

В. А. ПАРДОВА

## МОНОПОЛИСТИЧЕСКИЕ ТЕНДЕНЦИИ В НЕФТЯНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В 80-х ГОДАХ XIX в. И ПРОБЛЕМА ТРАНСПОРТИРОВКИ НЕФТЯНЫХ ГРУЗОВ

Отмена крепостного права и системы откупа (1872 г.) устранили препятствия на пути развития нефтяной промышленности России, которая, совершив переход от мануфактуры к машинной индустрии, к началу XX в. вышла на первое место в мире. «Добыча нефти, в 60-х годах не достигавшая и миллиона пудов (557 тыс. в 1865 г.), — писал В. И. Ленин, — в 1870 г. составила 1.7 млн пуд., в 1875 г. — 5.2 млн пуд., в 1880 г. — 21.5 млн пуд., в 1885 г. — 116 млн пуд., в 1890 г. — 242.9 млн пуд., в 1895 г. — 384.0 млн пуд., в 1902 г. — 637.7 млн пуд.»<sup>1</sup> Показателем успехов бакинской нефтяной промышленности является окончательное вытеснение с русского рынка в 80-е годы американского керосина. В 1877 г. американский керосин составлял 26.5% всего количества керосина, потребленного в России, в 1800 г. — 12%, а в 1885 г. его привоз почти прекратился.<sup>2</sup> «Громадное развитие производств по добыче и обработке нефти, — отмечал В. И. Ленин, — вызвало усиленное потребление в России керосина, вытеснившего вполне американский продукт».<sup>3</sup> Бурный рост бакинской нефтяной промышленности сопровождался процессом концентрации производства, устранением из нефтяного дела мелких предпринимателей, сосредоточением его в руках крупных капиталистов и, по преимуществу, акционерных компаний. Если в 1883 г. в Бакинском районе существовала одна фирма с добычей нефти свыше 10 млн пуд., то в 1891 г. таких фирм было 10 и на их долю приходилось 63% всей нефтедобычи.<sup>4</sup> В 80-е годы склады-

<sup>1</sup> В. И. Ленин. Развитие капитализма в России. Полн. собр. соч., т. 3, изд. 5-е, стр. 491.

<sup>2</sup> Представление министра государственных имуществ в Комитет министров 28 февраля 1887 г.: ЦГИАЛ, ф. 37, оп. 33, д. 31, л. 194.

<sup>3</sup> В. И. Ленин. Развитие капитализма в России. Полн. собр. соч., т. 3, изд. 5-е, стр. 491.

<sup>4</sup> Таблица добычи нефти в 1891 г.: ЦГИАЛ, ф. 37, оп. 73, д. 292, лл. 13—14.

ваются первые монополии. Особое место среди них занимает товарищество нефтяного производства «Бр. Нобель».<sup>5</sup>

Темпы роста бакинской нефтяной промышленности в 80-е годы неразрывно связаны с успехами в транспортировке нефтяных грузов (сооружение Закавказской ж. д., организация прямой перевозки по Каспийскому морю, Волге и Грязе-Царицынской ж. д. без участия продавца, переход от тарной к наливной перевозке и пр.). Вследствие удаленности Баку от основных экономических центров страны вопрос перевозки нефтепродуктов стоял очень остро. Потребление в Бакинском районе керосина — основного для того времени продукта нефтяной промышленности — за десятилетие почти не изменилось и составило в 1891 г. менее 5% его производства.<sup>6</sup> Начиная со второй половины 80-х годов развитие нефтяной промышленности в значительной мере стимулировалось все возрастающим спросом на жидкое топливо. В 1891 г. во внутренние губернии России было доставлено свыше 103 млн нефтяных остатков.<sup>7</sup> Проблема вывоза нефтяных продуктов из Баку приобретала поэтому первостепенное экономическое значение как необходимое условие самого существования и дальнейшего развития нефтяной промышленности и не случайно на протяжении всех 80-х годов находилась в центре внимания бакинских нефтепромышленников. В течение целого десятилетия с повестки дня не сходил вопрос о сооружении Каспийско-Черноморского нефтепровода, борьба вокруг проекта которого привела к расколу нефтепромышленников на два лагеря: противников и сторонников нефтепровода. Тесно связанный с усовершенствованием нефтеперевозки, с созданием второго центра нефтеперерабатывающей промышленности на Черноморском побережье, вопрос о нефтепроводе вместе с тем был частью общей проблемы, проблемы транспортировки нефтяных грузов. Ожесточенная борьба, которая разворачивается в 80-е годы за овладение транс-

<sup>5</sup> Если общая добыча нефти с 1879 по 1889 г. увеличилась в 4 раза то добыча Нобеля за тот же период возросла в 32 раза, достигнув 32 млн пуд. (Л. Эвентов. Иностраный капитал в нефтяной промышленности России. М., 1925, стр. 20). Уже в 1885 г. из 76 нефтепромышленных фирм 9 крупнейших производили 23 979 686 пуд. керосина, что составляло  $\frac{3}{4}$  всего бакинского производства. Причем почти половина этого количества приходилась на одну фирму «Бр. Нобель» — 10 700 тыс. пуд. (отношение заведующего горными заводами и промыслами управляющему горной частью на Кавказе 7 апреля 1886 г.: ЦГИАЛ, ф. 37, оп. 31, д. 350, лл. 71—72). Особенно сильные позиции завоевывает Нобель в области сбыта нефтепродуктов, составляя на внутренний рынок до половины всего количества керосина.

<sup>6</sup> В 1891 г. из 78 830 000 пуд. керосина из Бакинского района было вывезено 74 251 518 пуд. (Отчет бакинского губернатора о состоянии губернии за 1891 г.: ЦГИАЛ, ф. 1284, оп. 223, д. 171, лл. 21, 23).

<sup>7</sup> Там же, л. 23.

портными средствами, играла решающую роль в попытках крупного капитала монополизировать в своих руках нефтяное дело. Подобно тому, как американский нефтяной трест «Стандард ойл», который к началу XX в. контролировал 90% добычи нефти и производства нефтепродуктов в США, установил монополию, сосредоточив в своих руках транспортировку нефтяных продуктов, в России крупнейшая нефтепромышленная фирма «Бр. Нобель» с самого начала своей деятельности также взяла курс на монополизацию нефтяной промышленности путем сосредоточения в своих руках средств перевозки.

Придя к выводу, «что только устройство дешевых и быстрых способов перевозки дало американскому керосину возможность встать в то преобладающее на всемирном рынке положение, которое он занимает...»,<sup>8</sup> братья Нобель уже с конца 70-х годов уделяют особое внимание вопросам транспортировки нефтепродуктов. Фирма Нобеля впервые вводит в широком масштабе танкерную перевозку нефти, вагоны-цистерны, сооружает первый в России нефтепровод. Как видно из отчета товарищества «Бр. Нобель» за 1883 г., именно организация перевозки нефтяных продуктов поглотила большую часть средств товарищества. Из 21 млн руб. основного капитала в собственно нефтяное дело — в добычу и переработку нефти — было вложено лишь около 5 млн руб.<sup>9</sup>

Введение наливного флота на Каспии и Волге, так же как и железнодорожные наливные перевозки, давали Нобелю колоссальную экономию, а вместе с тем и преимущества по сравнению с прочими нефтепромышленниками.<sup>10</sup> Поэтому, пытаясь затормозить создание наливного флота другими предпринимателями, Нобель в начале 80-х годов опубликовал в местной печати ряд широковещательных объявлений об ожидаемом прибытии его новых наливных судов и предстоящем принятии чужих грузов. На практике эти обещания свелись к случайным и одиночным перевозкам, но многие нефтепромышленники, приняв заверения Нобеля за чистую монету, отказались от своих первоначальных намерений и лишь два года спустя приступили к строительству собственного наливного флота. За это время товарищество «Бр. Нобель» сумело образцово поставить дело транспортировки нефтя-

<sup>8</sup> Ходатайство Л. Э. Нобеля и П. А. Бильдерлинга министру финансов об учреждении товарищества «Бр. Нобель» 31 августа 1878 г.: ЦГИАЛ, ф. 20, оп. 4, д. 3287.

<sup>9</sup> Товарищество нефтяного производства «Бр. Нобель». Отчет за 1883 г. СПб., 1884.

<sup>10</sup> В середине 70-х годов упаковка керосина при тарной перевозке обходилась дороже самого товара (см.: В. Е. Пархоменко. Д. И. Менделеев и русское нефтяное дело. М., 1957, стр. 29).

ных грузов. Наливной флот Нобеля на Каспии и Волге<sup>11</sup> за навигацию был способен перевезти 6 млн пуд. керосина, почти в 2 раза больше, чем все остальные нефтепромышленники.<sup>12</sup> Добившись привилегированного положения на Грязе-Царицынской ж. д.,<sup>13</sup> по которой шло преобладающее количество нефтяных грузов на внутренний рынок, Нобель держал в своих руках монополию и в сухопутных перевозках. Вся Россия была покрыта сетью нобелевских резервуаров и складов для хранения керосина: в Астрахани, Царицыне, Саратове, Бобруйске, Нижнем Новгороде, Перми, Москве, Орле, С.-Петербурге и в других местах. В докладе правления товарищества в начале 1883 г. отмечалось: «Пароходы, транспортные суда, вагоны и все прочие сооружения товарищества по развозке, разливу и хранению нефтяных продуктов... представляют собой типы, удовлетворяющие самым строгим техническим и экономическим требованиям и не дающие повода опасаться конкуренции».<sup>14</sup> Прогнозы товарищества оказались, однако, излишне оптимистическими. В ближайшие годы положение с транспортировкой нефтяных грузов меняется: открывается Закавказская ж. д., устанавливается прямое сообщение по Каспийскому морю, Волге и Грязе-Царицынской ж. д., растет наливной флот на Каспии и Волге, выдвигается проект сооружения Каспийско-Черноморского нефтепровода, первая попытка сооружения которого, кстати сказать, принадлежала американцу Г. Тведлу.

Стремясь утвердиться в нефтяной промышленности Кавказа, Тведл в 70—80-х годах неоднократно пытался получить концессию на строительство Каспийско-Черноморского нефтепровода. В 1877—1878 гг. Тведлом совместно с чиновником Министерства финансов К. Бодиско было представлено в Министерство финансов последовательно четыре варианта проекта учреждения товарищества Каспийско-Черноморских нефтепроводов.<sup>15</sup> Целью

<sup>11</sup> В распоряжении Нобеля была целая флотилия из 69 судов: 12 больших морских пароходов, 10 меньших для Волги, 8 железных барж, 7 палубных судов с керосиновыми резервуарами, 32 деревянных баржи для остатков.

<sup>12</sup> В навигацию 1883 г. все нефтепромышленники, кроме Нобеля, вывезли 3,5 млн пуд. керосина (Каспий, 1883, 16 ноября).

<sup>13</sup> Товарищество «Бр. Нобель» было единственной фирмой, получившей разрешение поставить на дорогу собственный наливной состав. В 1883 г. Нобель имел на дороге 1500 собственных вагонов-цистерн, в распоряжении всех остальных нефтепромышленников было 450 вагонов, принадлежащих дороге.

<sup>14</sup> Доклад правления товарищества «Бр. Нобель» общему собранию пайщиков, не позднее апреля 1883 г.: МКНПР, стр. 48.

<sup>15</sup> Объяснительная записка Г. Тведла и К. Бодиско к плану сооружения Бакинско-Тифлиско-Потийского нефтепровода, 17 декабря 1877 г.; проект концессии товарищества Каспийско-Черноморских нефте-

этого товарищества провозглашалось устройство нефтепроводов от месторождений нефти до побережий морей Каспийского, Черного, Азовского и впадающих в них рек, а также добыча и переработка нефти. Для этого в соответствии с проектом товарищество просило предоставить ему право 1) арендовать или приобретать в собственность по всей Российской империи нефтяные источники, земли, леса, 2) строить нефтеперегонные, механические и другие заводы, 3) производить торговлю нефтью и нефтяными продуктами как в России, так и за границей.

Проект Тведла встретил единодушное противодействие бакинских нефтепромышленников<sup>16</sup> и был отвергнут правительством на том основании, что предоставление концессии Тведлу «равнялось бы отдаче в монополию одного товарищества всех важнейших нефтяных месторождений».<sup>17</sup> Проекту Тведла бакинские нефтепромышленники противопоставили ходатайство о скорейшем сооружении Закавказской ж. д., которая должна была связать Баку с Черным морем и открыть нефтяным продуктам путь за границу.

До 1883 г., когда началась эксплуатация Закавказской ж. д., вывоз керосина за границу осуществлялся через балтийские порты и был крайне незначителен. Возможности же внутреннего рынка были весьма ограничены, и во весь рост вставал вопрос о широком выходе на заграничные рынки. Важнейшая роль в их завоевании отводилась Закавказской ж. д. Однако Закавказская дорога не оправдала возлагавшихся на нее надежд. В многочисленных жалобах нефтепромышленников<sup>18</sup> отмечалась недостаточность подвижного состава, плохое оборудование разгрузочной и погрузочной станций, отсутствие складов для хранения нефтяных продуктов и прочее. До 1885 г. дорога имела всего 400 вагонов-цистерн. Однако и это количество вовсе не поступало в распоряжение всех нефтепромышленников. Главные акционеры дороги Бунге и Палашковский, организовав Батумское нефтепромышлен-

---

проводов, февраль 1878 г.; проект концессии, май 1878 г.; пояснительная записка Г. Тведла и К. Бодиско к окончательному варианту проекта: ЦГИА Азерб. ССР, ф. 92, оп. 4, д. 17, лл. 33—34, 37, 49—51, 53.

