκυπτε από τον κερδοσκοπικό χαρακτήρα της άντλησης και γενικότερα των μικρών ανταγωνιστών.

Πράγματι, η Standard Oil ήταν μια «κανονική εταιρεία». Ο ιδιοκτήτης της, μετέπειτα διάσημος John D. Rockefeller, είχε ξεκινήσει, όπως και πολλοί άλλοι, ως ιδιοκτήτης ενός και μοναδικού διυλιστηρίου το 1865. Η επέκταση της εταιρείας του ξεκίνησε αγοράζοντας ή ενσωματώνοντας τα διυλιστήρια των ανταγωνιστών του, γρήγορα όμως στράφηκε στην «καθετοποίηση της παραγωγής», δηλαδή στην ανάληψη επιπλέον εργασιών που σχετιζόνταν με την παραγωγή της κηροζίνης. Όπως είδαμε, αυτές οι εργασίες ήταν κατά κύριο λόγο εργασίες μεταφοράς και διανομής. Πράγματι, η εξεύρεση και άντληση πετρελαίου ελάχιστα ενδιέφεραν τον Ροκφέλερ και την εταιρεία του στα πρώτα τους βήματα. Αντί να εμπλακούν σε αυτό που αναμεταξύ τους αποκαλούσαν «σπεκουλαδόρικες δουλειές»,⁵ προτίμησαν να αποκτήσουν τις δικές τους δασικές εκτάσεις από όπου η εταιρεία προμηθευόταν την απαραίτητη ξυλεία για την κατασκευή των βαρελιών συσκευασίας του πετρελαίου. Σε λίγα χρόνια, η εταιρεία είχε αποκτήσει τα δικά της κάρα και τις δικές της αποθήκες στη Νέα Υόρκη. Δικά της πλοία έπλεαν στον ποταμό Hudson μεταφέροντας κηροζίνη.⁶

Σύντομα δηλαδή, το συγκριτικό πλεονέκτημα της εταιρείας σε σχέση με τους ανταγωνιστές της είχε πάψει να αναζητείται στις μεθόδους διύλισης και αναζητούνταν στις μεθόδους μεταφοράς. Η σχετική βιβλιογραφία αρέσκει να τονίζει τις τεχνικές καινοτομίες που συνόδευσαν τη διαδικασία, όπως η εγκατάλειψη του ξύλινου βαρελιού και η αντικατάστασή του από ειδικά βαγόνια σιδηροδρόμου.⁷ Πολύ περισσότερο όμως, με κάποιο τρόπο στον οποίο η σχετική βιβλιογραφία δίνει πολύ μικρότερη έμφαση, μέσα στη δεκαετία του 1870, η εταιρεία απέκτησε ειδικές σχέσεις, από τη μια με άλλες πετρελαϊκές εταιρείες, με τις οποίες σχημάτισε καρτέλ, και από την άλλη με την εταιρεία των αμερικανικών σιδηροδρόμων. Οι σχετικές συμφωνίες παραμένουν άγνωστες γιατί ήταν παράνομες. Προέβλεπαν πάντως ότι η τιμή που πλήρωναν οι ανταγωνιστές της Στάνταρντ για τη μεταφορά του πετρελαίου τους με τον

⁵ Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 35.

⁶ Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 22.

⁷ Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 35.

σιδηρόδρομο, περιελάμβανε ένα ειδικό τέλος που κατέληγε στα ταμεία της Στάνταρντ.⁸ Προφανώς θα μπορούσε εδώ να υποπτευθεί κανείς κάποιου είδους κρατική παρέμβαση με στόχο τη συγκεντροποίηση της παραγωγής κηροζίνης, αλλά η σχετική βιβλιογραφία προτιμά να αποκαλεί την όλη υπόθεση «συνεισφορά των σιδηροδρόμων στη σταθεροποίηση της πετρελαϊκής βιομηχανίας».⁹

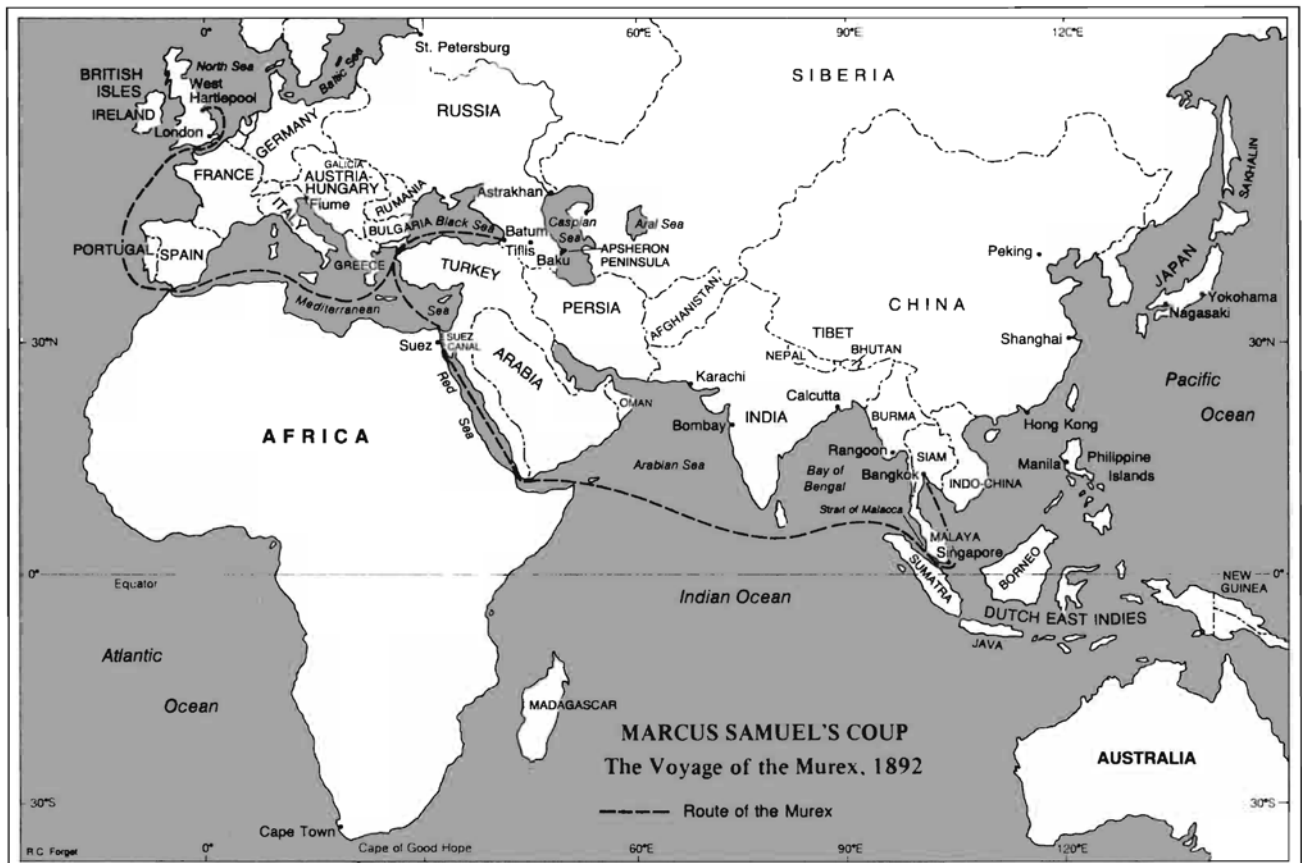
Όπως και να 'χει, η «Εταιρεία Κανονικού Πετρελαίου», που με την ίδρυσή της, το 1870, ήλεγχε το 10% της βιομηχανίας διύλισης πετρελαίου των ΗΠΑ, το 1879 είχε φτάσει να ελέγχει το 90%. Επίσης ήλεγχε το σύστημα αγωγών που μετέφεραν το πετρέλαιο από τις πετρελαιοπηγές της Πενσυλβάνια στα διυλιστήρια και συνεργαζόταν με τους σιδηροδρόμους για τη μεταφορά της κηροζίνης στα αστικά κέντρα. Προφανώς η συμμετοχή στην ίδια την άντληση του πετρελαίου δεν είχε ακόμη κριθεί συμφέρουσα, γεγονός λογικό, αφού η μονοπωλιακή ανάληψη της διύλισης και τις μεταφορές, επέτρεπε στην εταιρεία να καθορίζει τις τιμές αγοράς του πετρελαίου από την πηγή. Τα παιδιά των «παραγωγών» άκουγαν συχνά τη φράση «φάε το φαί σου γιατί θα έρθει ο Ροκφέλερ». Ο Ροκφέλερ από τη μεριά του, κάποια στιγμή άρχισε να συνοψίζει την όλη υπόθεση της προσπάθειας κυριαρχίας στην παραγωγή κηροζίνης με τη φράση «the Great Game».¹⁰ Αυτή η άθελη σύνδεση με τον παγκόσμιο διακρατικό ανταγωνισμό της περιόδου γίνεται πολύ πιο ταιριαστή αν λάβουμε υπ' όψη ότι η εταιρεία, που πλέον πουλούσε όντως «κανονικό πετρέλαιο», γιατί πουλούσε το μοναδικό πετρέλαιο, είχε αρχίσει να εξάγει την κηροζίνη της στην Ευρώπη και την Άπω Ανατολή.

Εκεί όμως υπήρχαν και άλλα «πετρέλαια», εξίσου «κανονικά». Πράγμα που σημαίνει ότι για να συνεχίσουμε να λέμε την ιστορία των πετρελαϊκών εταιρειών, θα χρειαστούμε έναν χάρτη της Ευρασίας.

⁸ Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 23.

⁹ Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 25.

¹⁰ Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 21.



Χάρτης των μεταφορών πετρελαίου στην Ευρασία. Για την ώρα μη δίνετε σημασία στο «πραξικόπημα του Marcus Samuel» [Marcus Samuel's Coup] που αναφέρεται στο μέσον και χαμηλά. Το συγκεκριμένο θέμα θα μας απασχολήσει παρακάτω, όταν μιλήσουμε για την ανάδυση της Shell.

ii. Ρωσία: Ο γεωγραφικός αποκλεισμός και η τεχνοπολιτική του αντιμετώπιση

Η Πενσυλβάνια των ΗΠΑ δεν ήταν το μοναδικό σημείο του πλανήτη όπου μπορούσε να βρεθεί πετρέλαιο. Για την ακρίβεια υπήρχε άλλο ένα γνωστό σημείο, όπου το πετρέλαιο ανέβλυζε από μόνο του και ενίοτε αναφλεγόταν σχηματίζοντας αυθόρμητους φλεγόμενους πίδακες, ορατούς τη νύχτα από χιλιόμετρα μακριά. Το σημείο λεγόταν Μπακού και βρισκόταν πάνω σε μια μικροσκοπική χερσόνησο της Κασπίας. Ανήκε στη Ρωσική Αυτοκρατορία.