<sup>16</sup> Заключение бакинских нефтепромышленников на проект Тведла и Бодиско, 1878 г.: там же, лл. 65—67.

<sup>17</sup> Отношение министра финансов министру государственных имуществ 23 февраля 1878 г.: там же, лл. 26—27.

<sup>18</sup> Телеграмма главноначальствующего гражданской частью на Кавказе министру финансов 22 мая 1884 г.; прошение бакинского городского головы и представителя от бакинских нефтепромышленников великому князю Михаилу Николаевичу 29 июля 1884 г.; докладная записка уполномоченных общего собрания бакинских нефтепромышленников министру финансов, август 1884 г.: ЦГИАЛ, ф. 268, оп. 1, д. 1220, лл. 22, 29—31, 36—38.

ное и торговое общество для вывоза нефтяных продуктов за границу, широко использовали возможности дороги в ущерб остальным нефтепромышленникам. «Господин Палашковский и тайно и явно старался, и не безуспешно, монополизировать экспорт нефтяных продуктов по этой дороге за собой», — писал нефтепромышленники в ходатайстве на имя министра путей сообщения, перечисляя многочисленные ухищрения Палашковского для обеспечения привилегированного положения Батумского нефтепромышленного и торгового общества.<sup>19</sup>

Для урегулирования столкновений нефтепромышленников с дорогой в 1884 г. была создана специальная комиссия из представителей нефтяной промышленности и дороги. Однако комиссия оказалась не в состоянии преодолеть разногласия, которые возникли между мелкими и крупными нефтепромышленниками, и прекратила свое существование.

Наряду с необеспеченностью Закавказской ж. д. подвижным составом, определившей на многие годы борьбу нефтепромышленников за вагоны, другим недостатком была малая пропускная способность дороги. Даже в перспективе речь могла идти лишь о весьма незначительном расширении провозоспособности дороги. На Особом совещании по вопросу о размере кредита на приспособление Закавказской ж. д. к потребностям бакинской нефтепромышленности было решено довести ее провозоспособность до 11 млн пуд. в год, причем вывоз керосина за границу определялся в размере 5 млн пуд.<sup>20</sup> Таким образом, расчеты нефтепромышленников на Закавказскую ж. д. не оправдывались.

Не случайно, что именно в 1883 г., когда уже стала ясной бесперспективность Закавказской ж. д. в плане массовых нефтяных перевозок, возник ряд проектов соединения районов нефтедобычи с портами Черного моря посредством трубопровода. В ноябре 1883 г. газета «Каспий» сообщила, что о концессии на сооружение нефтепровода хлопчут одновременно шесть предпринимателей.<sup>21</sup> В марте 1883 г. главноначальствующий гражданской частью на Кавказе А. М. Дондуков-Корсаков удовлетворил ходатайство С. И. Саломона, поверенного московского фабриканта Листа, о проведении изысканий между Баку и Батумом для сооружения нефтепровода.<sup>22</sup>

В ноябре 1883 г. в министерства финансов, государственных имуществ и путей сообщения поступило ходатайство отставного капитан-лейтенанта А. П. Ханькова о предоставлении ему кон-

<sup>19</sup> Каспий, 1885, 25 февраля.

<sup>20</sup> Журнал особого совещания, 6 октября 1884 г.: ЦГИАЛ, ф. 268, оп. 1, д. 1221, лл. 2—5.

<sup>21</sup> Каспий, 1883, 25 ноября.

<sup>22</sup> Кавказ, 20 марта.

мессии на сооружение нефтепровода от Баку до одного из портов Черного моря.<sup>23</sup> Для этой цели Ханыков предполагал образовать товарищество на паях в России или анонимную компанию за границей.<sup>24</sup> 15 сентября 1883 г. Ханыков выступил со своим проектом на общем собрании нефтепромышленников Баку и заявил о готовности группы капиталистов вложить в дело необходимые средства при условии гарантирования русским правительством беспопышливого вывоза сырья за границу. Однако собрание, категорически высказавшись против свободного вывоза нефти за границу, отклонило предложение Ханыкова.<sup>25</sup> Проект Ханыкова не встретил поддержки и в правительственных сферах. Министр государственных имуществ М. Н. Островский, отметив, что представленный проект отличается полной неопределенностью как в техническом, так и в экономическом отношении и ограничивается лишь указанием прав и льгот, какими должен пользоваться концессионер, считал, что «эта неопределенность может создать монополию и повести к вредным последствиям», и высказался за отклонение ходатайства Ханыкова.<sup>26</sup>

В конце 1883 г. на имя министра финансов поступило новое ходатайство Тведла о концессии на проведение нефтепровода от Петровска до Сухуми.<sup>27</sup> На этот раз, как отмечал «Каспий», Тведл попытался изобразить себя образцом «бескорыстия и равнодушия к казенному сундуку».<sup>28</sup> Он не только не ставил вопроса о каких-либо гарантиях или привилегиях, но и выражал готовность заплатить даже за казенные земли, по которым пройдет нефтепровод. Вместе с тем в проекте Тведла было много недоговоренного и неопределенного. Прежде всего оставался неясным вопрос о характере самого предприятия: предназначался ли нефтепровод

<sup>23</sup> Ханыков предлагал «соорудить магистральный нефтепровод на свой собственный риск и страх, не требуя со стороны правительства никакой гарантии», на следующих условиях: пропускная способность нефтепровода — 50 млн пуд., максимальная цена за прогон нефти — 15 коп. за пуд, с каждого пуда пропущенной нефти — 3 коп. в пользу казны, срок завершения постройки 3 года, устройство параллельных нефтепроводов запрещается на 15 лет и др.

<sup>24</sup> Прошение Ханыкова на имя министра финансов 24 ноября 1883 г.; проект главных оснований предприятия; записка о нефтепроводе: ЦГИАЛ, ф. 37, оп. 31, д. 483, лл. 3—11; докладная записка Ханыкова министру путей сообщения 17 декабря 1883 г.: ЦГИАЛ, ф. 174, оп. 1/1, д. 1618, лл. 1—7.

<sup>25</sup> Бакинские известия, 1883, 18 сентября; Каспий, 1883, 18 сентября.

<sup>26</sup> Отношение министра государственных имуществ министру финансов 21 января 1884 г.: ЦГИАЛ, ф. 37, оп. 31, д. 483, лл. 16—17.

<sup>27</sup> Проект Тведла и пояснительная записка к нему напечатаны в газете: Бакинские известия, 1884, 25 марта; отношение министра финансов министру государственных имуществ 18 сентября 1883 г.: ЦГИАЛ, ф. 37, оп. 31, д. 483, л. 1.

<sup>28</sup> Каспий, 1884, 25 марта.

для нужд всех бакинских нефтепромышленников или для перекачки нефти, добываемой самим Тведлом. Сопоставление § 1 и § 9 проекта заставляет склоняться к последнему. Параграф 9, которым устанавливалась тарифная плата за перекачку нефти по нефтепроводу, вызывал серьезные недоумения. Назначив тариф в размере 12 коп. с пуда, Тведл не мог не отдавать себе отчета в том, что, вследствие перевозки нефти морем от Баку до Петровска и обусловленной этим двойной перекачки нефти, общая стоимость ее доставки к Черному морю возрастала вдвое и становилась для бакинских нефтепромышленников неприемлемой. На кого же в таком случае нефтепровод был рассчитан?

Ответом на этот вопрос может служить § 1 проекта, которым предусматривалось не только устройство нефтепровода и его эксплуатация, но также добыча нефти и производство различных нефтепродуктов для торговли ими в России или за границей. Таким образом, Тведл по-прежнему пытался соединить в своих руках добычу, переработку нефти и ее транспортировку.

Проект Тведла обсуждался в Особой комиссии в Тифлисе, созданной главноначальствующим гражданской частью на Кавказе, которая, учитывая решение общего собрания нефтепромышленников в Баку от 25 апреля 1884 г., отклонила проект Тведла и поддержала ходатайство нефтепромышленников об увеличении провозоспособности Закавказской ж. д.<sup>29</sup>

В 1883—1884 гг. после перехода кавказских нефтяных промыслов в ведение Министерства государственных имуществ<sup>30</sup> в министерстве была разработана программа мероприятий для упрочения русского нефтяного дела, опубликованная затем в записке члена Совета министра И. П. Архипова — «Меры, предполагаемые Министерством государственных имуществ для развития нефтяной промышленности».<sup>31</sup> Объясняя причины кризиса «обилием сырого материала и фабрикатов, из него получаемых», с одной стороны, и «недостатком рынков сбыта для готовых продуктов» — с другой, записка ставила вопрос о завоевании кавказской нефтью зарубежных рынков. Главное препятствие в осуществлении этой задачи в записке усматривалось в недостаточном развитии перевозочных средств («Трудно ожидать, чтобы торговля керосином могла приобрести какое-либо значение на зарубежных рынках до тех пор, пока способ передвижения нефти

<sup>29</sup> Там же, 1 мая.

<sup>30</sup> Закон от 26 апреля 1883 г. о передаче управления государственными имуществами, делами сельского хозяйства и горной частью на Кавказе в ведение Министерства государственных имуществ.

<sup>31</sup> Записка И. П. Архипова «Меры, предполагаемые Министерством государственных имуществ для развития нефтяной промышленности», 1884 г.: ЦГИАЛ, ф. 20, оп. 5, д. 587, лл. 122—138.



к Черному морю ограничивается перевозкой по Закавказской ж. д.»).<sup>32</sup> «Остается одно наиболее радикальное средство, именно сооружение нефтепровода от Баку до Батума и устройство в Батуме заводов для переработки нефти», — указывалось в записке.<sup>33</sup> Записка Архипова рассматривалась в правительственных комиссиях при Министерстве государственных имуществ и Министерстве путей сообщений,<sup>34</sup> а также подверглась всестороннему обсуждению как в прессе, так и в научных учреждениях страны: в Русском техническом обществе<sup>35</sup> и Обществе для содействия русской промышленности и торговле.<sup>36</sup> Наибольший интерес вызвал проект строительства транскавказского нефтепровода.

Предварительная стадия обсуждения вопроса о постройке нефтепровода затянулась вплоть до весны 1887 г. Причем в ходе обсуждения само предложение Архипова подверглось радикальному изменению. В 1884 г. ставился вопрос исключительно о постройке нефтепровода средствами казны: «Сооружение это принесет действительную пользу лишь в том случае, — писал Архипов, — если оно будет исполнено и эксплуатируемо самим правительством, не преследующим никаких коммерческих выгод».<sup>37</sup> Однако, так как по финансовым соображениям правительство не могло приступить к строительству казенного нефтепровода, Министерство государственных имуществ высказалось за предоставление концессии на нефтепровод частным лицам. В 1885 г. Архиповым был разработан проект основных положений о концессии на строительство нефтепровода частной компанией,<sup>38</sup> который и явился, по существу, предметом рассмотрения в Комитете министров в марте 1887 г.

Однако следует отметить, что проект Каспийско-Черноморского нефтепровода не только не получил поддержки самих неф-

<sup>32</sup> Там же, л. 131.

<sup>33</sup> Там же, л. 137.

<sup>34</sup> Журнал комиссии при Министерстве государственных имуществ о сооружении Каспийско-Черноморского нефтепровода, июнь—июль 1884 г.: ЦГИАЛ, ф. 37, оп. 66, д. 1908, лл. 185—193; Материалы, собранные комиссией, учрежденной при Горном департаменте для рассмотрения записки инженеров Еракова и Демина о Закавказском нефтепроводе. СПб., 1886.

<sup>35</sup> Труды комиссии при Русском техническом обществе по вопросу о нефтепроводе и мерах к развитию нефтяного дела в России. СПб., 1885.

<sup>36</sup> Труды Общества для содействия русской промышленности и торговле, т. XVI, СПб., 1886, лл. 7—11.

<sup>37</sup> Записка Архипова «Меры, предполагаемые Министерством государственных имуществ для развития нефтяной промышленности», 1884 г.: ЦГИАЛ, ф. 20, оп. 5, д. 587, л. 137.

<sup>38</sup> Записка Архипова об устройстве нефтепровода на средства акционерного общества: ЦГИАЛ, ф. 37, оп. 33, д. 31, лл. 49—72.