Όπως και στα περισσότερα από όσα χαρακτηρίζουν τη Ρωσία, ο γεωγραφικός αποκλεισμός ήταν καθοριστικός για το πετρέλαιο του Μπακού. Όπως φαίνεται στον χάρτη, για να φτάσει στη θάλασσα και από εκεί στις διεθνείς αγορές, το πετρέλαιο του Μπακού έπρεπε να μεταφερθεί πάνω από τα βουνά του Καυκάσου. Η διαδικασία ήταν τόσο δύσκολη που, στα τέλη της δεκαετίας του 1870, η πόλη της Τυφλίδας, σε απόσταση 500 χιλιομέτρων από το Μπακού, μπορούσε να προμηθεύεται αμερικανικό πετρέλαιο από απόσταση 12.000 χιλιομέτρων, φτηνότερα από ό,τι προμηθευόταν το πετρέλαιο του Μπακού.¹¹ Για να περιπλακούν ακόμη περισσότερο τα πράγματα, το λιμάνι του Μπατούμ, στην άλλη πλευρά του Καυκάσου, δεν ανήκε στη Ρωσία, αλλά στην Οθωμανική Αυτοκρατορία. Τέλος, το πετρέλαιο του Μπακού ήταν πολύ βαρύτερο από εκείνο της Πενσυλβάνια. Μόνο το 30% μπορούσε να μετατραπεί σε κηροζίνη.

¹¹ Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 44.

Ίσως όλα αυτά να μην απασχολούσαν τον Ρόμπερτ Νομπέλ, χημικό και μέλος της γνωστής οικογενείας, που κατέφτασε στο Μπακού το 1870 για να εκμεταλλευθεί την απόφαση του τσάρου να παραδώσει τα κοιτάσματα στο ιδιωτικό κεφάλαιο. Μέσα στην επόμενη δεκαετία όμως, καθώς ο Νομπέλ αγόραζε διυλιστήρια και έχτιζε δικά του, ανακάλυψε ότι ακόμη και η εσωτερική αγορά της Ρωσίας ήταν δύσκολα προσβάσιμη στην κηροζίνη του. Το αποτέλεσμα ήταν μια σειρά τεχνικών καινοτομιών στη διύλιση και τη μεταφορά του πετρελαίου και της κηροζίνης, οι οποίες δύσκολα θα απαντώνταν στις ΗΠΑ. Το πρώτο σύγχρονο διυλιστήριο της περιοχής στήθηκε το 1875. Ένα σύστημα αγωγών μεταφοράς πετρελαίου με ατμοκίνητες αντλίες άρχισε να στήνεται το 1877. Η εταιρεία Νομπέλ ήταν η πρώτη που προσέλαβε μόνιμο πετρελαιογεωλόγο, το 1885.¹²

Αλλά η μεγάλη καινοτομία της εταιρείας Νομπέλ αφορούσε τις θαλάσσιες μεταφορές. Το πρώτο τάνκερ, δηλαδή ένα πλοίο ειδικά διαμορφωμένο ώστε να μεταφέρει χύμα πετρέλαιο, δίχως να κινδυνεύει από τη μετατόπιση φορτίου, σχεδιάστηκε και κατελκύστηκε το 1878. Ονομαζόταν *Zoroaster*, είχε φτιαχτεί με σχέδια του μηχανικού Λούντβικ Νόμπελ, επίσης της γνωστής οικογενείας, και ήταν προορισμένο να έχει για πεδίο δράσης του την Κασπία.¹³

Με άλλα λόγια, το πρώτο τάνκερ στον κόσμο αναγκαστικά κατελκύστηκε σε μια κλειστή θάλασσα. Είναι ένα παράδοξο που μας δίνει να καταλάβουμε το μέγεθος του εμπόδιου που έθετε ο Καύκασος στην πρόσβαση στους ωκεανούς. Αυτό το εμπόδιο δεν ήταν μόνο γεωγραφικό, αλλά και πολιτικό, αφού η απέναντι πλευρά του Καυκάσου, που έβλεπε στον Εύξεινο Πόντο, ανήκε στην Οθωμανική Αυτοκρατορία. Αυτό το πολιτικό εμπόδιο αναιρέθηκε από το 1877 και μετά. Η Ρωσία, έπειτα από έναν επιτυχημένο πόλεμο με την Οθωμανική Αυτοκρατορία, πήρε υπό τον έλεγχό της το λιμάνι του Μπατούμ στη Μαύρη Θάλασσα. Μόλις οι νέες κτήσεις σιγουρεύτηκαν, κάποιοι από τους παραγωγούς πετρελαίου του Μπακού που δεν απολάμβαναν την πρόσβαση των Νομπέλ στη Ρωσική αγορά, άρχισαν να χτίζουν με δικά τους έξοδα τον σιδηρόδρομο Μπακού - Μπατούμ, που θα τους έδινε την πολυπόθητη πρόσβαση στις διεθνείς αγορές. Η διαδικασία υπήρξε κοπιαστική και πολλοί από αυτούς χρεοκόπησαν. Τελικά το εγχείρημα ολοκληρώθηκε το 1883 με τα χρήματα της γνωστής οικογένειας τραπεζιτών Ρόθτσιλντ που, κατά τη διάρκεια της διαδικασίας, συγκέντρωσε υπό την ιδιοκτησία της ένα καλό κομμάτι των εξαγωγών πετρελαίου του Μπακού. Το 1886, οι Ρόθτσιλντ έστησαν την «Εταιρεία Πετρελαίου της Μαύρης Θάλασσας και της Κασπίας», γνωστή από τα αρχικά της ως *Bnito*. Τα τάνκερ μπορούσαν να αρχίσουν να πλέουν στους ωκεανούς.

Για να συνοψίσουμε, μέχρι το 1885, οι δύο βασικοί τόποι παραγωγής πετρελαίου του πλανήτη είχαν παραδοθεί στον έλεγχο δύο γιγάντιων μονοπωλίων. Από τη μια η αμερικανική *Standard Oil* ήλεγχε το 90% των αμερικανικών διυλιστηρίων. Από την άλλη, οι εταιρείες των Ρόθτσιλντ και Νόμπελ ήλεγχαν το ρωσικό πετρέλαιο. Και οι δύο πλευρές είχαν αποκτήσει πρόσβαση στη θάλασσα. Ο εμπορικός πόλεμος για τις παγκόσμιες αγορές ξεκίνησε αμέσως μετά. Από τη φύση του, δεν μπορούσε να είναι πόλεμος αποκλειστικά μεταξύ εταιρειών.

4. *Ιντερλούδιο: τα «όργανα» της μεταφορικής εργασίας και τι μεταφέρουν.*

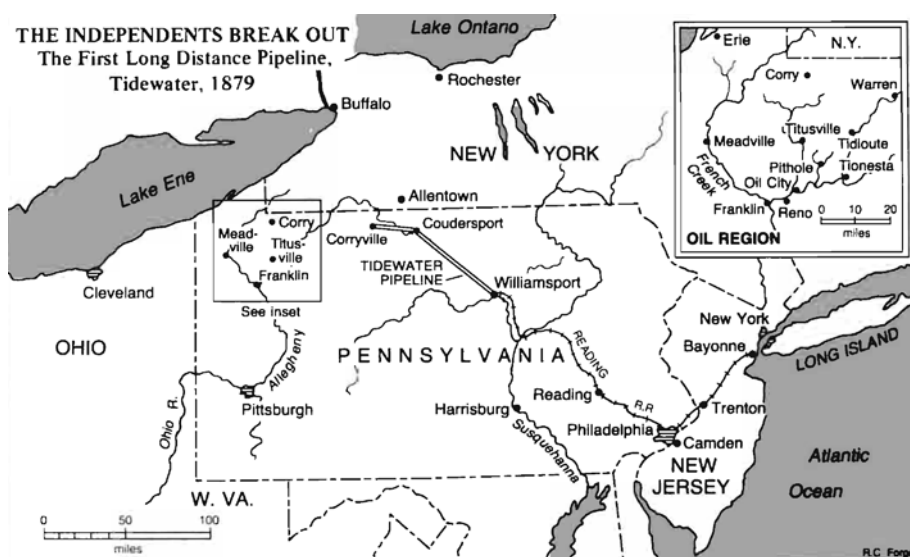
Ο Καρλ Μαρξ, που ολοκλήρωσε τον πρώτο τόμο του *Κεφάλαιου* το 1867, δεν είχε περί πολλού τις μεταφορικές μηχανές. Του χρωστάμε βέβαια την ισχυρή γενική διαπίστωση σύμφωνα με την οποία «τα όργανα της εργασίας αναδεικνύουν τις κοινωνικές σχέσεις υπό τις οποίες οι άνθρωποι εργάζονται». Κατά τη γνώμη του όμως, «τα όργανα όπως οι σωλήνες, οι γαβάθες, οι κουβάδες, τα βάζα κλπ, που χρησιμεύουν μόνο για να αποθηκεύσουν το προϊόν της

¹² Nuno Luis Madureira, «Oil in the Age of Steam», *Journal of Global History*, Vol. 5, No. 1, March 2005, p. 80.

¹³ Στο ίδιο, σ. 80. Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 43.