тепромышленников, но со стороны значительной их части вызвал отчаянное сопротивление. В лагере противников нефтепровода оказались в первую очередь представители нефтеперерабатывающей промышленности, отрицательное отношение которых вызывалось боязнью утратить свое монопольное положение с возникновением нефтеперегонных заводов на Черноморском побережье. К ним примкнули владельцы перевозочных средств, представители железнодорожных и пароходных обществ, опасавшиеся конкуренции нефтепровода. Надеясь найти на Черноморском побережье новых покупателей нефти и тем самым ослабить свою зависимость от бакинских керосинозаводчиков, представители добывающей промышленности решительно поддерживали проект нефтепровода. Размежевание нефтепромышленников в вопросе о нефтепроводе произошло уже летом 1884 г. в комиссии при Министерстве государственных имуществ, образованной для обсуждения записки Архипова: представители добывающей промышленности высказались за нефтепровод, представители обрабатывающей промышленности и перевозчики нефти — против.<sup>39</sup>

Та же картина обнаружилась и на I съезде бакинских нефтепромышленников (октябрь, 1884 г.), на рассмотрение которого правительство передало проект казенного нефтепровода. Обсудив выдвинутые в записке Архипова доводы в пользу сооружения нефтепровода, съезд пришел к выводу о его преждевременности и принял соответствующую резолюцию 49 голосами против 12.<sup>40</sup> Численный перевес был на стороне бакинских керосинозаводчиков и представителей железнодорожных и пароходных обществ. Заинтересованные в нефтепроводе представители добывающей промышленности остались в меньшинстве.<sup>41</sup> Об этом прямо писал в своем представлении в Комитет министров министр государственных имуществ М. Н. Островский. «Если принять во внимание, что большинство членов этого съезда, — указывал Островский, — принадлежало к бакинской обрабатывающей промышленности, а также представителям железнодорожных и пароходных обществ, то действительный смысл такого постановления становится понятным. Отерочивая прокладку трубопровода на неопределенный срок, бакинские заводчики хотели оставить добывающую промышленность в прежнем выгодном только для них и

<sup>39</sup> Журнал комиссии при Министерстве государственных имуществ: там же, оп. 66, д. 1908, лл. 185—193.

<sup>40</sup> Труды I съезда нефтепромышленников в г. Баку. Баку, 1885, стр. 204—229.

<sup>41</sup> Из 109 участников съезда с правом голоса 27 нефтепромышленников имели только нефтяные промыслы, 42 владели керосиновыми заводами, 28 имели промыслы и заводы, 11 являлись представителями пароходных обществ и железных дорог (там же, стр. VI—X).

подчиненном им положению, а владельцы перевозочных средств старались таким решением избежать опасного для них, по дешевой доставке, конкурента».<sup>42</sup>

С самого начала враждебную позицию по отношению к нефтепроводу занял Нобель. Однако в активную борьбу против нефтепровода Нобель включился позднее. На этом этапе Нобель направил всю свою энергию на закрепление своего монопольного положения на существовавших путях перевозки нефтяных продуктов. При этом фирма Нобеля решительно выступала против любых попыток нефтепромышленников нарушить сложившийся статус-кво, против каждого шага, направленного к усовершенствованию транспортировки нефтяных грузов.

В августе—сентябре 1883 г. в ходатайствах на имя министра путей сообщения Посьета и председателя Высшей железнодорожной комиссии графа Баранова нефтепромышленники подняли ряд вопросов, в том числе об организации прямого сообщения между Баку и внутренней Россией по Закавказской ж. д., через Черное море, по Юго-Западным ж. д., а также об увеличении наливного подвижного состава на железных дорогах.<sup>43</sup> Одновременно правление Грязе-Царицынской ж. д., стремясь сохранить за собой значительную часть нефтяных перевозок, выступило с инициативой организации прямого сообщения по Каспийскому морю, Волге и Царицынской ж. д.<sup>44</sup> Это предложение отвечало интересам преобладающего числа бакинских нефтепромышленников и было одобрено общим собранием нефтепромышленников в сентябре 1883 г.<sup>45</sup> Однако прямое сообщение подрывало преимущественное положение Нобеля. Пытаясь во что бы то ни стало сохранить свою монополию в транспортировке нефтепродуктов, но не имея возможности выступить против проекта прямого сообщения открыто, товарищество «Бр. Нобель» попыталось сделать

<sup>42</sup> Представление министра государственных имуществ в Комитет министров 23 февраля 1887 г.: МКИИР, стр. 665, прим. № 45.

<sup>43</sup> Бакинские известия, 1883, 7 августа, 29 сентября.

<sup>44</sup> Прямое сообщение для перевозки нефтяных грузов было установлено с начала навигации 1884 г., в соответствии с конвенцией, заключенной между обществом Грязе-Царицынской ж. д., товариществом «Нефть» и обществом «Кавказ и Меркурий». По условиям этой конвенции каждый владелец керосина мог сдать свой груз в общий сливной резервуар в Баку и получить соответствующее количество керосина на месте назначения непосредственно из вагона или из складов товарищества «Нефть», уплатив стоимость провоза и хранения или переведя эти расходы на получателя. Прямая перевозка грузов осуществлялась по 25 дорогам (Грязе-Царицынской, Орловско-Витебской, Рижско-Вяземской, Петербургско-Варшавской и др.) при единственном условии — гарантировании нефтепромышленниками выделки односортного керосина (Бакинские известия, 1884, 26 февраля, 15 апреля, 7 июня).

<sup>45</sup> Бакинские известия, 1883, 6 октября.

это обходным путем. Рассчитывая провалить это предложение или в крайнем случае отсрочить его осуществление, Нобель выдвинул проект организации особой компании для перевозки и хранения нефтяных продуктов по всей России. Этот проект являлся составной частью широко задуманной им программы монополизации производства и сбыта нефтепродуктов посредством создания крупного монополистического объединения бакинских нефтепромышленников. В сентябре 1883 г. из Петербурга в Баку прибыл поверенный товарищества «Бр. Нобель» В. А. Полетика с проектом создания синдиката — во главе с 6 крупными фирмами — для урегулирования цен на керосин, ввозимый во внутренние губернии России. С целью стабилизации цен на нефтяные продукты (имелась в виду возможность их повышения до 20%) Полетика предложил ограничить поступление керосина на внутренний рынок размерами спроса и в соответствии с этой цифрой установить нормы производства керосина для каждого завода. Потребность внутреннего рынка в керосине была определена в 12 млн пуд. Исходя из этой цифры, Полетика на заседании комиссии нефтепромышленников по обсуждению его проекта в качестве основы соглашения потребовал предоставления Нобелю производства 6 млн пуд. «Товарищество с будущего года, — заявил он, — будет в состоянии выработать, вывезти и хранить в своих резервуарах до 15 млн пуд. керосина. И, несмотря на это, оно согласно ограничить вывоз своего керосина на русские рынки 6 млн пуд., но с тем, чтобы и все остальные заводчики вместе вывезли тоже не более этого количества».<sup>46</sup> Предполагаемые ограничения касались исключительно внутреннего рынка и не распространялись на производство керосина, предназначенного на экспорт. «Соглашение коснется, — говорил Полетика, — только продажи керосина на внутреннем рынке. Что же касается вывоза керосина за границу, то стесняться бы то ни было действительность в этом направлении не представляется никакой надобности».<sup>47</sup>

Вопросы внешней торговли керосином с 1883 г. занимали в планах товарищества особое место. На чрезвычайном общем собрании пайщиков товарищества «Бр. Нобель» 29 января 1883 г. было решено довести в этом году экспорт керосина до 1 млн пуд.<sup>48</sup> Конфиденциальный доклад правления, относящийся к первой четверти 1883 г., ставил перед товариществом задачу освоения внешних рынков и положительно оценивал возможности в пред-

<sup>46</sup> Там же, 16 октября.

<sup>47</sup> Там же, 18 сентября.

<sup>48</sup> Протокол чрезвычайного общего собрания пайщиков товарищества «Бр. Нобель» 29 января 1883 г.: ЦГИАЛ, ф. 1458, оп. 1, д. 1726, лл. 32—37.

стоящей борьбе за мировой керосиновый рынок с американским нефтяным трестом «Стандард ойл».<sup>49</sup>

Широкий масштаб намеченных Нобелем мероприятий требовал значительных свободных денежных средств, которыми товарищество не располагало. Разрешение этих затруднений в известной мере связывалось с осуществлением предложенного Полетикой проекта. Компания для перевозки и хранения продуктов в России должна была сыграть не только роль противовеса проекту прямой перевозки. Предполагалось, что, поскольку эта компания составит путем объединения имущества крупнейших бакинских фирм, будет возможным под залог образовавшегося значительного акционерного капитала произвести выпуск гарантированных правительством облигаций. Назначение облигационного капитала, по мнению Нобеля, должно было состоять исключительно в приобретении и устройстве перевозочных средств. Для облегчения этой задачи Нобель предлагал уступить компании все свои перевозочные средства: морские и речные суда, вагоны-цистерны, резервуары, разгрузочные станции за 10 млн руб. гарантированными облигациями. Высвободившиеся в результате этой операции средства и могли быть переброшены для реализации планов развития экспортной торговли. Но, ориентируясь на заграничные рынки, Нобель не собирался сдавать позиций, завоеванных на внутренних рынках. В результате осуществления своего плана Нобель не только закреплял за собой половину сбыта всего керосина внутри России, но в качестве обладателя значительной части облигационного капитала фактически становился хозяином и на внутреннем рынке.

Действительный смысл нобелевских предложений не остался неразгаданным. На последнем заседании комиссии, давая оценку проекту Полетики, нефтепромышленник Де Бур говорил: «„Бр. Нобель“, получив облигационный капитал в свои руки, останутся фактически хозяевами этого предприятия, так как, владея всеми облигациями, им не трудно будет влиять как на выбор членов правления, так и на дальнейшее направление дела. Полученные же ими под залог нашего имущества миллионы только дадут товариществу „Бр. Нобель“ еще новые силы, с которыми оно, вероятно, и будет действовать по прежней своей программе, хотя может и перенесет свою деятельность с востока на запад, чтобы таким образом с нашей помощью стать на более прямой и более дешевой путь для доставки нефтяных продуктов на внешние рынки. При существовании компании, имеющей право на исключительную перевозку нефтяных грузов, все наше

<sup>49</sup> Доклад правления товарищества «Бр. Нобель», не позднее апреля 1883 г.: МРНП, стр. 47—53.

нефтяное дело и его дальнейший рост станут в прямую зависимость от этой компании».<sup>50</sup>

Преследующая далеко идущие цели программа урегулирования цеп на внутреннем рынке, так же как и предложения Нобеля о создании перевозочной компании, кончились провалом. Нефтепромышленники, в первую очередь крупные, боясь поглощения товариществом «Бр. Нобель», не поддержали его проекта.

Однако, потерпев неудачу, Нобель не только не сложил оружия, но объявил нефтепромышленникам открытую войну. К началу 1884 г. он вошел в соглашение с целым рядом фирм о покупке нефти. По условиям заключенных договоров Нобель обязывался по определенной цене принимать половину нефти, добытой на промысле в истекшем году, а нефтепромышленники в свою очередь обязывались не продавать нефть никому, кроме товарищества «Бр. Нобель».<sup>51</sup> Эта комбинация, которой искусственно достигалось значительное сокращение добычи нефти, привела не только к быстрому повышению цен на нефть, но сделала вскоре ее приобретение для керосиновозовчиков невозможным. «Цель договоров, заключенных Нобелем, — писала газета «Каспий», — сделаться хозяином керосинового рынка и поднять цену на керосин». Газета рассматривала сделки 1884 г. как следствие прошлогоднего предложения Нобеля об урегулировании цен на керосин.<sup>52</sup>

Именно такого рода соглашения о скупке нефти и керосина, позволявшие Нобелю сосредоточить в своих руках значительную часть поступавших на рынок продуктов, легли в основу его дальнейшей политики. Отказавшись от первоначальных планов синдицирования нефтяной промышленности, Нобель менее откровенными приемами и средствами осуществлял монополизацию нефтяного рынка. Вместе с тем залог своего успеха товарищество по-прежнему видело в преимущественном положении в области транспортировки нефтяных грузов. Поэтому все последующие годы сфера нефтяных перевозок оставалась важнейшей ареной борьбы товарищества с нефтепромышленниками.

С начала 80-х годов, как уже отмечалось, товариществом «Бр. Нобель» был разработан и осуществлен план перевозки нефтяных продуктов во внутренние губернии России по Каспийскому морю и Волге до Царицына и далее по железным дорогам. Этим же путем производился и вывоз нефтяных продуктов товарищества Балтийским морем за границу. С открытием Закавказской ж. д. экспорт нефтяных продуктов Черным морем стал

<sup>50</sup> Бакинские известия, 1883, 20 октября.

<sup>51</sup> Каспий, 1884, 10 и 12 января.

<sup>52</sup> Там же, 24 мая.