παραγωγής», δεν ήταν τόσο διαφωτιστικά όσο τα μηχανικά τους αντίστοιχα. Αλλά σαν κάτι να μην του πήγαινε και πολύ καλά με την όλη υπόθεση, αναιρούσε αυτή την υποτίμηση των εργαλείων της μεταφοράς με την αμέσως επόμενη φράση: «Αυτά ξεκινούν πρώτα να παίζουν σημαντικό ρόλο στις χημικές βιομηχανίες».¹⁴

Όντως, καθώς το *Κεφάλαιο* γραφόταν, ορισμένες εξαιρετικά σημαντικές «χημικές βιομηχανίες» είχαν κάνει την εμφάνισή τους. Ήταν οι πετρελαϊκές βιομηχανίες που μας απασχόλησαν στα προηγούμενα και οι οποίες εξ αντικειμένου ασχολούνταν με τη μεταφορά πολύ περισσότερο από όσο φαίνεται με την πρώτη ματιά. Πράγματι, αν κοιτάξουμε προσεκτικά, θα δούμε ότι οι «σωλήνες» συνδέθηκαν με το πετρέλαιο από την πρώτη του εμφάνιση. Οι μικροί Αμερικανοί παραγωγοί της δεκαετίας του 1860 εισήγαγαν την ιδέα του αγωγού πετρελαίου για μικρές αποστάσεις, από τα πρώτα πέντε χρόνια της ενασχόλησής τους με την άντληση. Ο αγωγός εμφανίστηκε ως ένα μηχανήμα αυτοματοποίησης της μεταφορικής εργασίας: σκοπός του ήταν να αντικαταστήσει τους αγωγιάτες που χρησιμοποιούσαν τα κάρα τους για να κουβαλήσουν το πετρέλαιο στα κοντινά διυλιστήρια. Με την πρώτη του εμφάνιση όμως, αυτό το παράξενο μηχανήμα επέδειξε μία δεύτερη όψη: οι αγωγιάτες που αντικαταστάθηκαν του επιτέθηκαν με αξίνες και δυναμίτιδα. Συνεπώς οι «παραγωγοί» αναγκάστηκαν να φυλάνε ολόκληρο το μήκος του αγωγού τους με τα όπλα. Ο αγωγός επαγγελόταν την εξάλειψη της μεταφορικής εργασίας· στην πραγματικότητα όμως, αντικαθιστούσε τη μεταφορική εργασία με εργασία φύλαξης. Δεν ήταν μια μηχανή αυτοματοποίησης της μεταφοράς: ήταν μια μηχανή στρατιωτικοποίησης της μεταφοράς.



Χάρτης της διαδρομής του πρώτου μεγάλου μήκους αγωγού πετρελαίου, 1879. Ονομαζόταν «παλίρροια».

Αλλά εκείνοι ήταν αγωγοί για μικρές αποστάσεις, από την πηγή μέχρι τη συσκευασία και το διυλιστήριο. Ο πρώτος αγωγός πετρελαίου μεγάλου μήκους των ΗΠΑ στήθηκε το 1879. Αυτή τη φορά, εκτός από την αυτοματοποίηση της εργασίας μεταφοράς πετρελαίου, το εγχείρημα διέθετε και μια γεωοικονομική σημασία. Συγκεκριμένα, οι «μικροί παραγωγοί», σε μια προσπάθεια να απελευθερωθούν από το αγκάλιασμα της Standard Oil, τα διυλιστήρια της οποίας αγόραζαν το πετρέλαιο τους σε τιμές που καθόριζε η ίδια, χρηματοδότησαν ένα μεγάλο

¹⁴ K. Marx, *Capital: A Critique of Political Economy*, (3 τ.), Λονδίνο 1990, (Α' Έκδοση 1867), τ. 1, σελ. 286.

αγωγό που θα υπερπηδούσε τα διωλιστήρια και το μεταφορικό σύστημα της Standard Oil και θα τους έδινε αυτόνομη πρόσβαση στην αγορά.

Το εγχείρημά τους απέτυχε. Η Standard Oil είχε ήδη εδραιώσει το μονοπώλιό της αρκετά ώστε να αγοράσει γρήγορα τον αγωγό τους και να κατασκευάσει επιπλέον τέσσερις δικούς της. Αλλά η γενική ιδέα του αγωγού που ξεπερνάει τον ανταγωνισμό και δίνει πρόσβαση στη θάλασσα αποδείχθηκε επιτυχημένη. Δέκα χρόνια αργότερα, οι αδελφοί Νόμπελ χρησιμοποίησαν την ιδέα για να αντικαταστήσουν τον σιδηρόδρομο Μπακού - Μπατούμ με έναν αγωγό που περνούσε μέσα από τον Καύκασο. Πλέον το πετρέλαιο του Μπακού μπορούσε να φτάνει στο Μπατούμ με συνεχή ροή. Ο εμπορικός πόλεμος που ακολούθησε είχε για πεδίο του τον πλανήτη ολόκληρο.

Το είπαμε ήδη: ο Μαρξ, το 1867, δεν είχε περί πολλού τις μεταφορικές μηχανές. Από την άλλη, η διαπίστωση σύμφωνα με την οποία «τα όργανα της εργασίας αναδεικνύουν τις κοινωνικές σχέσεις υπό τις οποίες οι άνθρωποι εργάζονται», βρίσκει την επαλήθευσή της στον αγωγό πετρελαίου και το τάνκερ. Οι ελάχιστες γιγάντιες πετρελαϊκές εταιρείες που σχηματίστηκαν στο τελευταίο τέταρτο του 19^{ου} αιώνα, πουλούσαν «ενέργεια», όπως και άλλες: υπήρχε όμως και μια ιδιομορφία αποκλειστικά δική τους. Αντίθετα με τον άνθρακα, το παράξενο εμπόρευσμά τους καταναλωνόταν παντού, παραγόταν όμως σε ελάχιστα σημεία και έπρεπε να διανέμεται σε ολόκληρο τον πλανήτη μέσω ενός διαρκώς επεκτεινόμενου δικτύου μεταφοράς. Αυτό το δίκτυο μεταφοράς διαπερνούσε τις εθνικές επικράτειες και έπρεπε ταυτόχρονα να φυλάσσεται. Οι μηχανές που αποτελούσαν το μεταφορικό δίκτυο -τα τάνκερ, οι αγωγοί, οι σιδηρόδρομοι- είχαν εξαρχής μια στρατιωτική όψη και ταυτόχρονα προέβαλλαν τα συμφέροντα εθνικών εταιρειών εκτός της εθνικής επικράτειας. Τελικά η παραγωγή πετρελαίου δεν σχετιζόταν μόνο με τον έλεγχο των πηγών του πετρελαίου. Πολύ περισσότερο σχετιζόταν με τον έλεγχο των δικτύων μεταφοράς του πετρελαίου, δηλαδή με τον έλεγχο του πλανητικού χώρου.

Η ιδιομορφία της σημειακής παραγωγής και της παγκόσμιας κατανάλωσης, αποτελούσε πλεονέκτημα όσον αφορά τον έλεγχο της ζωντανής εργασίας: διέσπειρε την απαιτούμενη εργασία για την παραγωγή «ενέργειας» κατά μήκος γιγάντιων δικτύων. Ταυτόχρονα, μέσω της ίδιας ιδιομορφίας, ο καπιταλιστικός ανταγωνισμός μεταξύ εταιρειών, μετατρέποταν σε ανταγωνισμό μεταξύ κρατών. Όχι μόνο με τον τρόπο του κατά Λένιν *Ιμπεριαλισμού*, ως εθνικής ιδιοκτησίας τράπεζες και μονοπώλια που επιδιώκουν τα συμφέροντά τους, αλλά με τον τρόπο του έθνους κράτους: ως τεχνικό, πολιτικό και τελικά στρατιωτικό εγχείρημα έλεγχου του πλανητικού χώρου.

Όλα αυτά θα γίνουν καλύτερα κατανοητά παρακάτω, όπου θα ασχοληθούμε με την περίπτωση της Μεγάλης Βρετανίας.

5. Ο πρώτος εμπορικός πόλεμος των πετρελαϊκών εταιρειών και γιατί εκφράστηκε ως ζήτημα μεταφοράς.

Όπως είδαμε στα όσα προηγήθηκαν, γύρω στα 1885, περίπου το σύνολο των πετρελαϊκών ενασχολήσεων του πλανήτη είχε παραδοθεί σε τρεις γιγάντιες μονοπωλιακές πετρελαϊκές εταιρείες, βασική εργασία των οποίων δεν ήταν η «εξόρυξη», αλλά η διύλιση και κυρίως η μεταφορά κηροζίνης. Η πρώτη ήταν η αμερικανική Στάνταρντ Όιλ [Standard Oil]. Η εταιρεία διύλιζε και διακινούσε το πετρέλαιο που προερχόταν από τις πηγές της Πενσυλβάνια των ΗΠΑ. Το τραστ στο οποίο μετείχε, ιδρύθηκε το 1882 και είχε υπό τον έλεγχό του το 90% των Αμερικανικών

διωλιστηρίων.¹⁵ Γρήγορα άρχισε να πουλάει κηροζίνη στις ευρωπαϊκές αγορές, καθώς και στις αγορές της Άπω Ανατολής.

Οι άλλες δύο εταιρείες ανήκαν στις οικογένειες Νομπέλ [Nobel] και Ρόθτσιλντ [Rothschild] και κατείχαν τα κοιτάσματα πετρελαίου του Μπακού στον Καύκασο της Ρωσικής Αυτοκρατορίας. Ωθούμενες από τη μειονεκτική γεωγραφική τους θέση, οι εταιρείες των Νομπέλ και Ρόθτσιλντ προχώρησαν σε πληθώρα τεχνικών καινοτομιών γύρω από τη διύλιση και τη μεταφορά του πετρελαίου. Το τάνκερ, το πλοίο μεταφοράς υγρών καυσίμων, είναι μια εφεύρεση του 1878 που πιστώνεται στον Λούντβιγκ Νομπέλ. Η οικογένεια Ρόθτσιλντ, από την άλλη, απέκτησε δικαιώματα εκμετάλλευσης του πετρελαίου του Μπακού, χρηματοδοτώντας τον σιδηρόδρομο Μπακού - Μπατούμ, που θα μετέφερε το πετρέλαιο από τις όχθες της Κασπίας στη Μαύρη Θάλασσα και από εκεί στις αγορές του πλανήτη. Το 1884, η παραγωγή του Μπακού είχε φτάσει σχεδόν στο ένα τρίτο της αμερικανικής (10,8 εκατομμύρια βαρέλια). Το 1888 είχε φτάσει τα 23 εκατομμύρια βαρέλια, «περισσότερο από τα 4/5 της αμερικανικής».¹⁶ Οι Νομπέλ μπορούσαν να λένε στους μετόχους τους ότι «η αμερικανική κηροζίνη έχει πλέον εκδιωχθεί εντελώς από τη ρωσική αγορά».¹⁷

Η αρχική ιδέα της Στάνταρντ Όιλ μπροστά στον οξυνόμενο ανταγωνισμό της ρωσικής κηροζίνης ήταν να ακολουθήσει τις τακτικές που είχε εφαρμόσει και στις ΗΠΑ. Δηλαδή την εξαγορά του ανταγωνισμού και την ενσωμάτωση σε μία ακόμη μεγαλύτερη εταιρεία. Αλλά εδώ η «φυσική ροπή του κεφαλαίου προς το μονοπώλιο» που τόσο εύκολα εντοπίζουν οι κλασικοί μαρξιστές, είχε φτάσει στα όριά της, που ιστορικά ταυτίζονται με τα συμφέροντα του έθνους κράτους. Συγκεκριμένα, η Στάνταρντ Όιλ είχε στο μισθολόγιό της πολλούς αμερικανούς προξένους που την πληροφορούσαν για τη διεθνή αγορά και ειδικά για την κατάσταση του ανταγωνισμού στη Ρωσία.¹⁸ Με εργαλείο αυτές τις πληροφορίες, η διοίκηση της Στάνταρντ τελικά εκτίμησε «ότι η τσαρική κυβέρνηση ποτέ δεν θα τους επέτρεπε να εξαγοράσουν την εταιρεία των Νομπέλ»· η εξαγορά του ανταγωνισμού εκτός της επιρροής του αμερικανικού κράτους δεν ήταν παρά φρούδες ελπίδες.¹⁹ Φυσικά, τέτοια υπονοούμενα περί της κρατικής φύσης των κατά τα άλλα «πολυεθνικών» πετρελαϊκών εταιρειών, όσο εμφανή και αν είναι στις πηγές, ουδέποτε απασχολούν τη δευτερογενή βιβλιογραφία.

Πάντως, αφού η ενσωμάτωση του ανταγωνισμού αποδείχθηκε αδύνατη, η μοναδική εναλλακτική που απέμεινε ήταν ο εταιρικός εμπορικός πόλεμος που ξεκίνησε το 1885. Η πρακτική που χρησιμοποιήθηκε κατά κόρον είναι και σήμερα γνωστή με την ονομασία «ντάμπινγκ» [dumping]. Σύμφωνα με αυτή την πρακτική, μια εταιρεία που πουλάει το προϊόν της σε ποικιλία αγορών, μπορεί να ρίξει την τιμή του σε κάποιες από αυτές τις αγορές κάτω του κόστους, ώστε να χρεοκοπήσει τον τοπικό ανταγωνισμό. Οι ζημίες που προκύπτουν από τη μείωση των τιμών κάτω του κόστους σε μία περιοχή, αντισταθμίζονται με τα κέρδη που προκύπτουν από την αύξηση των τιμών σε άλλες περιοχές, όπου ο ανταγωνισμός είναι ανύπαρκτος.

Προφανώς η καλύτερη άμυνα απέναντι στο ντάμπινγκ είναι να έχει κανείς παρουσία σε όσες αγορές έχει παρουσία και ο ανταγωνιστής του. Δηλαδή ο εμπορικός πόλεμος μεταξύ των πετρελαϊκών εταιρειών ήταν εξ αρχής μια μάχη για την πρόσβαση σε αγορές κηροζίνης, δηλαδή μια μάχη μεταφοράς εμπορευμάτων. Η κηροζίνη του Μπακού

¹⁵ Daniel Yergin, *The Prize: The Epic Quest for Oil, Money and Power*, Simon & Schuster, 2008 (Α' Έκδοση 1991), σ. 29.

¹⁶ Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 45.

¹⁷ Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 43.

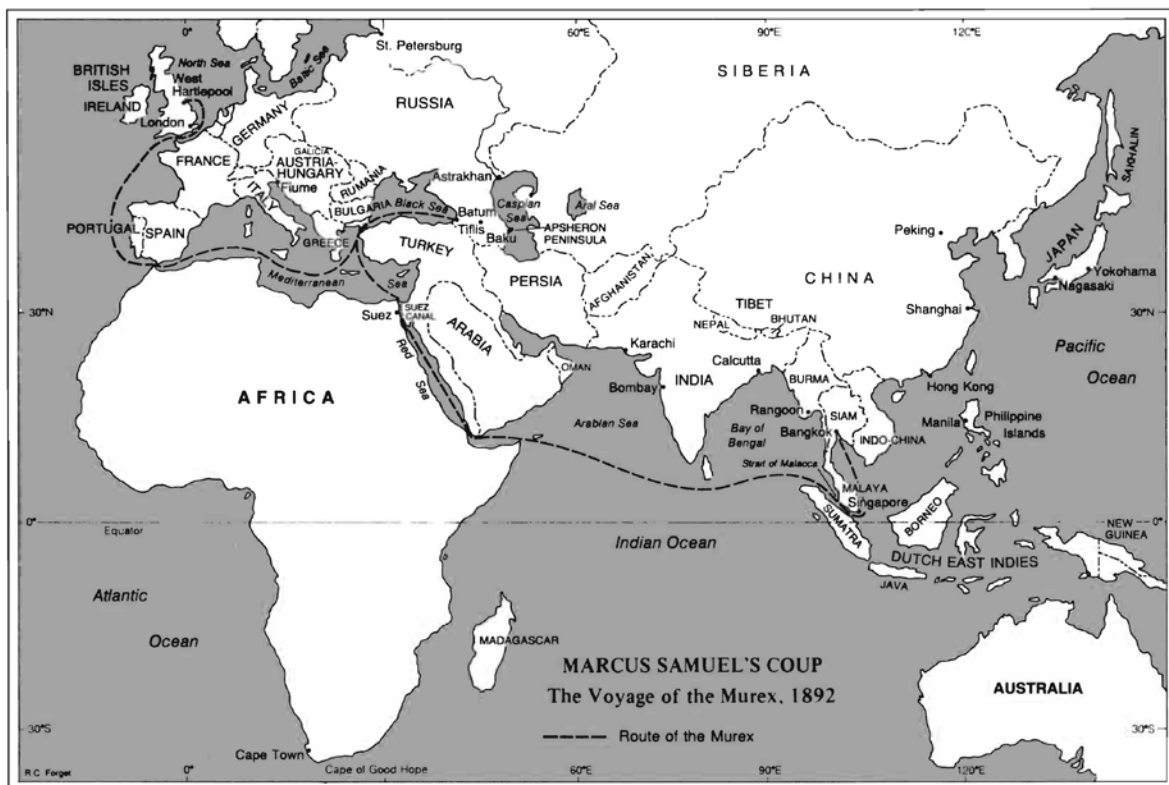
¹⁸ Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 45.

¹⁹ Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 45.

απευθυνόταν στην ευρωπαϊκή και τη ρωσική αγορά. Η κηροζίνη της Standard, από την άλλη, απευθυνόταν στην αμερικανική, την ευρωπαϊκή και την ασιατική αγορά. Η εδραίωση της κηροζίνης του Μπακού στη ρωσική αγορά βοήθησε τους Νομπέλ και Ρόθτσιλντ να ανταπεξέλθουν στην πρακτική του ντάμπινγκ κατά τη δεκαετία του 1880. Αλλά η ρωσική αγορά ήταν μικρή. Αν ήλπιζε να ανταπεξέλθει σε βάθος χρόνου, η ρωσική κηροζίνη έπρεπε να αρχίσει να πουλιέται σε ολόκληρο τον πλανήτη. Δηλαδή να μεταφέρεται σε ολόκληρο τον πλανήτη.

Όπως είδαμε προηγουμένως, ασχολούμενοι με το πετρέλαιο, οι Νομπέλ και οι Ρόθτσιλντ είχαν μετατραπεί σε ειδικούς των μεταφορών. Ειδικά οι Ρόθτσιλντ διέθεταν προηγούμενη μακρά εξοικείωση με την παγκόσμια σημασία των εμπορικών οδών. Ήταν για παράδειγμα με δική τους χρηματοδότηση που η Μεγάλη Βρετανία είχε αποκτήσει τον έλεγχο της διώρυγας του Σουέζ το 1875. Προφανώς με αυτή τη γνώση να καθοδηγεί τις πράξεις τους, μόλις αποφάσισαν ότι η διείσδυση στις αγορές της Ασίας ήταν αναγκαία, οι Ρόθτσιλντ στράφηκαν στη Μεγάλη Βρετανία.

Δηλαδή ο χάρτης της Ευρασίας θα μας χρειαστεί ξανά.



6. Μεγάλη Βρετανία: Πώς να ασχολείσαι με το πετρέλαιο ενώ δεν έχεις πετρέλαιο, 1890-1900.

Οι Βρετανοί του τέλους του δέκατου ένατου αιώνα, περηφανεύονταν να διαπιστώνουν ότι στη Βρετανική Αυτοκρατορία ο ήλιος δεν έδνε ποτέ. Όσον αφορά τα κοιτάσματα πετρελαίου όμως, τα πράγματα ήταν λιγότερο ρόδινα. Η προσάρτηση της ανατολικής επαρχίας της Μπούρμα στην Ινδία το 1885, είχε δώσει στους Βρετανούς τα μοναδικά κοιτάσματα πετρελαίου εντός της επικράτειας της Αυτοκρατορίας. Το γεγονός είχε οδηγήσει, μόλις ένα έτος μετά, στη σύσταση της πρώτης βρετανικής πετρελαϊκής εταιρείας. Η εταιρεία λεγόταν Burmah Oil, είχε έδρα τη Σκωτία, και το δυλιστήριο που είχε στήσει στη Rangoon, ξεκίνησε άμεσα να τροφοδοτεί με κηροζίνη την ινδική

αγορά, προφανώς απολαμβάνοντας κρατική προστασία από τον διεθνή ανταγωνισμό που ήδη μαινόταν παντού αλλού στον πλανήτη.

Αλλά πέραν τούτου ουδέν. Η Βρετανική Αυτοκρατορία είχε αργήσει να συμμετάσχει στον πόλεμο των πετρελαϊκών εταιρειών που, όπως είδαμε, είχε ξεκινήσει ήδη από την δεκαετία του 1870. Το γεγονός δύσκολα μπορεί να αποδοθεί στην απουσία κοιτασμάτων. Για παράδειγμα, το Ιράν βρισκόταν εντός της εμβέλειας της Αυτοκρατορίας και ήταν γνωστό από αιώνες πως διέθετε αποθέματα πετρελαίου. Τα αίτια της βρετανικής «καθυστερήσης» θα πρέπει να αναζητηθούν στην απουσία συνειδητοποίησης της πολιτικής σημασίας του πετρελαίου. Πράγματι, η ιστορία των βρετανικών πετρελαϊκών εταιρειών είναι η ιστορία αυτής της καθυστερημένης και σταδιακής συνειδητοποίησης.