гораздо выгоднее. Однако, вложив колоссальные средства в организацию нефтяной торговли через Каспий, товарищество не было заинтересовано в расширении возможностей экспорта по Закавказской ж. д., в чем были заинтересованы остальные керосинозаводчики,<sup>53</sup> товарищество упорно отстаивало преимущества вывоза нефтяных продуктов за границу через внутренние губернии России и даже доказывало, что по сравнению с экспортом Черным морем последнее выгоднее для государства, поскольку от удлинения пути прохождения продуктов по железным дорогам увеличивается якобы железнодорожный сбор. Летом 1884 г. в комиссии при Министерстве путей сообщения представители товарищества «Бр. Нобель» не только не поддержали ходатайство нефтепромышленников об увеличении количества вагонов-цистерн на дороге, но противопоставили ему свое прошение о разрешении проложить керосинопровод для перекачки собственной нефти через Сурам с правом продолжить его до Батума.<sup>54</sup> Отнюдь не отражая действительных намерений товарищества, это ходатайство являлось лишь попыткой сорвать предполагаемое расширение подвижного состава дороги. Характеризуя политику товарищества «Бр. Нобель» в этом вопросе, Совет съезда бакинских керосинозаводчиков писал: «Сначала товарищество выдвигает вопрос об устройстве для себя керосинопровода через перевал Поти-Тифлисской ж. д., и в представленной по этому поводу записке оно уверяет, что этим самым правительство избавится от затрат на усиление провозоспособности дороги, о чем хлопотали нефтепромышленники», а затем представители товарищества Грачев и Белямин «настойчиво добиваются ограничения числа наливных вагонов на Закавказской ж. д. для общего пользования и в то же время просят о разрешении товариществу поставить свой подвижной состав для себя».<sup>55</sup>

В стремлении парализовать конкуренцию товарищество шло на любую крайность. В апреле 1885 г. дело дошло до судебного разбирательства. Речь шла о действиях Нобеля против строительства береговой железнодорожной ветви, связывающей Баку с водами Черного города.

Ходатайство нефтепромышленников о сооружении береговой ветви обсуждалось в специальной правительственной комиссии по вопросу о приспособлении Закавказской ж. д. к нуждам нефтя-

<sup>53</sup> Товарищество «Бр. Нобель» приступило к отправке продуктов по Закавказской ж. д. лишь с конца 1885 г.

<sup>54</sup> Протокол комиссии 21 июня—23 июля 1884 г.: ЦГИАЛ, ф. 268, оп. 1, д. 1220, лл. 45—89.

<sup>55</sup> Заключение Совета съезда нефтепромышленников по вопросу перевозки керосина наливом 17 мая 1885 г.: МКНПР, стр. 55.

ной промышленности еще летом 1884 г.<sup>56</sup> Тогда по тактическим соображениям Нобель присоединился к принятому решению о бесплатном отводе частных земель под железнодорожную ветвь. Однако в начале 1885 г. товарищество опротестовало составленный проект и не дало согласия на продолжение железнодорожной линии по своей земле. Когда был составлен новый проект, предусматривающий проведение железной дороги по городской земле, Нобель скупил ряд участков, примыкающих к территории, предназначенной для строительства. А в ночь на 14 марта, по распоряжению Нобеля, его рабочие, захватив общественную дорогу, воздвигли поперек пути каменную стену и разбросали уже уложенные рельсы и шпалы. На помощь строителям, с которыми нобелевские рабочие завязали настоящее сражение, были вызваны отряды казаков.<sup>57</sup>

В том же году Нобель начал кампанию против использования деревянных судов для перевозки нефтяных грузов. Транспортировка керосина в деревянных баржах без металлических цистерн началась с навигации 1884 г. и за первый год таким путем было вывезено до 1 млн пуд. керосина. Если приобретение дорогостоящих металлических судов мелким и средним нефтепромышленникам было не под силу, то деревянный флот на Каспии и Волге увеличивался с каждым днем и ставил под угрозу монопольное положение Нобеля на Каспии и Волге. Вместе с тем нефтепромышленники, не имевшие ранее собственных наливных судов, оказались теперь в более выгодных условиях, чем товарищество, затратившее на обзаведение наливным флотом колоссальные средства. Поскольку, согласно произведенным Нобелем расчетам, стоимость деревянной баржи была в 7 раз меньше, чем железной той же вместимости,<sup>58</sup> то соответственно и доставка керосина Нобелю обходилась много дороже, чем его конкурентам. Под предлогом борьбы с опасностью взрывов на деревянных судах товарищество вступило в бой со своими конкурентами.

22 января 1885 г. правление товарищества «Бр. Нобель» обратилось к нижегородскому губернатору с ходатайством о безусловном запрещении употребления для перевозки керосина наливом в деревянных судах.<sup>59</sup> Аналогичные ходатайства были отправлены

<sup>56</sup> Протоколы комиссии по вопросу об увеличении перевозочных средств Закавказской ж. д. 21 июня—23 июля 1884 г.: ЦГИАЛ, ф. 268, оп. 1, д. 1220, лл. 70, 87.

<sup>57</sup> Заключение Совета съезда нефтепромышленников по вопросу о перевозке керосина наливом в деревянных баржах 17 мая 1885 г.: МКНПР, стр. 55; Биржевые ведомости, 1885, 6 апреля; Каспий, 1885, 20 апреля.

<sup>58</sup> Заявка товарищества «Бр. Нобель» нижегородскому губернатору о необходимости запрещения перевозки керосина наливом в деревянных баржах 22 января 1885 г.: ЦГИАЛ, ф. 37, оп. 66, д. 1918, лл. 21—22.

<sup>59</sup> Там же, лл. 17—23.



астраханскому, ярославскому, казанскому, самарскому и саратовскому губернаторам. Разоблачая мотивы этих действий Нобеля, «Каспий» писал: «Товарищество „Бр. Нобель“ неизменно убухало громадный капитал на железные баржи, выпустило из своих рук столь желанную перевозочную монополию и теперь старается поправить свои дела, парядившись в обветшалую тогу бескорыстного служителя общественных интересов». <sup>60</sup> Замена имеющихся деревянных судов железными обошлась бы нефтепромышленникам в 28 млн руб. <sup>61</sup> Поэтому требование Нобеля о замене деревянного флота железным было равносильно уничтожению перевозочных средств мелких собственников.

Бакинское отделение Русского технического общества пришло к требованию Нобеля с технической стороны безосновательным. <sup>62</sup> 27 апреля и 6 мая протест фирмы «Бр. Нобель» обсуждался Советом съезда бакинских нефтепромышленников, который вскрыл подоплеку выступления Нобеля. «Истинная цель, преследуемая этой фирмой в рассматриваемой записке, — говорилось в заключении Совета съезда, — представляет домогательство с ее стороны запрещения деревянных наливных барж, чтобы, опираясь на свой железный паливной флот, монополизировать исключительно в своих руках керосиновые рынки... и тогда-то устанавливать по своему произволу цены на керосин, чтобы получить с того самого общества, о безопасности и пользах которого товарищество, по его словам, постоянно радеет, премию за сделанные им ранее ошибки». <sup>63</sup> Для обсуждения вопроса о способе перевозки наливом нефтяных продуктов по внутренним водным путям при Министерстве путей сообщения была образована специальная комиссия с участием нефтепромышленников и представителей пароходных обществ. Учитывая многочисленные протесты, комиссия не нашла возможным безотлагательно удовлетворить ходатайство Нобеля, но перевозка керосина в деревянных баржах наливом была разрешена лишь временно, до конца навигации 1886 г. <sup>64</sup>

<sup>60</sup> Каспий, 1885, 2 апреля.

<sup>61</sup> Биржевые ведомости, 1885, 12 мая.

<sup>62</sup> Заключение комиссии членов Бакинского отделения Русского технического общества 31 марта и 17 апреля 1885 г.: ЦГИАЛ, ф. 37, оп. 66, д. 1918, л. 15.

<sup>63</sup> Заключение Совета съезда нефтепромышленников по вопросу о перевозке керосина наливом в деревянных баржах 17 мая 1885 г.: МКНПР, стр. 56.

<sup>64</sup> Протокол заседаний комиссии при Министерстве путей сообщения для обсуждения способов перевозки наливом нефтяных продуктов по внутренним водным путям 9—25 апреля 1885 г.: ЦГИАЛ, ф. 37, оп. 66, д. 1918, лл. 27—42.

Между тем к весне 1886 г. нефтяная промышленность снова вступила в полосу затруднений. Налицо были признаки нового кризиса перепроизводства.<sup>65</sup> Его причины «Каспий» приписывал перепроизводству вследствие конкурентной борьбы, которая возникла между Нобелем и остальными нефтепромышленниками.<sup>66</sup>

*Вывоз керосина на внутренний рынок (в пудах)*

	1883 г.	1884 г.	1885 г.
«Бр. Нобель» . . . . .	6400000	9500000	10246839
Остальные фирмы . . . . .	5310319	8230442	8915733

На самом же деле возможности сбыта далеко не были исчерпаны, поскольку район потребления керосина в России был крайне ограничен. Несмотря на организацию в 1884 г. прямой наливной перевозки, проблема транспортировки нефтяных продуктов на внутренний рынок по-прежнему оставалась не разрешенной, являясь одним из препятствий для расширения сбыта. Уже в 1885 г., ссылаясь на недостаток наливного состава и «безобразное распределение вагонов», многие нефтепромышленники отказались заключать контракты на отправку грузов прямым сообщением по Грязе-Царицынской ж. д.<sup>67</sup> Неудовлетворительная организация перевозок на этой трассе послужила причиной переброски части нефтяных грузов на другие железные дороги, в том числе на Тамбовско-Саратовскую и Московско-Нижегородскую. Стремясь увеличить нефтяные перевозки, эти дороги значительно снизили железнодорожный тариф и выразили согласие допустить поставку на дорогу частных железнодорожных цистерн. На эти мероприятия Грязе-Царицынская ж. д. в свою очередь ответила понижением тарифа, которое сделало перевозку керосина по конкурирующим дорогам невыгодной.<sup>68</sup> Однако никаких шагов к удовлетворению претензий, предъявленных дороге со стороны нефтепромышленников, недовольство которых не разделялось только товариществом «Бр. Нобель», ею предпринято не было. В сентябре 1886 г. в телеграмме на имя министра путей сообщения нефтепромышленники жаловались

<sup>65</sup> Производство керосина в 1886 г. достигло 34 млн пуд., 9 млн пуд. из этого количества было вывезено за границу и 23 млн пуд. — на внутренние рынки, где вместе с остатком от прошлого года оказалось более 30 млн пуд. Это в два раза превышало норму потребления керосина в России, которая составляла приблизительно 14—16 млн пуд. (Каспий, 1887, 25 февраля, 20 августа).

<sup>66</sup> Каспий, 1886, 9 октября.

<sup>67</sup> Там же, 1885, 22 октября; 1886, 12 января.

<sup>68</sup> В соображениях правления об изменении тарифа указывалось, что понижение производится «ввиду урегулирования провозной платы за перевозку нефтяных продуктов из Царицына с другими конкурирующими путями» (ЦГИАЛ, ф. 268, оп. 3, д. 1984, лл. 5—6).

на явно недостаточную провозоспособность дороги и вместе с тем указывали на роль фирмы «Нобель» в усугублении трудностей в перевозке нефтяных грузов по Грязе-Царицынской ж. д. «Фирма „Бр. Нобель“, — писали они, имеющая собственный наливной подвижной состав, значительно бóльший, чем подвижной состав, находящийся в распоряжении Царицынской дороги, предъявляет требования на вагоны-цистерны железной дороги, уменьшая таким образом средства, которые дорога могла бы предоставить нам. Требования фирмы „Бр. Нобель“ и удовлетворение их железной дорогой приносят нам громадный ущерб, и мы в них видим лишь желание со стороны Нобеля затормозить наш вывоз, так как при существующей ныне у Нобеля организации перевозки средств, которыми он владеет, совершенно достаточно для перевозки всего его керосина».<sup>69</sup>

Действительно, имея на Грязе-Царицынской ж. д. 1500 вагонов-цистерн, фирма получила по разверстке, которую дорога производила в соответствии с наличным количеством предъявляемого керосина, почти половину всех вагонов дороги. Большая же часть собственных вагонов Нобеля, разбросанная по разным железнодорожным станциям, не была в употреблении.<sup>70</sup> А поскольку вывоз товарищества во внутренние губернии России составлял более половины всего вывоза керосина, то и это обстоятельство не могло не отразиться на положении керосинового рынка. Располагая собственными вагонами-цистернами, складами и резервуарами по всей России, товарищество имело огромные преимущества перед остальными нефтепромышленниками, большая часть которых была вынуждена сбывать свой керосин на одном царицынском рынке, где вследствие скопления товара цены упали настолько, что не покрывали даже издержек производства. Естественно, что Нобель рассчитывал извлечь из этого существенные выгоды. Характеризуя положение нефтяной промышленности в 1886 г., Нобель с уверенностью в своей победе писал: «Излишнее производство, которое без сомнения существовало в 1885 г., теперь должно будет довести цены до крайнего предела; понятно, что никто не остановит своего производства, пока оно дает еще какую-либо выгоду, но и не будет долго продолжать работать с убытком. Вопрос поэтому состоит в том, кто может при низких ныне существующих ценах продолжать свое производство и кто должен прекратить?»<sup>71</sup>

Кризис 1886 г. привел к закрытию значительного количества мелких и средних предприятий. Из 136 заводов к концу 1886 г.