Από την άλλη, αν η Βρετανική Αυτοκρατορία διέθετε «συνείδηση» κάποιου πράγματος, αυτό ήταν ο έλεγχος του πλανητικού χώρου ως τεχνολογικό εγχείρημα. Η διάνοιξη της διώρυγας του Σουέζ και το πέρασμά της στον βρετανικό έλεγχο το 1875, ήταν το επιστέγασμα μιας πολιτικής, τεχνικής και στρατιωτικής προσπάθειας, που εξελισσόταν επί τρεις αιώνες και είχε για διακύβευμα την κυριαρχία στους ωκεανούς.

Από τη σκοπιά της οικογένειας Ρόθτσιλντ, η βρετανική κυριαρχία στους ωκεανούς ήταν αναπόσπαστο τμήμα της οικογενειακής εταιρικής στρατηγικής. Οι ανάγκες του εμπορικού πολέμου τούς ανάγκαζαν να προσπαθήσουν να αποκτήσουν παγκόσμια εμβέλεια, δηλαδή να βρουν τρόπο να πουλούν την κηροζίνη τους τους στην Άπω Ανατολή. Αλλά το πετρέλαιό τους έβγαινε από τη γη του Καυκάσου. Η μεταφορά και η πώληση του πετρελαίου στην Ασία ήταν ένα ιδιαίτερος δύσκολο έργο. Χρειαζόταν να ναυπηγηθούν καινούρια τάνκερ, να χτιστούν αποθήκες πετρελαίου ή και διυλιστήρια στην Ασία, να βρεθούν τρόποι μεταφοράς στην ασιατική ενδοχώρα. Χρειαζόταν να βρεθεί τρόπος να κατασκευάζονται τσίγκινα δοχεία (οι γνωστοί «ντενεκέδες») σε περιοχές του πλανήτη όπου οι άνθρωποι δεν είχαν ξανακούσει για το συγκεκριμένο μέσο αποθήκευσης.

Πάνω από όλα όμως, χρειαζόταν να διασφαλιστεί η χρήση της διώρυγας του Σουέζ. Το βρετανικό κράτος, μπορεί να υστερούσε σε συνειδητοποίηση της πολιτικής σημασίας του πετρελαίου, ήξερε όμως καλά να προστατεύει τις βρετανικές εταιρείες, οπότε είχε εν τω μεταξύ απαγορεύσει τη χρήση της διώρυγας από τα πλοία της Στάνταρντ Όιλ. Το πρόβλημα ήταν η ασφάλεια της διώρυγας από τις σποραδικές εκρήξεις που συνόδευαν τη μεταφορά κηροζίνης.²⁰ Για αυτούς τους «λόγους ασφαλείας», τα πλοία της Στάνταρντ αναγκάζονταν να πηγαίνουν στη Σιγκαπούρη περνώντας από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας στη Νότια Αφρική, διανύοντας δηλαδή 22.000 χιλιόμετρα. Η διαφορά που προέκυπτε στο κόστος μεταφοράς ωφελούσε τους Σκωτσέζους της Burmah Oil.

Οι Ρόθτσιλντ προφανώς ήταν καλοί στους υπολογισμούς, οπότε υπολόγισαν: πρώτον ότι αν τους επιτρεπόταν η χρήση της διώρυγας του Σουέζ, η κηροζίνη θα έφτανε από το λιμάνι του Μπατούμ στη Σιγκαπούρη έχοντας διανύσει μόνο 17.000 χιλιόμετρα. Δεύτερον, ότι τα «ζητήματα ασφαλείας» της διώρυγας, θα απασχολούσαν πολύ λιγότερο εκείνους που την ήλεγχαν, δηλαδή το βρετανικό κράτος, αν η μεταφορική εταιρεία ήταν βρετανικών συμφερόντων. Είναι από αυτό το δρόμο που ήρθαν σε επαφή με τον Λονδρέζο έμπορο Μάρκου Σάμιουελ [Marcus Samuel]. Ο πατέρας του Σάμιουελ είχε ξεκινήσει την οικογενειακή επιχείριση στις αρχές του δέκατου ένατου αιώνα, εισάγοντας εξωτικά κοχύλια από την Άπω Ανατολή. Αλλά στις επόμενες δεκαετίες οι δουλειές είχαν μεγαλώσει και η εταιρεία είχε εξειδικευτεί στο εμπόριο πάσης φύσεως με την Ανατολική Ασία. Το 1891, έπειτα από μια επίπονη συμφωνία με

²⁰ Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 50.

τους Ρόθτσιλντ, ο Σάμιουελ υιός απέκτησε τα αποκλειστικά δικαιώματα πώλησης ρωσικής κηροζίνης ανατολικά του Σουέζ μέχρι το 1900.²¹

Ακολούθησε σύντομη μάχη σχετικά με το ζήτημα της ασφάλειας της διώρυγας του Σουέζ. Ο Σάμιουελ παρουσίασε τα σχέδια κατασκευής ενός νέου ασφαλούς τάνκερ και ζήτησε εξαίρεση από την απαγόρευση που τόσο ταλαιπωρούσε τη Στάνταρντ Όιλ. Ο αρμόδιος, δηλαδή το βρετανικό Υπουργείο των Εξωτερικών, είδε το αίτημα του Σάμιουελ με καλό μάτι. Μια δικηγορική εταιρεία του Λονδίνου αποφάσισε αυθορμήτως να προστατεύσει την ασφάλεια της διώρυγας από τη διέλευση των τάνκερ και προσέβαλλε την απόφαση του υπουργείου. Κατά τη διάρκεια της σχετικής συζήτησης, ο Βρετανός Υπουργός των Εξωτερικών, επέδειξε την εξοικείωσή του με την πολιτική όψη των πετρελαϊκών ενασχολήσεων ρωτώντας ευθέως τους δικηγόρους ποιο ακριβώς βρετανικό συμφέρον εκπροσωπούσαν, με έμφαση στο «βρετανικό». Η δικηγορική εταιρεία αρνήθηκε να απαντήσει.²²

Τελικά, στις 5 Ιανουαρίου του 1892, το βρετανικό Υπουργείο των Εξωτερικών επέτρεψε τη διέλευση των νέων τάνκερ του Σάμιουελ από τη διώρυγα του Σουέζ.²³ Η όλη υπόθεση μπορεί να ειπωθεί και σαν μία από τις πρώτες εφαρμογές κάποιου είδους «περιβαλλοντικής νομοθεσίας» για λόγους εμπορικού πολέμου: ο Σάμιουελ έπρεπε απλά να κατασκευάσει τα νέα τάνκερ, μια δαπάνη την οποία θα υφίστατο ούτως ή άλλως, εφόσον είχε αναλάβει να πουλάει τη ρωσική κηροζίνη στην Ασία. Η Standard από την άλλη, αν ήθελε να χρησιμοποιήσει τη διώρυγα του Σουέζ, έπρεπε να πετάξει όλα της τα παλιά τάνκερ και να αγοράσει καινούρια.

Στις 23 Αυγούστου του 1892, το πρώτο από τα νέα τάνκερ του Σάμιουελ πέρασε τη διώρυγα του Σουέζ. Λεγόταν Murex - ένα είδος θαλασσινού κοχυλιού. Μέχρι το τέλος του 1893, η εταιρεία του Σάμιουελ είχε θέσει στην κυκλοφορία άλλα δέκα τάνκερ, όλα τους ονομασμένα από κοχύλια. Λίγα χρόνια αργότερα (1897), η εταιρεία του Σάμιουελ ενσωμάτωσε τους συνεργάτες της στη νοτιοανατολική Ασία και ονομάστηκε Shell Transport and Trading Company. Το «κοχύλι» [Shell] της ονομασίας θύμιζε τη μικρή σχέση της εταιρείας με το πετρέλαιο και τη μεγάλη της σχέση με τη θάλασσα και την πρόσβαση στην Άπω Ανατολή, ενώ ο παραπλανητικός «περιβαλλοντικός» τόνος που διατηρείται έως και σήμερα, δεν ήταν τόσο παραπλανητικός όσο φαίνεται εκ πρώτης όψεως.²⁴

Εν πάσει περιπτώσει, οι δουλειές πήγαν καλά. Το 1902, το 90% του πετρελαίου που περνούσε από τη διώρυγα του Σουέζ ανήκε στον Μάρκου Σάμιουελ και τη Shell.²⁵ Φυσικά οι Σάμιουελ δεν έμειναν στην κηροζίνη. Ήταν οι βασικοί προμηθευτές βρετανικών όπλων στην Ιαπωνία κατά τον κινεζο-ιαπωνικό πόλεμο του 1894-1895.²⁶ Το βρετανικό κράτος εφάρμοζε στην περίπτωση του πετρελαίου μια ήδη γνωστή μεθοδολογία: όχι μόνο η πρόσβαση, αλλά και η άρνηση της πρόσβασης στον πλανητικό χώρο μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως όπλο. Το πόσο γνωστή ήταν αυτή τη μεθοδολογία, γίνεται ιδιαίτερος εμφανές από την περίπτωση του Ιράν.

7. Οι Βρετανοί στο Ιράν και η άρνηση της πρόσβασης στον πλανητικό χώρο, 1901-1909.

Η εμπλοκή της βρετανικής Shell στην αγορά πετρελαίου, δίχως, ούτε η ίδια, ούτε το κράτος που την προστάτευε, να διαθέτει κοιτάσματα, ίσως φαίνεται επισφαλής. Η ιστορία απέδειξε πως δεν ήταν. Πράγματι, το 1901, ελάχιστα

²¹ Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 50.

²² Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 51.

²³ Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 51.

²⁴ Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 101.

²⁵ Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 54.

²⁶ Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 54.

χρόνια έπειτα από τη συμφωνία με τη Shell, η Ρωσική Αυτοκρατορία, με την υποστήριξη των Ρόθτσιλντ και Νομπέλ, αναβίωσε ένα παλιότερο σχέδιο: την κατασκευή ενός αγωγού που θα ξεκινούσε από το Μπακού και θα κατέληγε στον Περσικό Κόλπο.²⁷ Προφανώς ο αγωγός θα εξασφάλιζε την πρόσβαση του πετρελαίου του Μπακού στην Άπω Ανατολή παρακάμπτοντας τη διώρυγα του Σουέζ. Αλλά η βρετανική αυτοκρατορία, που ήλεγχε τη νότια πλευρά του Ιράν και τη διώρυγα του Σουέζ, είχε διαφορετική γνώμη. Από τη μια η αυτόνομη έξοδος των κοιτασμάτων του Μπακού στον Περσικό Κόλπο θα ήταν καταστροφική για τη βρετανική Shell που, όπως είδαμε, κατά βάση πουλούσε στους Ρόθτσιλντ την πρόσβαση στη διώρυγα του Σουέζ. Από την άλλη όμως, τα ζητήματα που διακυβεύονταν στην περιοχή ήταν ευρύτερα από την ευημερία μιας βρετανικής εταιρείας, όσο μεγάλη και αν ήταν αυτή. Ο βρετανός πρέβης στην Τεχεράνη, κύριος Χάρντιντζ [Hardinge], προέβλεπε ότι ακόμη και αν ο αγωγός από το Μπακού δεν φτιαχνόταν ποτέ, «θα προσέφερε δικαιολογία για να γεμίσει η Νότια Περσία με εκτιμητές, μηχανικούς και προστατευτικά αποσπάσματα Κοζάκων, σε προετοιμασία μιας συγκαλυμμένης επιχείρισης η στρατιωτικής κατοχής».²⁸ Συνεχίζοντας αυτή τη γραμμή σκέψης, το 1903, ο Υπουργός Εξωτερικών της Μεγάλης Βρετανίας, Λόρδος Λάνσντάουνι [Lansdowne], διατύπωσε το «Βρετανικό Δόγμα Μονρό για τη Μέση Ανατολή»: Σύμφωνα με αυτό το δόγμα, η Βρετανική κυβέρνηση «θα θεωρήσει την ίδρυση ναυτικής βάσης ή οχυρού στον Περσικό κόλπο από οποιαδήποτε δύναμη ως σοβαρή απειλή για τα βρετανικά συμφέροντα. Βεβαίως θα αντισταθούμε σε ένα τέτοιο ενδεχόμενο με οποιοδήποτε μέσο έχουμε στη διάθεσή μας».²⁹ Εν ολίγοις, η μοίρα της βρετανικής Shell δεν ήταν παρά μια υποπερίπτωση της μεγάλης διαμάχης που αφορούσε την πρόσβαση της Ρωσικής Αυτοκρατορίας στον Ινδικό Ωκεανό.

Εν τω μεταξύ, οι υπηρεσίες της βρετανικής δημόσιας διοίκησης είχαν ήδη αρχίσει να ασχολούνται επισταμένως με το πετρέλαιο. Το Βρετανικό ναυαρχείο είχε συστήσει μια «Επιτροπή Καυσίμου Πετρελαίου». Υποτίθεται πως η επιτροπή ασχολούνταν με την πιθανότητα χρήσης του πετρελαίου αντί του άνθρακα από το βρετανικό ναυτικό. Δεδομένης της σημασίας του ζητήματος, τα μέλη της επιτροπής χρειαζόταν να διαθέτουν ορίζοντες σημαντικά ευρύτερους από αυτό το φαινομενικά τεχνικό θέμα, αρκετά ευρείς ώστε να φτάνουν ως τη Μέση Ανατολή. Ένα από τα μέλη της επιτροπής λεγόταν Τόμας Ρέντγουντ [Thomas Boverton Redwood], ήταν χημικός, ιδιοκτήτης «συμβουλευτικής εταιρείας» για ζητήματα πετρελαίου και προφανώς σύμβουλος του βρετανικού κράτους για τα σχετικά ζητήματα.³⁰ Ήταν αυτός που έθεσε υπ' όψιν του ναυαρχείου την περίπτωση του Ουίλιαμ Νταρσί [William Knox D'Arcy]. Ο Νταρσί ήταν Βρετανός, είχε κάνει λεφτά από ορυχεία χρυσού στην Αυστραλία και από το 1901, χρονιά επανεμφάνισης των ρωσικών σχεδίων περί αγωγού Μπακού - Περσικού Κόλπου, είχε εξασφαλίσει δικαιώματα αναζήτησης και άντλησης πετρελαίου στην Περσία.

Φαίνεται πως η εταιρεία του Νταρσί δεν ήταν μια εταιρεία με αποκλειστικό σκοπό την αναζήτηση πετρελαίου. Από τη μια, η αρχική συμφωνία της με τον Σάχη της Περσίας προέβλεπε ότι για όσο ο Νταρσί συνέχιζε τις έρευνες, η Περσία δεν θα επέτρεπε σε καμία άλλη εταιρεία να κατασκευάσει αγωγό προς τη νότια ακτή της Περσίας. Από την άλλη, η εταιρεία του Νταρσί ξεκίνησε τις έρευνες από ένα σημείο που βρισκόταν κοντύτερα στην Κασπία παρά στον Περσικό Κόλπο. Αυτό το σημείο ήταν φτωχό σε πετρέλαιο, αλλά διέθετε μια θέση απο την οποία το μονοπώλιο επί

²⁷ Ο αγωγός ως σχέδιο της Ρωσικής Αυτοκρατορίας και όχι ως εταιρικό σχέδιο στο Timothy Mitchell, *Carbon Democracy: Political Power in the Age of Oil*, Verso, 2011, σ. 50.

²⁸ Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 121.

²⁹ Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 124.

³⁰ Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 123.

των αγωγών του Νταρσί, μπορούσε να μπλοκάρει κάθε σχέδιο αγωγού από το Μπακού προς τον Περσικό Κόλπο, είτε μέσω Περσίας, είτε μέσω της περιοχής που θα γινόταν αργότερα γνωστή ως Ιράκ.³¹



Αυτός ο χάρτης αναδεικνύει καλύτερα τη θέση του πετρελαίου της Κασπίας (Baku στα βόρεια) σε σχέση με τον Ινδικό ωκεανό. Επίσης χρησιμεύει για να μας δείξει το είδος των βρετανικών «πετρελαϊκών αναζητήσεων» στο Ιράν. Το 1901, καθώς οι συζητήσεις περί αγωγού πετρελαίου από το Μπακού στον Ινδικό ωκεανό αναβίωναν, ο βρετανός «κεφαλαίουχος» κύριος Νταρσί ξεκινούσε την αναζήτηση πετρελαίου έπειτα από συμφωνία με το περσικό κράτος. Οι πετρελαϊκές αναζητήσεις του κυρίου Νταρσί ξεκίνησαν από ένα μέρος που λεγόταν Chiah Surkh και βρισκόταν όσο πιο βόρεια επέτρεπε η συμφωνία μεταξύ του Νταρσί και του περσικού κράτους, κοντύτερα στην Κασπία παρά στον περσικό κόλπο. Ο στόχος δεν ήταν η εξεύρεση πετρελαίου, αλλά το μπλοκάρισμα του σχεδιαζόμενου ρωσικού αγωγού, συνεπώς η απαγόρευση της εξαγωγής ρωσικής κηροζίνης στην Ινδία και την Άπω Ανατολή δίχως τη συμμετοχή της Shell. Η εταιρεία του Νταρσί βρήκε πετρέλαιο χρόνια αργότερα, σε ένα εντελώς διαφορετικό σημείο. Είχε προηγηθεί η ρωσική παραδοχή της ήττας και η εγκατάλειψη των σχεδίων περί αγωγού.

Το αποτέλεσμα ετούτης της ιδιόμορφης μεθοδολογίας «αναζήτησης κοιτασμάτων» ήταν ότι, μέχρι το 1903, η εταιρεία του Νταρσί δεν είχε ανακαλύψει πετρέλαιο και η όλη υπόθεση είχε μετατραπεί σε καταβόθρα χρημάτων. Με την υποστήριξη του Ρέντγουντ, ο Νταρσί απηύθυνε μια αίτηση για δάνειο προς το βρετανικό ναυαρχείο. «Κάθε πορτοφόλι έχει τα όριά του» ήταν η φράση κλειδί της επιστολής.³² Η υποστήριξη του Ρέντγουντ έπαιξε σημαντικό ρόλο στην επίδειξη κατανόησης από το βρετανικό ναυαρχείο προς τα πάθη του ιδιωτικού τομέα και η εταιρεία ιρανικού πετρελαίου του Νταρσί διασώθηκε με χρήματα του βρετανικού κράτους. Υποχρεώθηκε να συγχωνευθεί με

³¹ Timothy Mitchell, *Carbon Democracy: Political Power in the Age of Oil*, Verso, 2011, σ. 50.

³² Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 123.

την Burmah Oil, οι ιδιοκτήτες της οποίας ζήτησαν διαβεβαιώσεις ότι η Περσία βρίσκεται υπό βρετανική προστασία και τις έλαβαν άμεσα από το υπουργείο εξωτερικών και το υπουργείο ναυτικών.³³ Για τα επόμενα τέσσερα χρόνια, μέχρι το 1908, οι έρευνες πετρελαίου στην Περσία συνεχίστηκαν δίχως αποτέλεσμα, στερώντας τη δυνατότητα κατασκευής του ρωσικού αγωγού πετρελαίου από το Μπακού προς τον Περσικό Κόλπο. Ταυτόχρονα, άλλες προσπάθειες πρόσβασης του ρωσικού και του γερμανικού κράτους στον Ινδικό Ωκεανό, όπως ο σιδηρόδρομος Βερολίνου - Βαγδάτης και ο σιδηρόδρομος Μπακού - Καραάτσι, επίσης παρεμποδίστηκαν με επιτυχία.