<sup>69</sup> Касний, 1886, 26 сентября.

<sup>70</sup> Там же, 4 сентября.

<sup>71</sup> Записка Нобеля о положении керосинового дела в России 24 марта 1886 г.: ЦГИАЛ, ф. 587, оп. 56, д. 1035, л. 8.

в действии были только 89. В то же время, согласно официальному отчету, товарищество «Бр. Нобель» увеличило сбыт керосина в 1886 г., по сравнению с предшествующим годом, на 35%. «Такого результата, — указывалось в отчете, — возможно было достигнуть, конечно, при условии некоторого понижения продажных цен».<sup>72</sup>

Определенные коррективы в состояние нефтяных дел вносила экспортная торговля керосином. В 1883 г. за границу было вывезено 1,5 млн пуд. керосина (1 494 000 пуд.). В 1884 г. вывоз возрос более чем вдвое и равнялся 3 851 000 пуд. В 1885 г. он составлял уже 7 млн пуд. и в 1886 г. достиг 9 млн пуд. В то время как внутренняя торговля с 1883 г. по 1886 г. увеличилась на 77%, внешняя торговля возросла на 522%.<sup>73</sup> Большая часть экспортного керосина шла по Закавказской ж. д. Так, по Закавказской ж. д. было вывезено за границу: в 1884 г. — 2 753 157 пуд., в 1885 г. — 5 373 065 пуд., в 1886 г. — 6 936 000 пуд.<sup>74</sup> Весь вывоз керосина по Закавказской ж. д. в 1886 г. достиг 14 млн пуд. Это стало возможным благодаря увеличению подвижного паливного состава (с 400 вагонов в 1883 г. до 1212 в 1886 г.) и устройству полустанка Ципа, что позволило вдвое увеличить провозоспособность горного участка железной дороги. Однако, несмотря на эти меры, Закавказская ж. д. и теперь могла удовлетворить запросы нефтепромышленников на вагоны в крайне незначительной степени (от  $\frac{1}{10}$  до  $\frac{1}{5}$  требуемого количества вагонов).

При распределении вагонов в заседании железнодорожной комиссии они брались чуть ли не с боя. Правила распределения наливных вагонов все время эволюционировали в сторону лучшего обеспечения интересов крупных фирм. Если первоначально на долю крупных фирм была отведена  $\frac{1}{3}$  вагонов, то к началу 1886 г. им предоставлялась уже  $\frac{1}{2}$ . В соответствии с правилами, выработанными временным комитетом по распределению вагонов в марте 1886 г., крупным фирмам отводилось  $\frac{2}{3}$  вагонов.<sup>75</sup> Ввиду острого недостатка в паливных вагонах, правление дороги в 1886 г. стало заключать конвенции на поставку нефтепромышленниками собственных наливных вагонов, чем опять-таки в первую очередь воспользовались крупные фирмы.

Таким образом, расширение внешней торговли, участие в которой мелких и средних нефтепромышленников было незначи-

<sup>72</sup> Товарищество нефтяного производства «Бр. Нобель». Отчет за 1886 г. СПб., 1887, стр. 1.

<sup>73</sup> Каслий, 1888, 9 февраля.

<sup>74</sup> Представление министра государственных имуществ в Комитет министров 28 февраля 1887 г.: ЦГИАЛ, ф. 37, оп. 33, д. 31, л. 196.

<sup>75</sup> Там же, оп. 31, д. 350, лл. 42—43.

тельным, не могло оказать существенного влияния на состояние их дел. В обстановке кризиса противоречия между различными группировками в нефтяной промышленности проявились с особой силой. Наиболее острый характер приняла борьба по вопросу о налоге на нефть. С инициативой введения налога выступили крупнейшие бакинские нефтепромышленники, которые стремились усугубить трудности, переживаемые нефтяной промышленностью, для дальнейшего наступления на своих конкурентов.<sup>76</sup> Новый толчок в этих условиях получила борьба по вопросу о нефтепроводе. «Никогда еще, кажется, не обострялась так борьба сторонников и противников нефтепровода, как в настоящее время», — писала газета «Каспий» в ноябре 1886 г.<sup>77</sup> Многочисленные ходатайства о немедленном сооружении нефтепровода, поданные главноначальствующему гражданской частью на Кавказе, министру государственных имуществ, министру финансов, выражали прежде всего заинтересованность в нефтепроводе представителей добывающей промышленности. Последняя целиком зависела от горстки бакинских керосинозаводчиков, которые являлись единственными покупателями их нефти и диктовали свои условия. С 5 коп. за пуд в 1880 г. цена на сырую нефть снизилась до 1½ коп. и не покрывала даже издержек производства. При появлении фонтанов нефть продавалась за полкопейки и ниже. С нефтепроводом, который предполагал шоявление на Черноморском побережье новых нефтеперегонных заводов, представители добывающей промышленности связывали надежду на улучшение своих дел.

Под ударами кризиса 1886 г. в лагерь сторонников нефтепровода перешла и часть представителей обрабатывающей промышленности.<sup>78</sup> Однако большинство бакинских керосинозаводчиков занимало диаметрально противоположную позицию и решительно выступало против проекта.<sup>79</sup>

Одним из средств, направленных на срыв Каспийско-Черноморского нефтепровода, было муссирование слухов об истощении бакинских нефтяных месторождений. Сознательно подогревае-

<sup>76</sup> Вопрос обложения нефтяной промышленности налогом не рассматривается, поскольку он выходит за рамки темы настоящей статьи.

<sup>77</sup> Каспий, 1886, 6 ноября.

<sup>78</sup> Идею сооружения нефтепровода поддержали, в частности, бакинские керосинозаводчики Г. З. А. Тагиев и С. Багиров (прошение нефтепромышленников министру государственных имуществ 3 октября 1886 г.: ЦГИАЛ, ф. 37, оп. 33, д. 31, лл. 98—99).

<sup>79</sup> Проект строительства нефтепровода вызвал также возражения со стороны углепромышленников Юга России, которые опасались появления на Черноморском побережье дешевого нефтяного топлива (Труды XI съезда горнопромышленников Юга России. Харьков, 1886; Труды XII съезда горнопромышленников Юга России. Харьков, 1887).

мые крупными бакинскими нефтепромышленниками слухи о нефтяном истощении превратились в 1886 г. в настоящую панику. Наибольшую активность в распространении заведомо ложных утверждений проявлял Нобель. В начале 1886 г. он потребовал создания специальной правительственной комиссии для тщательного изучения вопроса об истощении нефтяных промыслов,<sup>80</sup> выступил с предложением налога на нефть и ряда других мероприятий, которые могли якобы отдалить крах нефтяного дела. Пропаганда сторонников «теории» наступающего истощения перешла даже за пределы Российской империи. В работе В. Пархоменко «Д. И. Менделеев и русское нефтяное дело» приводятся факты о появлении в зарубежных газетах статей об истощении русских нефтяных месторождений. «Целью этой пропаганды, — пишет Пархоменко, — было отвлечь иностранных капиталистов от вложения средств в сооружение Баку-Батумского нефтепровода и вообще в русское нефтяное дело».<sup>81</sup> Панические слухи о начавшемся истощении были решительно опровергнуты Д. И. Менделеевым, который по заданию Министерства государственных имуществ посетил Баку в мае и августе 1886 г. В работе «Бакинское нефтяное дело в 1886 г.», представлявшей собой отчет о его поездке, Менделеев доказал, что «ныне в Баку еще не может быть речи об истощении».<sup>82</sup>

Менделеев отмечал то обстоятельство, что русская нефтяная промышленность «сосредоточилась исключительно в Баку, откуда готовый товар вывозить нет других средств и путей, кроме Закавказской ж. д. и Волги. 40 млн пуд. готового товара может производить Баку; больше не в состоянии, потому что нет средств для отправки этого товара, если он и будет произведен».<sup>83</sup> Вот почему Менделеев считал, что в условиях «вывоза нефти в том или другом виде из Баку лежит весь вопрос будущности бакинской нефтяной промышленности»<sup>84</sup> и с самого начала горячо поддерживал идею сооружения Каспийско-Черноморского нефтепровода.<sup>85</sup> «Без

<sup>80</sup> Ходатайство Нобеля министру государственных имуществ, январь 1886 г.: ЦГИАЛ, ф. 37, оп. 31, д. 368, л. 1.

<sup>81</sup> В. Е. Пархоменко. Д. И. Менделеев и русское нефтяное дело. М., 1957, лл. 228—229.

<sup>82</sup> Д. И. Менделеев. Бакинское нефтяное дело в 1886 г. Сочинения, т. X, Л.—М., 1949, стр. 623.

<sup>83</sup> Там же, стр. 643.

<sup>84</sup> Там же.

<sup>85</sup> В серии статей под заголовком «По нефтяным делам» (1885 г.), в статьях «К вопросу о нефтепроводе» (1886 г.), «Бакинское нефтяное дело в 1886 году», «К вопросу о нефтепроводе и керосинопроводе» (1887 г.), «По поводу слухов о бакинском нефтяном истощении» (1887 г.) и других Д. И. Менделеев доказывал необходимость сооружения нефтепровода.

нефтепровода, — писал Менделеев, — нефтяное дело Баку должно прекратить свое развитие».<sup>86</sup>

В своем отчете Министерству государственных имуществ Д. И. Менделеев противопоставлял нефтепровод керосинопроводу. Сооружение последнего, как писал Менделеев, приведет лишь «к укреплению той косности заводчиков... которая состоит в упорном стремлении производить из нашей нефти керосин, подобный американскому».<sup>87</sup> Нефтепровод же, по мнению Менделеева, «должен послужить к устранению этой косности, так как возбудит на берегах Черного моря устройство новых заводов»,<sup>88</sup> которые в силу целого ряда обстоятельств вынуждены будут перейти к иным способам переработки сырья, что явится стимулом и для перестройки и развития бакинского нефтяного производства.

Со строительством нефтепровода Д. И. Менделеев связывал в первую очередь возникновение на Черном море второго центра нефтеперерабатывающей промышленности, соперничающего с Баку. «Недостатки современного положения нефтяных наших дел определяются монополизмом нефтяных дел, перешедших в руки одних бакинских заводчиков», — писал Менделеев и ждал успеха «только от отсутствия всякого вида монополизма и прежде всего от одновременного существования бакинских и черноморских заводов». «Еще высший результат рисуется мне тогда, — продолжал Менделеев, — когда вместе с бакинскими и черноморскими заводами будут существовать и действовать волжские нефтяные заводы».<sup>89</sup>

По мнению Менделеева, черноморские заводы будут иметь для экспортной торговли такое же значение, как волжские заводы для внутреннего потребления.<sup>90</sup> Отстаивая свою программу, Менделеев утверждал, что «только бакинским заводчикам, подобным Л. Э. Нобелю, есть свой интерес защищать монополизм бакинских заводов».<sup>91</sup>

До тех пор пока Нобель не верил в реальность нефтепровода, он занимал выжидательное положение. Но к началу 1887 г. неф-

<sup>86</sup> Д. И. Менделеев. По вопросу о нефтепроводе и керосинопроводе. Там же, стр. 741.

<sup>87</sup> Д. И. Менделеев. Бакинское нефтяное дело в 1886 г. Там же, стр. 646. Д. И. Менделеев показал, что переработка нефти в Баку приняла совершенно ложное направление, не обусловленное свойствами кавказской нефти: бакинские заводчики, приняв за образец американский петролеум, получают из кавказской нефти сходный с американским осветительным маслом продукт, которого в ней содержится не более 20—30%, в то время как выход тяжелых осветительных масел из бакинской нефти может быть доведен до 80%.

<sup>88</sup> Там же.

<sup>89</sup> Там же, стр. 655.

<sup>90</sup> Д. И. Менделеев. По нефтяным делам. Там же, стр. 494.

<sup>91</sup> Там же, стр. 499.

тепловодный вопрос, казалось, сдвинулся с мертвой точки. 12 января 1887 г. Соединенное присутствие Совета министра государственных имуществ и Горного совета вынесло положительное решение о предоставлении частной компании права устройства Каспийско-Черноморского нефтепровода.<sup>92</sup> А 16 января Нобель отправил министру государственных имуществ письмо с просьбой сообщить ему условия предполагаемой концессии. «До сих пор, — писал Нобель, — я не позволял себе утруждать вас каким-либо заявлением по вопросу о проведении Баку-Батумского нефтепровода, уже три года вызывающему ожесточенную полемику о пользе и вреде предполагаемого сооружения». Он подчеркивал, что и теперь не видит повода к беспокойству, так как не допускает, «чтобы правительство захотело преднамеренно разорить русскую нефтеобрабатывающую промышленность» и в данном случае выполняет лишь поручение Бакинской городской думы.<sup>93</sup> Однако Нобель получил неожиданный отпор. Ему ответили, что министр государственных имуществ не видит оснований сообщать какие-либо сведения, поскольку вопрос о нефтепроводе окончательно рассмотрен.<sup>94</sup> Тогда Нобель рассылает по всем инстанциям (главноначальствующему гражданской частью на Кавказе, председателю Комитета министров, царю) протест против «монополии» на сооружение нефтепровода и ходатайствует о предоставлении всем желающим права прокладывать собственные нефтепроводы или керосинопроводы. В местной и столичной печати появляется большое количество антинефтепроводных статей, некоторые из которых за подписью самого Нобеля.<sup>95</sup> Наконец, Нобель вторично обращается к министру государственных имуществ.<sup>96</sup> В поданной им записке доказывалось, что нефтепровод не вызывается насущной потребностью нефтяной промышленности, указывалось на отрицательные последствия сооружения нефтепровода и выдвигалась идея Баку-Батумского керосинопровода, уже развенчанная Д. И. Менделеевым.