Το 1907, αυτό το παιχνίδι αποκλεισμού ολοκληρώθηκε με τη ματαίωση της κατασκευής του ρωσικού αγωγού και τη σύναψη μιας συμφωνίας μεταξύ βρετανικής και ρωσικής αυτοκρατορίας για τον καθορισμό σφαιρών επιρροής στην Περσία.³⁴ Η Βόρεια Περσία θα βρισκόταν υπό τη ρωσική επιρροή, η νοτιοανατολική υπό βρετανική επιρροή και ενδιάμεσα θα υπήρχε μια ουδέτερη ζώνη. Η συμφωνία του 1907 ήταν τμήμα της «τριπλής συνεννόησης» μεταξύ Αγγλίας, Γαλλίας και Ρωσίας, των κρατών που εφτά χρόνια αργότερα θα βρίσκονταν σε πόλεμο με τη Γερμανία, την Αυστροουγγαρία και την Οθωμανική Αυτοκρατορία. Αφού το μοίρασμα της συγκεκριμένης περιοχής του κόσμου ολοκληρώθηκε κατ' αυτόν τον τρόπο, η εταιρεία του Νταρσί, που πλέον είχε συγχωνευθεί με την Burmah Oil, ανακάλυψε πετρέλαιο στην Περσία την επόμενη χρονιά, στις 25 Μαΐου του 1908.³⁵

Η εταιρεία που θα εκμεταλλευόταν τα κοιτάσματα πετρελαίου της Περσίας ιδρύθηκε την επόμενη χρονιά. Ονομαζόταν Anglo-Persian και οι εργασίες της στην Περσία είχαν ανατεθεί στον Βρετανό πρόξενο.³⁶ Με τα λόγια του επίσημου ιστορικού της Burmah Oil, «τα συμφέροντα του Νταρσί συνέπιπταν ακριβώς με τα συμφέροντα του [βρετανικού] υπουργείου των εξωτερικών που επιζητούσε την προστασία του δρόμου προς την Ινδία, αλλά και με τα συμφέροντα του υπουργείου πολεμικού ναυτικού, που αναζητούσε αξιόπιστα πετρελαϊκά αποθέματα».³⁷

Μια ίσως ακριβέστερη σύνοψη θα ήταν ότι οι εταιρείες βρετανικών συμφερόντων εισήλθαν στο έργο της παραγωγής και διακίνησης κηροζίνης, δίχως να διαθέτουν πρόσβαση σε πετρελαιοπηγές. Διέθεταν όμως πρόσβαση στους παγκόσμιους εμπορικούς δρόμους και τη δυνατότητα να στερούν αυτή την πρόσβαση από τους ανταγωνιστές τους, είτε ρώσους είτε αμερικανούς. Το ακόμη σημαντικότερο είναι ότι αυτή η δυνατότητα πρόσβασης και στέρησης της πρόσβασης δεν ήταν μια εταιρική δυνατότητα. Ήταν μια κρατική δυνατότητα που πήγαζε από την ένοπλη κρατική ισχύ. Οι βρετανικές πετρελαϊκές εταιρείες των αρχών του εικοστού αιώνα προσανατολίζονταν με τα συμφέροντα της βρετανικής αυτοκρατορίας κατά τρόπο ώστε, σε ορισμένες περιπτώσεις, η αναζήτηση κοιτασμάτων έπαυε να αποτελεί το βασικό τους έργο, οπότε μπορούσε να περιμένει μερικά χρόνια.

Ακολούθησε ένα κάποιο «μοίρασμα του κόσμου».

8. Οι πετρελαϊκές εταιρείες και τα κράτη τους μοιράζουν τον πλανήτη μέχρι το 1910

Μέσα στη δεκαετία του 1890, καθώς η Στάνταρντ Όιλ και η Shell πάλευαν για τον έλεγχο της πρόσβασης στην Άπω Ανατολή, νέα κοιτάσματα πετρελαίου άρχισαν να ανακαλύπτονται. Το σημαντικότερο από αυτά, όχι λόγω μεγέθους, αλλά λόγω θέσης και εθνικής ιδιοκτησίας, ανακαλύφθηκε το 1892. Βρισκόταν στη Σουμάτρα των

³³ Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 125.

³⁴ Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 129.

³⁵ Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 131.

³⁶ Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 132.

³⁷ Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 126.

«Ανατολικών Ινδιών», δηλαδή δίπλα στις επίδικες ασιατικές αγορές και πάνω στο έδαφος μιας ολλανδικής αποικίας. Η ιδιωτική εταιρεία που ιδρύθηκε για να εκμεταλλευθεί το κοιτάσμα ονομάστηκε Royal Dutch.

Το «Royal» της ονομασίας σήμαινε ότι η εταιρεία εξαρχής απολάμβανε της προστασίας του ολλανδικού κράτους· και ακριβώς έτσι είχαν τα πράγματα. Αμέσως μετά την ανακάλυψη, το Ολλανδικό κράτος απαγόρευσε στην εταιρεία του Σάμιουελ την πρόσβαση σε όλα τα λιμάνια των Ανατολικών Ινδιών.³⁸ Η άλλη κίνηση που διασφάλιζε ότι η Royal Dutch θα παρέμενε ολλανδικών συμφερόντων, ήταν η έκδοση ειδικών «προνομιούχων» (preference) μετοχών που μπορούσε κανείς να αποκτήσει μόνο έπειτα από πρόσκληση και οι οποίες ήταν οι μοναδικές που εξασφάλιζαν τη συμμετοχή στο διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας.³⁹ Προστατευμένη κατ' αυτόν τον τρόπο από το «αόρατο χέρι της αγοράς», η Royal Dutch πενταπλασίασε την παραγωγή της μεταξύ του 1895 και του 1897.⁴⁰ Η εξέλιξη δεν μπορούσε να παραβλεφθεί, και φαίνεται πως το υπουργείο εξωτερικών της Αγγλίας έτρεφε προς τους Ολλανδούς γείτονες συναισθήματα πολύ πιο φιλικά από ό,τι για τους Αμερικανούς. Από το 1903 και μετά, οι εταιρείες που προμήθευαν πετρέλαιο στην ασιατική αγορά και δεν ήταν η Στάνταρντ Όιλ, δηλαδή τα συμφέροντα των Ρόθτσιλντ, η Shell και η Royal Dutch, συνδυάστηκαν σε μία εταιρεία. Αυτή η εταιρεία ήλεγχε την παραγωγή των Ανατολικών Ινδιών, πουλούσε ρωσικό πετρέλαιο στην Άπω Ανατολή, ήλεγχε την πώληση πετρελαίου της Άπω Ανατολής στην Ευρώπη. Από το 1907 και μετά, ονομάστηκε Royal Dutch - Shell.

Η άλλη σημαντική εξέλιξη του τομέα, θα γινόταν όλο και περισσότερο σημαντική κατά τη διάρκεια των παγκοσμίων πολέμων που θα ακολουθούσαν. Η εκμετάλλευση των πετρελαϊκών κοιτασμάτων της Ρουμανίας ξεκίνησε από το 1900. Πρόκειται για τη μοναδική εκμετάλλευση πετρελαίου όπου βρίσκουμε την εμπλοκή γερμανικών συμφερόντων, συγκεκριμένα της Deutsche Bank, πράγμα λογικό δεδομένης της θέσης των κοιτασμάτων. Αλλά ακόμη και δίπλα στην πόρτα τους, οι Γερμανοί δεν ήταν μόνοι τους. Τα άλλα συμφέροντα που ενεπλάκησαν ήταν η Στάνταρντ Όιλ και η Royal Dutch-Shell. Το 1906, η Deutsche Bank, μαζί με τους Ρόθτσιλντ και Νομπέλ σχημάτισαν μια εταιρεία με την -ομολογουμένως διορατική- επωνυμία European Petroleum Union [Ευρωπαϊκή Πετρελαϊκή Ένωση]. Αυτή η εταιρεία μοίρασε την ευρωπαϊκή αγορά σε τεμάχια επιρροής με την Standard Oil. Μέχρι το 1912, οπότε συγχωνεύθηκε και τυπικά με τους Ρόθτσιλντ, η Royal Dutch - Shell είχε μετατραπεί σε μια εταιρεία πλανητικού βεληνεκούς που εξήγαγε πετρέλαιο από το Μπακού της Ρωσίας, τις Ανατολικές Ινδίες και τη Ρουμανία και το πουλούσε στην Ευρώπη και την Άπω Ανατολή.

9. Η πρόιμη «παγκοσμιοποίηση», 1910-1914.

Έτσι λοιπόν είχε η κατάσταση των πετρελαϊκών εταιρειών ελάχιστα χρόνια πριν από την κήρυξη του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου. Σκληρός ανταγωνισμός μεταξύ των αμερικανικών συμφερόντων και των συμφερόντων όλων των υπόλοιπων. Μονοπωλιακή συγκέντρωση κεφαλαίου κάτω από εθνικές σημαίες. Και -θα μπορούσε να πει κανείς- κάποιου είδους «παγκοσμιοποίηση». Η Royal Dutch - Shell ήταν μια εταιρεία που συνέδεε ολλανδικά, ρωσικά, γαλλικά, βρετανικά και γερμανικά συμφέροντα μέσω των πετρελαίων της Ρουμανίας, της τράπεζας των Ρόθτσιλντ, της μεταφορικής δεινότητας των Βρετανών κλπ. Είναι εξαιτίας τέτοιων «συνεργασιών» που οι μαρξιστές διανοούμενοι της εποχής πίστευαν πως ένας νέος πόλεμος μεταξύ των καπιταλιστικών κρατών θα ήταν αδύνατος.

³⁸ Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 58-59.

³⁹ Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 61.

⁴⁰ Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 58-59.

Καθώς βέβαια φάνηκε εκ του αποτελέσματος, κάτι σημαντικό είχε διέλθει της προσοχής των μαρξιστών διανοούμενων. Το τι ακριβώς τους είχε ξεφύγει, θα μας απασχολήσει σε επόμενα μαθήματα, όταν θα συζητήσουμε τη σχέση των ενεργειακών τεχνολογιών με τον κόσμο του Ψυχρού Πολέμου.

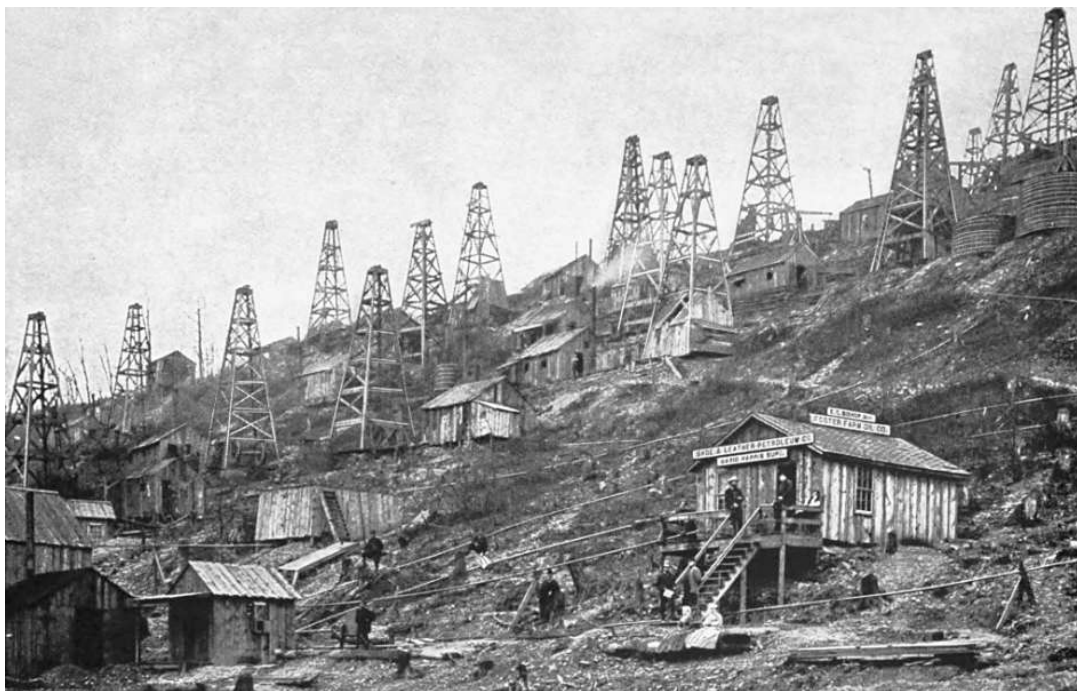
EIKONEΣ

Ανακαλύψεις



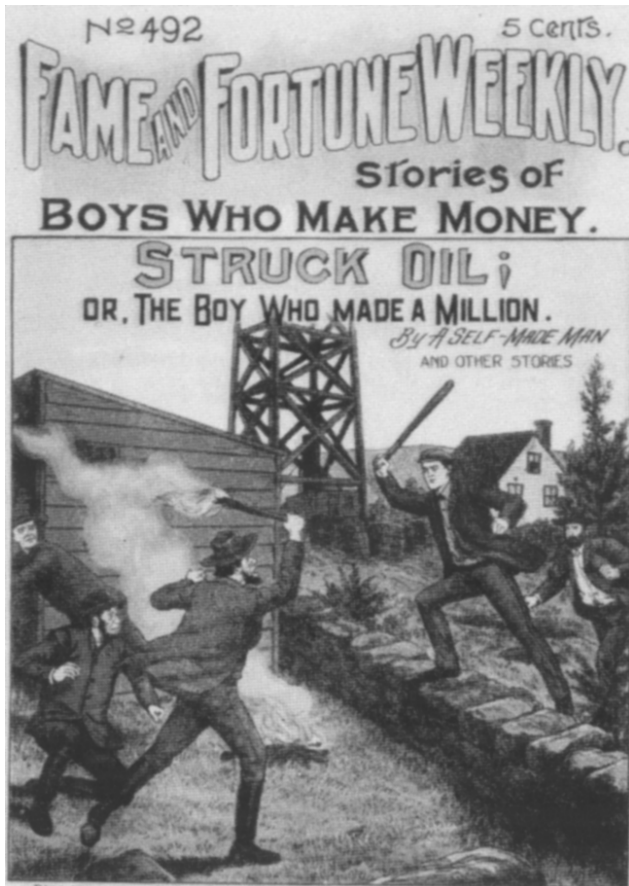
1859: Ο «συνταγματάρχης» Έντουιν Ντρέικ (δεξιά με το ημίψηλο), τυχοδιώκτης και υπάλληλος αμερικανικών τραπεζών, έχει μόλις ανακαλύψει πετρέλαιο.

Πυρετός



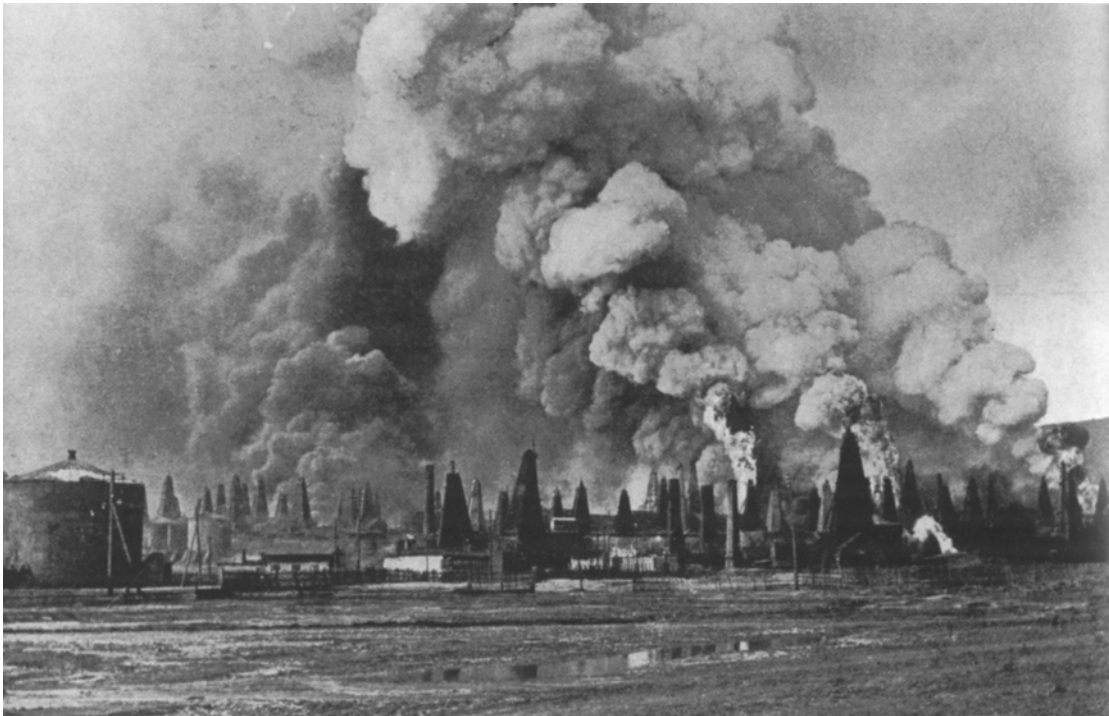
Ο πυρετός του πετρελαίου γέμισε τις πετρελαιοπαραγωγές περιοχές με εγκαταστάσεις άντλησης. Σύμφωνα με τους νόμους περί ιδιοκτησίας, τα περιεχόμενα του υπεδάφους ανήκαν στον ιδιοκτήτη του υπερκείμενου χωραφιού. Η διαδικασία έχει περιγραφεί με τη φράση «όλα τα καλαμάκια στην ίδια σούπα».

Θησαυροί



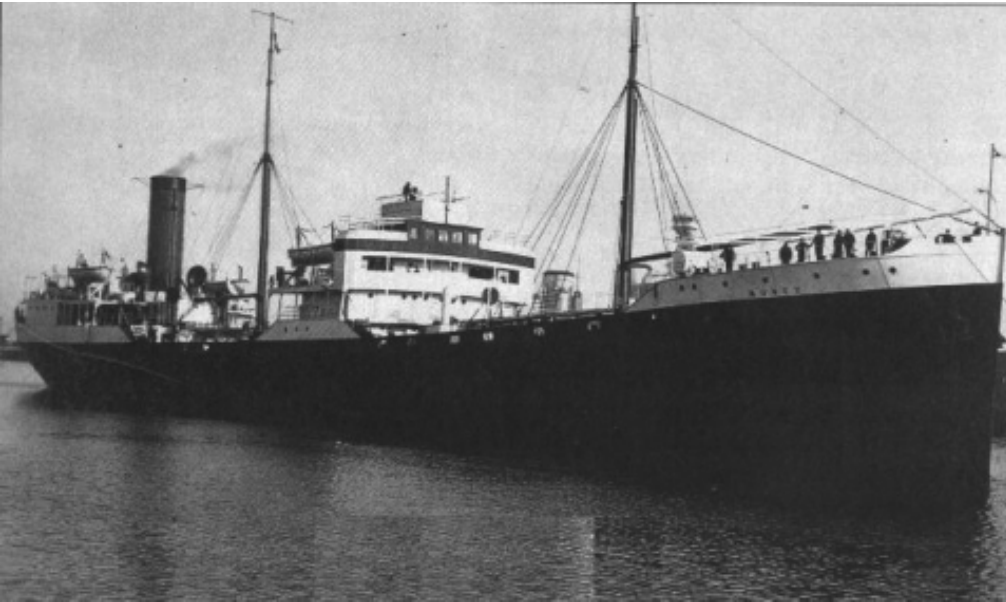
Η ιδεολογία του πετρελαίου ως υπόγειου θησαυρού σε έκδοση λαϊκής κατανάλωσης της εποχής. Τα «αγόρια» μπορούσαν να «κάνουν λεφτά χτυπώντας πετρέλαιο». Σε μια μικρή παραχώρηση στον ρεαλισμό, ο καλλιτέχνης αναγνωρίζει πως οι υποψήφιοι ζάμπλουτοι έπρεπε πρώτα να χτυπηθούν μεταξύ τους χρησιμοποιώντας τα εργαλεία του ανθρώπου των σπηλαίων. Για πολύ καιρό το δίκτυο διύλισης και μεταφοράς της Standard Oil, τροφοδοτούνταν από αυτή την κατάσταση δίχως να την ενοχλεί.

Η Μαύρη Πόλη



Ήδη από τις απαρχές της εκμετάλλευσης των κοιτασμάτων πετρελαίου του, το Μπακού της Ρωσικής Αυτοκρατορίας έγινε γνωστό ως «η μαύρη πόλη». Στην φωτο, οι πετρελαιοπηγές του Μπακού καίγονται κατά τη διάρκεια της ρωσικής επανάστασης του 1905. Ο Ιωσήφ Στάλιν, που έκανε εκεί τα πρώτα του βήματα συμμετέχοντας με ανεξιχνίαστους τρόπους στην οργάνωση των πετρελαιοπρολεταριάτου, σημείωνε με κάθε ευκαιρία πως ήταν στο Μπακού που μετατράπηκε σε «τεχνίτη της επανάστασης».

Το πρώτο τάνκερ που πέρασε τη διώρυγα του Σουέζ



Το Murex, το πρώτο τάνκερ που επιτράπηκε να περάσει από τη διώρυγα του Σουέζ, ήταν αναμενόμενα βρετανικής ιδιοκτησίας. Ότι η επικράτεια της βρετανικής αυτοκρατορίας δεν διέθετε και πολύ πετρέλαιο ήταν ένα πρόβλημα που ξεπεράστηκε χάρη στον έλεγχο των θαλασσών από τον βρετανικό στόλο.

Αναζήτηση πετρελαίου σε ευαίσθητες περιοχές του πλανήτη, 1901-1907.



Αριστερά ο George Reynolds, μηχανικός κάποιου είδους που δούλευε στην αναζήτηση πετρελαίου για λογαριασμό του κυρίου D' Arcy. Ο Ρέινολντς και οι συνεργάτες του χρειάστηκαν επτά χρόνια για να βρουν πετρέλαιο. Όχι γιατί στο Ιράν δεν υπήρχε πετρέλαιο, αλλά γιατί η αναζήτηση πετρελαίου στον δακτύλιο της ανάσχεσης, ανέκαθεν συνοδευόταν από σημαντικές περιπλοκές.