Одновременно был поднят вопрос о строительстве общедоступных керосинопроводов через Сурамский перевал.<sup>97</sup> 22 февраля

<sup>92</sup> Журнал Совета министра государственных имуществ и Горного совета, 24 января 1887 г.: ЦГИАЛ, ф. 37, оп. 33, д. 31, лл. 155—173.

<sup>93</sup> Письмо Нобеля министру государственных имуществ 16 января 1887 г.: МКНПР, стр. 80—81.

<sup>94</sup> Ответ директора Горного департамента Нобелю 23 января 1887 г.: ЦГИАЛ, ф. 37, оп. 33, д. 31, лл. 152—153.

<sup>95</sup> Новое время, 1887, 18 февраля; Новости и биржевая газета, 1887, 28 февраля; 1 марта.

<sup>96</sup> Записка Нобеля министру государственных имуществ 13 марта 1887 г.: МКНПР, стр. 81—85.

<sup>97</sup> Сурамский перевал, по которому проходила Закавказская ж. д., вследствие крутизны подъемов мог пропустить весьма незначительное ко-



Бакинская городская дума обратилась к главноначальствующему гражданской частью на Кавказе А. М. Дондукову-Корсакову с ходатайством о разрешении на строительство керосинопроводов через Сурам.<sup>98</sup> В данном случае дума выступала выразителем интересов Нобеля, предложение которого о строительстве керосинопроводов наряду с задачей расширения возможностей экспорта своего керосина имело целью отвлечь внимание правительства от вопроса о нефтепроводе, подменить проект нефтепровода проектом малоэффективных керосинопроводов и, в конечном счете, сорвать осуществление нефтепровода. Поддерживая прошение думы, А. М. Дондуков-Корсаков писал в Петербург, что «единственный выход из тяготеющего над нашей нефтяной промышленностью кризиса, созданного как избытком производства, так и отсутствием перевозочных средств, заключается в немедленном дозволении устройства частных керосинопроводов через Сурамский перевал», и ходатайствовал о рассмотрении Комитетом министров этого вопроса параллельно с проектом Каспийско-Черноморского нефтепровода.<sup>99</sup>

Обсуждение проекта Каспийско-Черноморского нефтепровода в Комитете министров по представлению министра государственных имуществ<sup>100</sup> состоялось 24 и 31 марта 1887 г.<sup>101</sup> Основываясь на отчете Д. И. Менделеева,<sup>102</sup> министр Островский дал подробную характеристику бакинской нефтяной промышленности и высказался за сооружение транскавказского нефтепровода. Комитет министров большинством голосов одобрил выдвинутый проект и рекомендовал «для достижения наиболее выгодных как для нефтяной промышленности, так и для правительства условий постройки и эксплуатации нефтепровода» провести конкурс между лицами, претендующими на получение концессии. Наряду с этим Комитет министров высказался за удовлетворение ходатайства

---

личество поездов и являлся основным препятствием для расширения провозоспособности дороги.

<sup>98</sup> Телеграмма Бакинской городской думы главноначальствующему гражданской частью на Кавказе 22 февраля 1887 г.: ЦГИАЛ, ф. 37, оп. 33, д. 31, лл. 178—179.

<sup>99</sup> Отношение главноначальствующего гражданской частью на Кавказе председателю Комитета министров 24 февраля 1887 г.: там же, лл. 181—182.

<sup>100</sup> Представление М. П. Островского в Комитет министров 28 февраля 1887 г.: там же, лл. 184—209.

<sup>101</sup> Журнал Комитета министров, 24 и 31 марта 1887 г.: ЦГИАЛ, ф. 1263, оп. 1, д. 4584, лл. 394—472; выписка из «Журнала Комитета министров»: МКНПР, стр. 85—95.

<sup>102</sup> Д. И. Менделеев. Бакинское нефтяное дело в 1886 г. Сочинения, т. X, Л.—М., 1949, стр. 595—713.

керосинозаводчиков об устройстве керосинопроводов через Сурам.<sup>103</sup>

После рассмотрения полученных предложений о сооружении нефтепровода<sup>104</sup> специальное совещание при Министерстве государственных имуществ остановилось на двух проектах — А. С. Лаврова и И. П. Илимova.<sup>105</sup> Последний начал ходатайство-

<sup>103</sup> Поднятая Нобелем шумиха по поводу строительства керосинопроводов через Сурам свелась, однако, к постройке единственного керосинопровода товарищества «Бр. Нобель». Керосинопровод длиной в 62 версты шел от ст. Михайлово до ст. Квирилы и был рассчитан на перекачку собственного керосина товарищества. Пущенный в ход весной 1889 г. керосинопровод создал для остальных нефтепромышленников дополнительные осложнения, вследствие загромождения равнинных участков дороги новым количеством вагонов для подвоза керосина товарищества к керосинопроводу. В 1890 г. VI съезд бакинских нефтепромышленников потребовал передачи керосинопровода Нобеля в общее пользование «без всяких привилегий в чью бы то ни было пользу». В конце 1891 г. была образована комиссия для выработки новых условий пользования устроенным товариществом «Бр. Нобель» керосинопроводом. В связи с несогласием товарищества на изменение условий договора от 20 мая 1887 г., Министерство путей сообщения отдало распоряжение о прекращении с 1 января 1893 г. действия керосинопровода товарищества «Бр. Нобель» на Сурамском перевале (договор товарищества «Бр. Нобель» с правлением Закавказской ж. д. 20 мая 1887 г.: ЦГИАЛ, ф. 268, оп. 3, д. 81, лл. 325—327; отношение управляющего Министерством путей сообщения управляющему Министерством финансов 19 декабря 1892 г.: там же, д. 82, лл. 87—88; Труды VI экстренного съезда нефтепромышленников в г. Баку. Баку, 1890).

<sup>104</sup> Летом 1887 г. американец Тведл предпринял еще одну попытку получить концессию на сооружение нефтепровода. В июле 1887 г. он обратился с ходатайством о предоставлении ему права проложить трубопровод через Сурамский перевал от ст. Михайлово до г. Батума. В удовлетворении ходатайства Тведлу было отказано на том основании, что его предложение запоздало и не соответствует утвержденному проекту (телеграмма Тведла министру финансов, не позднее 16 июля 1887 г.; письмо Тведла министру финансов, не позднее 24 июля 1887 г.; телеграмма Министерства государственных имуществ Тведлу 31 июля 1887 г.: ЦГИАЛ, ф. 37, оп. 31, д. 403, лл. 2, 5, 10).

<sup>105</sup> В начале 80-х годов Илимов приобрел нефтяной участок в Бинагадах и в 1881 г. совместно с Новосельским учредил «Кавказское нефтяное товарищество», которое на основании правил 1 февраля 1872 г. получило в арендное пользование до 240 дес. земли в Сальянах, у Божьего промысла и мыса Алят. В том же году Илимовым при содействии французского Банк де Лион е де ла Луар (Banque de Lyon et de la Loire) была организована франко-русская «Компани жeneralъ д'эксплуатасьен де нафт е де петроль де Коказ» («Compagnie générale d'exploitation de naphthes et de pétroles du Caucase»), которая за 7 млн фр. приобрела как земли, принадлежавшие Илимову лично, так и «Кавказскому нефтяному товариществу». Однако при бурении серьезных признаков нефти обнаружено не было, и компания потерпела крах. В 1882 г. имущество франко-русской компании было приобретено учрежденным Илимовым и С. И. Щастливцевым «Бакинским горным товариществом» (Вестник промышленности, 1884, сентябрь, стр. 101—105; Новое обозрение, 1887, 7 сентября; Каспий, 1889, 29 июня).

вать о предоставлении ему концессии на сооружение нефтепровода с лета 1884 г.<sup>106</sup> Тогда же он вступил в переговоры с известным бельгийским акционерным обществом «Сосьете Кокериль» («Société Cockerill»), которое в результате достигнутого между ними соглашения брало на себя работы по сооружению нефтепровода между Черным и Каспийским морями.<sup>107</sup> Весной 1885 г. Илимов получил предложение фирмы «Шодуар», связанной с «Сосьете Кокериль», изготовить большую часть требуемых для нефтепровода труб на трубопрокатном заводе «Ш. и Г. Шодуар» в Петербурге.<sup>108</sup> Соглашение с «Сосьете Кокериль» обеспечило Илимову также участие в предприятии бельгийских банков — Банк генераль де Льеж сосьете аноним (Banque général de Liege société anonyme)<sup>109</sup> и Креди генераль Льежуа сосьете аноним (Crédit général Liegeois société anonyme).<sup>110</sup> В мае 1887 г. Илимов представил в Министерство государственных имуществ проект устава общества Каспийско-Черноморского нефтепровода.<sup>111</sup>

В конкурсе принял участие также отставной генерал-майор А. С. Лавров, владеец небольшого завода по изготовлению медных и бронзовых изделий в Гатчине. В начале 1886 г. он обратился к министру государственных имуществ с ходатайством о предоставлении ему концессии на сооружение нефтепровода, обязуясь изготовить нефтепроводные трубы и другие принадлежности только на русских заводах.<sup>112</sup> В следующем году Лавров выразил готовность принять участие «в состязании на получение концессии» и представил в Министерство государственных имуществ проект устава и пояснительную записку к нему.<sup>113</sup> Лавров рассчитывал на помощь парижского банкирского дома «Эмиль Эрланже К<sup>о</sup>» («Emile Erlanger C<sup>o</sup>»), который обещал ему свою поддержку, делая, однако, существенную оговорку: «Само собой

<sup>106</sup> Ходатайство Илимова в Министерство государственных имуществ от 10 июля 1884 г.; ходатайство от 3 августа 1884 г.; ходатайство от 30 апреля 1885 г.; представленный Илимовым предварительный расчет стоимости нефтепровода: ЦГИАЛ, ф. 37, оп. 31, д. 270, лл. 1—6, 8—13, 25—28, 41—45.

<sup>107</sup> Письмо директора «Сосьете Кокериль» Илимову 26 декабря 1885 г.: там же, л. 56.

<sup>108</sup> Письмо фирмы «Шодуар» Илимову 26 декабря 1885 г.: там же, л. 35.

<sup>109</sup> Письмо Банк генераль де Льеж сосьете аноним Илимову 30 марта 1885 г.: там же, л. 23.

<sup>110</sup> Письмо Креди генераль Льежуа сосьете аноним Илимову 31 марта 1885 г.: там же, л. 24.

<sup>111</sup> Проект устава общества Каспийско-Черноморского нефтепровода: там же, лл. 89—124.

<sup>112</sup> Ходатайство Лаврова министру государственных имуществ 28 января 1886 г.: там же, лл. 57—60.

<sup>113</sup> Ходатайство Лаврова министру государственных имуществ 14 апреля 1887 г.; объяснительная записка к проекту 15 мая 1887 г.; проект устава 6 июня 1887 г.: там же, лл. 71, 125—132, 146—173.

разумеется, что детали концессии должны быть нами одобрены, и тогда мы внесем залог, который будет назначен в согласии с нами». <sup>114</sup> Аналогичные условия ставил и директор французского общества «Денен и Айзен Мартеле». <sup>115</sup>

В результате сравнения представленных на совещание проектов Лаврова и Илимова вопрос о концессии был решен в пользу последнего. По главным пунктам состязания — в отношении поцудной платы за прогон нефти, срока исключительного пользования нефтепроводом, времени перехода предприятия в собственность казны, денежных обязательств компании в отношении казны — Илимовым были предложены наиболее выгодные условия. При обсуждении проекта Лаврова неблагоприятное впечатление произвели условия, которые поставили перед ним иностранные капиталисты. Совещание отметило, что барон Эрлангер выговаривает «себе право после выдачи концессии обсуждать устав общества и детали дела», из чего следует, что если Эрлангер «не найдет возможным согласиться на устав общества, одобренный гг. министром государственных имуществ и управляющим Министерством финансов, то к осуществлению нефтепровода не будет приступлено вовсе». <sup>116</sup> Вопрос о передаче Илимову концессии на сооружение нефтепровода и об образовании Общества Каспийско-Черноморского нефтепровода был окончательно решен Комитетом министров в декабре 1887 г. <sup>117</sup>

Согласно уставу Общества Каспийско-Черноморского нефтепровода <sup>118</sup> Илимову был предоставлен 4-месячный срок со дня опубликования устава, истекающий 12 июля 1888 г., в течение которого он должен был внести 40% стоимости всех акций и представить залог в 1 млн руб.

Однако в июне Илимов подал в Министерство государственных имуществ ходатайство о продлении данного ему срока еще на 6 месяцев, объясняя, что ему не удалось собрать необходимого капитала, вследствие некоторых неблагоприятных обстоя-

<sup>114</sup> Письмо «Эмиль Эрланже К<sup>о</sup>» Лаврову 30 января 1886 г.: там же, л. 65. Это условие «оставить за собой полную свободу обсуждать детали» было повторено в письме «Эмиль Эрланже К<sup>о</sup>» от 26 января 1887 г., в котором компания вновь подтвердила свое желание «оказать проекту содействие и принять в нем (предприятии, — В. И.) свое участие» (там же, л. 75).

<sup>115</sup> Мартеле — Лаврову 1 мая 1887 г.: там же, л. 72.

<sup>116</sup> Журнал совещания для предварительного рассмотрения предложений об устройстве Каспийско-Черноморского нефтепровода: там же, оп. 31, д. 410, л. 50.

<sup>117</sup> Журнал Комитета министров от 24 ноября, 11 и 15 декабря 1887 г.: ЦГИАЛ, ф. 1263, оп. 1, д. 4609, лл. 233—280.

<sup>118</sup> Устав Общества Каспийско-Черноморского нефтепровода: ЦГИАЛ, ф. 37, оп. 66, д. 2047.

тельств.<sup>119</sup> В их числе следует указать в первую очередь на враждебную позицию, занятую в отношении предложений Илимова парижским банкирским домом Ротшильдов.

Парижские Ротшильды вошли в нефтяную промышленность России, скупив в мае 1886 г. акции Батумского нефтепромышленного общества, переименованного затем в Каспийско-Черноморское нефтепромышленное и торговое общество. Поставив своей целью монополизацию сбыта русского керосина за границей, общество, воспользовавшись денежными затруднениями бакинских керосинозаводчиков, заключило с большинством из них договоры о комиссионной продаже всего керосина, производимого ими на экспорт.<sup>120</sup> Причем в силу этих контрактов в распоряжении Ротшильда оказалась и значительная часть перевозочных средств Закавказской ж. д., так как керосинозаводчики передавали обществу все собственные вагоны, а также вагоны дороги, причитающиеся им по разверстке. По данным нефтепромышленника М. И. Лазарева, Ротшильд заключил контракты с 52 заводчиками, которые по количеству отправок в вагонах Закавказской ж. д. составляли 50%, а по количеству собственных вагонов — 68%. Из 3832 вагонов, отправляемых из Баку в декабре 1888 г., Ротшильдом было принято в Батуме 1800 вагонов.<sup>121</sup> В 1888 г. 42% заграничного вывоза нефтяных продуктов принадлежало Ротшильду (из 29 888 114 пуд. — 12 389 638).<sup>122</sup>

Судя по газетным сведениям, Илимов, добываясь концессии на нефтепровод, первоначально намеревался войти в соглашение с парижскими Ротшильдами.<sup>123</sup> Последние, однако, рассчитывали получить концессию независимо от Илимова. О концессии на нефтепровод ходатайствовал зять Ротшильда М. Эфрусси.<sup>124</sup> Когда же

<sup>119</sup> Представление министра государственных имуществ в Комитет министров 13 февраля 1890 г.: там же, оп. 31, д. 410, л. 68.

<sup>120</sup> Записка о деятельности фирмы Ротшильда, не позднее 5 декабря 1888 г.: ЦГИАЛ, ф. 575, оп. 11, д. 293, лл. 323—325; письмо заведующего акцизными сборами Закавказского края в Департамент неокладных сборов 12 января 1889 г.: МКНПР, стр. 118—121; докладная записка директора Каспийско-Черноморского общества министру финансов 6 февраля 1889 г.: ЦГИАЛ, ф. 575, оп. 11, д. 293, лл. 408—411; письмо председателя Каспийско-Черноморского общества министру финансов 9 мая 1889 г.: ЦГИАЛ, ф. 268, оп. 2, д. 1108, л. 9; Каспий, 1886, № 136, 22 июня; 1887, № 80, 22 апреля; 1888, № 184, 28 августа; № 195, 14 сентября.

<sup>121</sup> М. И. Лазарев. Современное положение русской нефтяной промышленности и нефтяного экспорта. СПб., 1889, стр. 75—76.

<sup>122</sup> Представление Департамента железнодорожных дел в Совет по железнодорожным делам о мерах к упорядочению перевозок нефтяных продуктов по Закавказской ж. д.: ЦГИАЛ, ф. 268, оп. 1, д. 282, л. 24.

<sup>123</sup> Каспий, 1886, 26 ноября; 1887, 30 декабря; 1889, 10 марта; Новое время, 1887, 18 декабря; Новое обозрение, 1889, 23 февраля.

<sup>124</sup> Каспий, 1888, 22 июля; Новое обозрение, 1888, 29 января.

ходатайство было отклонено, Ротшильды заняли в вопросе о нефтепроводе отрицательную позицию, опасаясь, что нефтепровод подорвет их монополию в транспортировке нефтяных продуктов к Черному морю. Характеризуя роль Ротшильдов в неудачах Илимova, министр государственных имуществ М. Н. Островский писал: «В Париже подыскание капиталов оказалось безуспешным, вследствие внезапного противодействия, встреченного им (Илимовым, — В. И.) со стороны фирмы Ротшильда. Эта фирма, оперирующая в Баку в лице Каспийско-Черноморского общества и поставившая себе задачей скупать лишь на месте по возможно дешевой цене весь керосин, отправляемый из Баку за границу, — каковая задача выполняется ею весьма успешно и чем, по ее мнению, исчерпывается весь вопрос нефтяного экспорта и все задачи в нефтяном деле, — нашла для себя неудобной конкуренцию новых капиталов, которые явились бы с нефтепроводом. Влияние Ротшильда на парижском рынке оказалось столь сильным, что многие учреждения и лица, уверенные в будущности нефтепроводного предприятия, не решились, однако, взяться за его осуществление только в силу этой оппозиции Ротшильда».<sup>125</sup>

Таким образом, усилия Илимova обеспечить финансовую поддержку парижского денежного рынка оказались тщетными.<sup>126</sup> Тем не менее необходимые капиталы были найдены. К услугам Илимova оказался денежный рынок Лондона. Усиленный поток

<sup>125</sup> Представление министра государственных имуществ в Комитет министров 23 июня 1888 г.: МГНПР, стр. 676, прим. № 30<sup>3</sup>. Аналогичную оценку давали «Московские ведомости», отмечая, что в нефтепроводном предприятии «должны были принять участие первоклассные банки Франции, когда обнаружилось, что Ротшильд, действующий в нефтяном деле на Кавказе под именем Кавказско-Черноморского общества и заинтересованный в том, чтобы запереть бакинских заводчиков с их керосином в Баку, дабы легче скупать там его по дешевым ценам, не только не отнесся нейтрально к делу нефтепровода, но усмотрел в нем опасность для своих монопольных намерений быть единственным продавцом русского керосина в Европе. Новые капиталы, которые должны были явиться с нефтепроводом на Кавказ, представлялись ему непущной помехой к сосредоточению этого дела целиком в его руках... К сожалению, зависимость парижских домов, даже чисто французских, от Ротшильдов оказалась настолько сильной, что они не нашли возможности взять на себя реализацию дела, встретив недоброжелательство Ротшильдов» (Московские ведомости, 1888, 21 июня).

<sup>126</sup> В дальнейшем Ротшильды также выступили против проекта керосинопровода, выдвинутого рядом бакинских нефтепромышленников. Переписка одного из директоров фирмы Ротшильдов А. Бэра с директором Горного департамента Министерства государственных имуществ К. А. Скальковским свидетельствует о том, что парижские банкиры всемерно стремились сохранить за собой монополию в доставке нефтепродуктов к Черному морю (см.: Бэр — Скальковскому 31 января 1890 г., 10 января 1891 г., 22 января 1891 г.: Архив ЛОИИ, ф. 202, д. 21, лл. 165—166, 178, 180).

английских капиталов в русскую нефтяную промышленность отнесится к самому концу XIX в.

Однако интерес к бакинским нефтяным делам пробудился гораздо раньше. В 1883 г. Баку посетил известный путешественник англичанин Чарльз Марвин. Вернувшись на родину он выпустил брошюру «Баку — нефтяница Европы». В этой брошюре он предлагал соотечественникам, опередив конкурентов, принять участие в развитии этой новой отрасли промышленности, которую ожидает великое будущее. В конце 1886 г. в Лондоне была издана его новая брошюра — «Грядущий поток русской нефти».<sup>127</sup> Сделав вывод, что Россия может залить своим керосином весь мир и Америка рано или поздно должна уступить ей первенство, Марвин упрекал англичан за их равнодушие к русским нефтяным богатствам. Он предупреждал, что если и впредь они останутся столь же индифферентны, то всеми выгодами воспользуются другие. Марвин считал, что «русское нефтяное дело слишком заманчиво, чтобы Англия пропустила его между пальцами», и для проникновения в бакинскую нефтяную промышленность призывал воспользоваться сооружением нефтепровода. Каспийско-Черноморскому нефтепроводу в брошюре был посвящен отдельный параграф, озаглавленный «Англия и предполагаемый нефтепровод». По мнению Марвина, «это предприятие — очень прочное заложение капитала и, без сомнения, даст предпринимателям немалые выгоды». Поэтому Марвин выражал надежду, что «русский нефтепровод вместе со всеми потребными для него приспособлениями, машинами, насосами, резервуарами и прочим не попадет в немецкие или бельгийские руки». Призыв Марвина нашел отклик в Англии, тем более что запах бакинского керосина уже потревожил кое-кого из английских капиталистов. В течение 1886 г. английская фирма «Джон Рассел энд Ко» («John Russel and Co») дважды посылала на Кавказ своих представителей. Не была безучастной к идее нефтепровода и фирма «Сэр Чарльз Прис энд Ко» («Sir Charles Price and Co»), занимавшаяся переработкой бакинских нефтяных остатков. Весьма показателен факт присутствия на III съезде бакинских нефтепромышленников представителя лондонской торговой палаты Стюарта и английского вице-консула в Батуме Пикока.

Финансовая сделка между Илимовым и группой английских капиталистов была заключена 2 июня 1888 г.<sup>128</sup> Однако письмом

<sup>127</sup> Брошюра Ч. Марвина напечатана в «Горном журнале» (1887, № 1).

<sup>128</sup> К сожалению, нам не удалось установить имен английских капиталистов, изъявивших готовность дать средства для сооружения нефтепровода. М. Н. Островский, которому был передан как подлинный проект контракта, подписанный 2 июня, так и письма от 4 июня, отмечает, что

от 4 июня этого же года английские капиталисты известили Илимova об аннулировании договора,<sup>129</sup> выразив, правда, надежду, что если русское правительство не откажется продлить срок образования общества еще на 6 месяцев, то в течение этого времени нужный капитал непременно будет ими собран. Когда же отсрочка была получена (до 12 января 1889 г.),<sup>130</sup> английские капиталисты обусловили свое участие в деле требованием некоторых отступлений от устава, в частности потребовали обеспечения правительством доходности облигаций общества в размере 3% в течение 15 лет со времени открытия действия нефтепровода.<sup>131</sup> При этом синдикат английских капиталистов во главе с лордом Кильмореем предоставил Илимову залог в 1 млн руб., который был внесен им в С.-Петербургское агентство Лионского кредита.

Предложения англичан в мае 1889 г. подверглись обсуждению в особом совещании представителей Министерства государственных имуществ и Министерства финансов под председательством А. А. Абазы. Совещание пришло к убеждению в невыгодности для интересов как Государственного казначейства, так и отечественной промышленности тех льгот, которых домогался синдикат английских капиталистов.<sup>132</sup>

Получив отказ в удовлетворении своих требований, англичане заявили, однако, о своей готовности участвовать в сооружении нефтепровода на прежних условиях. Их предложения были вновь рассмотрены в совещании под председательством Абазы, которое на этот раз высказалось за принятие английских предложений. В связи с этим М. Н. Островский вошел в Комитет министров с представлением о повторном разрешении Илимову образовать Общество Каспийско-Черноморского нефтепровода, указав, что ввиду выявившейся невозможности получить в близком будущем средства для осуществления нефтепровода на казенный счет, «но-

---

эти капиталисты «не раз принимали участие в русских предприятиях» (представление министра государственных имуществ в Комитет министров 23 июня 1888 г.: ЦГИАЛ, ф. 37, оп. 31, д. 410, л. 64). Указанные документы нами не обнаружены. В материалах ЦГИАЛ, в фонде Международного коммерческого банка, упоминается о намерении английского капиталиста М. Леонольда Гирша получить концессию на нефтепровод (ЦГИАЛ, ф. 626, оп. 1, д. 351, л. 4).

<sup>129</sup> Причиной аннулирования соглашения послужила временная замишка дел на мировом денежном рынке.

<sup>130</sup> Журнал Комитета министров, 28 июня, 2 июля 1888 г.: ЦГИАЛ, ф. 1263, оп. 1, д. 4658, лл. 541—544.

<sup>131</sup> Кроме того, английские капиталисты добивались разрешения выписать часть труб для нефтепровода из-за границы и разрешения перекачивать на отдельных участках нефтепровода до открытия всей его линии не только сырую нефть, но и вообще нефтяные продукты.

<sup>132</sup> Журнал этого совещания, датированный маем 1889 г. см.: ЦГИАЛ, ф. 40, оп. 2, д. 105, лл. 97—100.



вые предложения английских капиталистов являются вполне своевременными и уместными», и поставил вопрос о предоставлении Илимову новой отсрочки.<sup>133</sup> Однако Комитет министров в заседаниях 20 и 27 февраля 1890 г. отклонил ходатайство Илимова и принял решение о сооружении трубопровода на средства казны.<sup>134</sup> Вопрос о предпочтительности керосинопровода или нефтенпровода предполагалось рассмотреть запово особо.

Отстаивая идею нефтепровода на заседании межведомственной комиссии, Министерство государственных имуществ выдвинуло новые обоснования необходимости его сооружения. «Если в 1884 г. на нефтенпровод приходилось смотреть главным образом как бы на второй путь Закавказской ж. д., — говорилось в выступлении представителя этого министерства И. П. Архипова, а значение его для находящихся вне Апшеронского полуострова нефтеносных площадей было лишь второстепенным, если затем в 1887 г. эти стороны деятельности нефтенпровода представлялись равнозначными, то ныне первенствующее значение назначенного для прогона нефти трубопровода обнаруживается всего яснее в том влиянии, которое оно окажет на разработку нефтеносных площадей, расположенных в Закавказском крае вне пределов Апшеронского полуострова».<sup>135</sup> (Поиски новых нефтяных месторождений, как утверждал Архипов, тормозятся отсутствием средств доставки нефти к центру ее переработки. В случае проведения нефтенпровода эта проблема оказалась бы снятой, поскольку подведение небольших трубопроводов к центральному трубопроводу не представило бы больших трудностей.)

Такой постановкой вопроса Министерство государственных имуществ попыталось повернуть против противников нефтепровода их собственное оружие — теорию истощения нефтяных площадей. Архипов отметил, что, хотя министерство не усматривает пока признаков близкого истощения бакинских промыслов, оно не имеет, однако, данных о запасах нефти и потому считает необходимым заранее подготовить разработку таких площадей, нефть которых могла бы обеспечить нефтяную промышленность в будущем, и доказывал, что в условиях недостатка сырья керосинопровод в отличие от нефтепровода, может способствовать только усугублению кризиса нефтяной промышленности. Однако комиссия пришла к заключению, что при современном положении бакинской

<sup>133</sup> Доклад министра государственных имуществ 14 января 1890 г.: там же, д. 106, лл. 6—15.

<sup>134</sup> Журнал Комитета министров, 20 и 27 февраля 1890 г.: ЦГИАЛ, ф. 1263, оп. 1, д. 4776, лл. 147—198.

<sup>135</sup> Журнал комиссии по вопросу об устройстве Каспийско-Черноморского нефтенпровода, 18 мая, 17 июня и 1 ноября 1890 г.: ЦГИАЛ, ф. 37, оп. 31, д. 468, л. 38.

от 4 июня этого же года английские капиталисты известили Илимова об аннулировании договора,<sup>129</sup> выразив, правда, надежду, что если русское правительство не откажется продлить срок образования общества еще на 6 месяцев, то в течение этого времени нужный капитал непременно будет ими собран. Когда же отсрочка была получена (до 12 января 1889 г.),<sup>130</sup> английские капиталисты обусловили свое участие в деле требованием некоторых отступлений от устава, в частности потребовали обеспечения правительством доходности облигаций общества в размере 3% в течение 15 лет со времени открытия действия нефтепровода.<sup>131</sup> При этом синдикат английских капиталистов во главе с лордом Кильмореем предоставил Илимову залог в 1 млн руб., который был внесен им в С.-Петербургское агентство Лионского кредита.

Предложения англичан в мае 1889 г. подверглись обсуждению в особом совещании представителей Министерств государственных имуществ и Министерства финансов под председательством А. А. Абазы. Совещание пришло к убеждению в невыгодности для интересов как Государственного казначейства, так и отечественной промышленности тех льгот, которых домогался синдикат английских капиталистов.<sup>132</sup>

Получив отказ в удовлетворении своих требований, англичане заявили, однако, о своей готовности участвовать в сооружении нефтепровода на прежних условиях. Их предложения были вновь рассмотрены в совещании под председательством Абазы, которое на этот раз высказалось за принятие английских предложений. В связи с этим М. Н. Островский вошел в Комитет министров с представлением о повторном разрешении Илимову образовать Общество Каспийско-Черноморского нефтепровода, указав, что ввиду выявившейся невозможности получить в близком будущем средства для осуществления нефтепровода на казенный счет, «но-

эти капиталисты «не раз принимали участие в русских предприятиях» (представление министра государственных имуществ в Комитет министров 23 июня 1888 г.: ЦГИАЛ, ф. 37, оп. 31, д. 410, л. 64). Указанные документы нами не обнаружены. В материалах ЦГИАЛ, в фонде Международного коммерческого банка, упоминается о намерении английского капиталиста М. Леопольда Гирша получить концессию на нефтепровод (ЦГИАЛ, ф. 626, оп. 1, д. 351, л. 4).

<sup>129</sup> Причиной аннулирования соглашения послужила временная заминка дел на мировом денежном рынке.

<sup>130</sup> Журнал Комитета министров, 28 июня, 2 июля 1888 г.: ЦГИАЛ, ф. 1263, оп. 1, д. 4658, лл. 541—544.

<sup>131</sup> Кроме того, английские капиталисты добивались разрешения выписать часть труб для нефтепровода из-за границы и разрешения перекачивать на отдельных участках нефтепровода до открытия всей его линии не только сырую нефть, но и вообще нефтяные продукты.

<sup>132</sup> Журнал этого совещания, датированный маем 1889 г. см.: ЦГИАЛ, ф. 40, оп. 2, д. 105, лл. 97—100.

вые предложения английских капиталистов являются вполне своевременными и уместными», и поставил вопрос о предоставлении Илимову новой отсрочки.<sup>133</sup> Однако Комитет министров в заседаниях 20 и 27 февраля 1890 г. отклонил ходатайство Илимова и принял решение о сооружении трубопровода на средства казны.<sup>134</sup> Вопрос о предпочтительности керосинопровода или нефтепровода предполагалось рассмотреть заново особо.

Отстаивая идею нефтепровода на заседании межведомственной комиссии, Министерство государственных имуществ выдвинуло новые обоснования необходимости его сооружения. «Если в 1884 г. на нефтепровод приходилось смотреть главным образом как бы на второй путь Закавказской ж. д., — говорилось в выступлении представителя этого министерства И. П. Архинова, а значение его для находящихся вне Апшеронского полуострова нефтеносных площадей было лишь второстепенным, если затем в 1887 г. эти стороны деятельности нефтепровода представлялись равнозначными, то ныне первенствующее значение назначенного для прогона нефти трубопровода обнаруживается всего яснее в том влиянии, которое оно окажет на разработку нефтеносных площадей, расположенных в Закавказском крае вне пределов Апшеронского полуострова».<sup>135</sup> (Поиски новых нефтяных месторождений, как утверждал Архинов, тормозятся отсутствием средств доставки нефти к центру ее переработки. В случае проведения нефтепровода эта проблема оказалась бы снятой, поскольку подведение небольших трубопроводов к центральному трубопроводу не представило бы больших трудностей.)

Такой постановкой вопроса Министерство государственных имуществ попыталось повернуть против противников нефтепровода их собственное оружие — теорию истощения нефтяных площадей. Архинов отметил, что, хотя министерство не усматривает пока признаков близкого истощения бакинских промыслов, оно не имеет, однако, данных о запасах нефти и потому считает необходимым заранее подготовить разработку таких площадей, нефть которых могла бы обеспечить нефтяную промышленность в будущем, и доказывал, что в условиях недостатка сырья керосинопровод в отличие от нефтепровода, может способствовать только усугублению кризиса нефтяной промышленности. Однако комиссия пришла к заключению, что при современном положении бакинской

<sup>133</sup> Доклад министра государственных имуществ 14 января 1890 г.: там же, д. 106, лл. 6—15.

<sup>134</sup> Журнал Комитета министров, 20 и 27 февраля 1890 г.: ЦГИАЛ, ф. 1263, оп. 1, д. 4776, лл. 147—198.

<sup>135</sup> Журнал комиссии по вопросу об устройстве Каспийско-Черноморского нефтепровода, 18 мая, 17 июня и 1 ноября 1890 г.: ЦГИАЛ, ф. 37, оп. 31, д. 468, л. 38.

нефтяной промышленности не представляется необходимости в сооружении средствами казны ни нефтепровода, ни керосинопровода.<sup>136</sup> На этом основании Комитет министров вынес новое решение, утвержденное царем 31 мая 1891 г.: осуществление Каспийско-Черноморского нефтепровода, как преждевременное, отложить.<sup>137</sup>

Битва противников нефтепровода была выиграна. Отклонив предложение Илимова, царское правительство окончательно похоронило идею сооружения нефтепровода. И хотя еще в течение нескольких лет вопрос о трубопроводе дискутировался в различных правительственных комиссиях, ему не суждено было выйти за рамки чисто теоретических споров, в которых отныне отдавалось предпочтение строительству керосинопровода. Однако и вопрос о керосинопроводе был поставлен на практическую почву только в 1896 г., когда разрушение полотна железной дороги наводнением потребовало безотлагательного принятия мер.<sup>138</sup> Около 10 лет ушло на строительство керосинопровода, эксплуатация которого началась лишь в марте 1907 г. Однако к этому времени коммерческая необходимость в трубопроводе, по существу, отпала. Общее состояние нефтяной промышленности России и падение экспорта нефтяных продуктов фактически свели на нет значение постройки дорого стоившего керосинопровода.<sup>139</sup> Сорвав строительство нефтепровода, бакинские нефтяные тузы закрепили как монополию бакинской обрабатывающей промышленности, так и свою монополию в транспортировке нефтяных продуктов.

Итак, история становления и роста нефтяной промышленности, первые шаги в ее монополизации неразрывно связаны с вопросами транспортировки нефтяных грузов. Упразднение откупной системы, отмена акциза, усовершенствование техники добычи и переработки нефти создали условия быстрого роста бакинской нефтяной промышленности в пореформенный период. Однако, вследствие зависимости бакинского дела от общероссийского рынка, эти условия не могли быть реализованы без решения проблемы вывоза нефтяных продуктов из Баку. Коренные изменения

<sup>136</sup> Там же, лл. 84—88.

<sup>137</sup> Журнал Комитета министров, 21 мая 1891 г.: ЦГИАЛ, ф. 1263, оп. 1, д. 4852, лл. 277—282.

<sup>138</sup> Журнал комитета министров о сооружении керосинопровода 29 апреля 1896 г.: МКНПР, стр. 190—192.

<sup>139</sup> В то время как пропускная способность Закавказской ж. д. и керосинопровода вместе составляла более 120 млн пуд. в год, экспорт нефтяных продуктов в 1906 г. упал до 36.5 млн пуд. Рассчитанный на перегонку 60 млн пуд. керосина в год, керосинопровод пропускал примерно  $\frac{1}{3}$  возможного количества: в 1907—1908 гг. — в среднем 25—27 млн пуд., в 1909 г. — в среднем 19.8 млн пуд., в 1910 г. — в среднем 26.3 млн пуд., в 1911—1913 гг. — в среднем 22 млн пуд., причем по Закавказской ж. д. отправлялось в Батум не более 10% всего керосина.

в транспортировке нефтяных грузов в конце 70—начале 80-х годов открыли широкие возможности перед бакинской нефтью, обеспечили бурное развитие нефтяной промышленности в последней четверти XIX в. С другой стороны, роль транспортных вопросов в судьбах нефтяного Баку определялась их местом в монополистических устремлениях бакинских нефтепромышленников. Как и в последующие годы, на ранней стадии монополизации нефтяного дела одним из основных средств подавления конкурентов и захвата всех ключевых позиций крупнейшими нефтепромышленными фирмами являлась борьба за господство в сфере нефтяных перевозок. Эта борьба за обеспечение (сохранение) монопольного положения в перевозке нефтепродуктов, как правило, шла вразрез с потребностями нефтяной промышленности в целом, искусственно тормозила ее поступательное движение.

Учитывая возрастающее место нефти в топливном балансе страны, роль нефтяного экспорта, а также фискальное значение нефтяной промышленности, царское правительство предпринимало известные шаги, направленные к развитию нефтяной промышленности, и в частности, к разрешению проблемы транспортировки нефти.

Крушение планов сооружения Каспийско-Черноморского нефтепровода доказало, однако, неспособность правящих кругов обеспечить действительный, всесторонний подъем русского нефтяного дела. Идя на поводу у сильнейших нефтепромышленных фирм, царское правительство отказалось претворить в жизнь мероприятие большого экономического значения, осуществление которого могло бы дать иное направление всему развитию отечественной нефтяной промышленности.