

ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ! ΙΣΤΟΡΙΑ ΕΝΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΚΑΠΙΤΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ

ΜΕΡΟΣ 1ο: ΟΙ ΠΟΛΥΕΘΝΙΚΕΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΗΤΑΝ ΚΑΙ ΤΟΣΟ ΠΟΛΥΕΘΝΙΚΕΣ

Από το ξέσπασμα της καπιταλιστικής κρίσης και μετά, οι «αναζητήσεις πετρελαίου» στην κυπριακή και ελληνική ΑΟΖ απασχολούν πολύ και παρ' όλα αυτά καταφέρνουν να παραμένουν ακατανόητες. Κάποια στιγμή έπρεπε να αναμετρηθούμε με το ζήτημα και τα πρώτα αποτελέσματα είναι το πράγμα που ακολουθεί ευθύς αμέσως. Τα συμπεράσματα, για να τα ξέρετε από τώρα, είναι ότι η πετρελαϊκή εργασία είναι κατά κύριο λόγο εργασία μεταφοράς και φύλαξης και όχι «άντλησης». Ότι οι πετρελαϊκές εταιρείες είναι εθνικές και όχι «πολυεθνικές». Και τέλος ότι το «πετρέλαιο» είναι στενά συνυφασμένο με τον κρατικό έλεγχο του πλανητικού χώρου.

ΚΑΙ ΕΓΕΝΕΤΟ ΦΩΣ: Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΕΝ ΕΤΕΙ 1859

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

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

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

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

Οι εύχρηστες, φτηνές λάμπες φωτισμού που εμφανίστηκαν το 1770 και διαδόθηκαν στον βιομηχανικό κόσμο μαζί με τον φωτισμό με γκάζι, έκαναν δυνατή τη νυχτερινή δραστηριότητα στους χώρους εργασίας και στους χώρους αναπαραγωγής της εργατικής δύναμης, τους απεξάρτουσαν από τους ηλιακούς ρυθμούς, μετέτρεπαν ολόκληρη την ημέρα σε δύναμη παραγωγική.² Το γεγονός είχε καθολικές συνέπειες: «Η κηροζίνη», σημειώνει ένας αμερικανός χημικός το 1864, «με μία έννοια αύξησε τη διάρκεια ζωής των αγροτικών πληθυσμών. Όλοι αυτοί

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

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

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

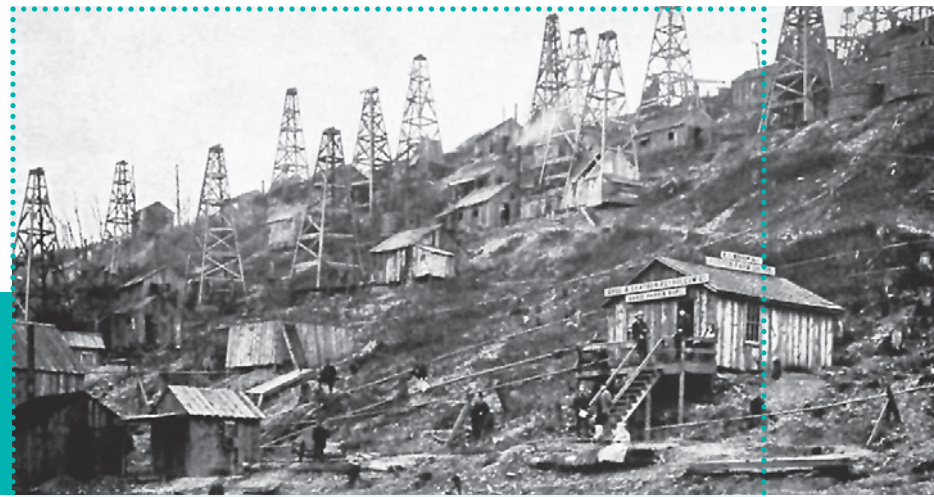
ΟΙ ΠΙΔΑΚΕΣ ΤΟΥ ΠΛΟΥΤΟΥ: ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΜΕΤΑΞΥ ΘΗΣΑΥΡΟΥ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΣ

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



ΑΝΑΚΑΛΥΨΕΙΣ

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



ΠΥΡΕΤΟΣ

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

Αλλά ο «πλούτος» της γεωλογίας δεν ήταν λιγότερο μεταφυσικός από τον πλούτο του κυνηγού των θησαυρών. Ο πλούτος των κοινωνιών μας δεν βρίσκεται καλά κρυμμένος στο υπέδαφος. Αντιθέτως, «παρουσιάζεται ως σωρός εμπορευμάτων», τα οποία όμως έχουν αποκτήσει την αξία τους αποκλειστικά μέσω της ανθρώπινης εργασίας. Ο «πρώτος άνθρωπος που βρήκε πετρέλαιο», Έντουιν Ντρέικ, και οι χρηματοδότες του, ανακάλυψαν την ισχύ αυτού του γεγονότος μαζί με τους χιλιάδες άλλους παρόμοιους που έσπευσαν να εκμεταλλευτούν την ανακάλυψη πετρελαίου στην Πενσυλβάνια. Η αρχική εκδήλωση του κοιτάσματος πετρελαίου ανταποκρινόταν στη μυθολογία του θησαυρού ακόμη καλύτερα από ό,τι ο χρυσός. Αν μη τι άλλο συνοδευόταν από την εκτόξευση ενός σκουρόχρωμου πίδακα στον αέρα, από μια συμβολική, αναπάντεχη έκρηξη πλούτου. Αντίθετα με τον άνθρακα, η εξόρυξη του οποίου απαιτούσε χιλιάδες υπόγειους σκαφτιάδες, η εξόρυξη του πετρελαίου γινόταν σχεδόν αυτόματα, εξαιτίας της πίεσης των αερίων και του νερού που βρισκόταν εναποθηκευμένα στους ίδιους υπόγειους θύλακες.

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

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

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

ΟΧΙ ΚΑΙ ΤΟΣΟ ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ, ΟΧΙ ΚΑΙ ΤΟΣΟ ΠΟΛΥΕΘΝΙΚΕΣ: Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

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

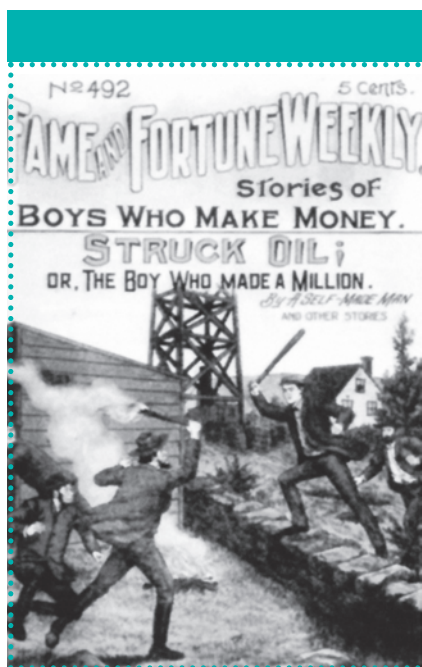
ΗΠΑ: ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΠΟΥ ΗΤΑΝ «ΚΑΝΟΝΙΚΟ» ΓΙΑΤΙ ΗΤΑΝ ΤΟ ΜΟΝΑΔΙΚΟ

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

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

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

Σύντομα δηλαδή, το συγκριτικό πλεονέκτημα της εταιρείας σε σχέση με τους ανταγωνιστές της είχε πάψει να αναζητείται στις μεθόδους διύλισης και αναζητούνταν στις μεθόδους μεταφοράς. Η σχετική βιβλιογραφία αρέσκεται να τονίζει τις τεχνικές καινοτομίες που συνόδευσαν τη διαδικασία, όπως η εγκατάλειψη του ξύλινου βαρελιού και η αντικατάστασή του από ειδικά βαγόνια σιδηροδρόμου.⁷ Πολύ περισσότερο όμως, με κάποιο τρόπο στον οποίο η σχετική βιβλιογραφία δίνει πολύ μικρότερη έμφαση, μέσα στη δεκαετία του



ΘΗΣΑΥΡΟΙ

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

1870, η εταιρεία απέκτησε ειδικές σχέσεις, από τη μια με άλλες πετρελαικές εταιρείες, με τις οποίες σχημάτισε καρτέλ, και από την άλλη με την εταιρεία των αμερικανικών σιδηροδρόμων. Οι σχετικές συμφωνίες παραμένουν άγνωστες γιατί ήταν παράνομες. Προέβλεπαν πάντως ότι η τιμή που πλήρωναν οι ανταγωνιστές της Στάνταρντ για τη μεταφορά του πετρελαίου τους με τον σιδηρόδρομο, περιελάμβανε ένα ειδικό τέλος που κατέληγε στα ταμεία της Στάνταρντ.⁸ Προφανώς θα μπορούσε εδώ να υποπτευθεί κανείς κάποιου είδους κρατική παρέμβαση με στόχο τη συγκεντροποίηση της παραγωγής κηροζίνης, αλλά η σχετική βιβλιογραφία προτιμά να αποκαλεί την όλη υπόθεση «συνεισφορά των σιδηροδρόμων στη σταθεροποίηση της πετρελαϊκής βιομηχανίας».⁹

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

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



Χάρτης των μεταφορών πετρελαίου στην Ευρασία. Για την ώρα μη δίνετε σημασία στο «πραξικόπημα του Marcus Samuel» που αναφέρεται χαμηλά. Το συγκεκριμένο θέμα θα μας απασχολήσει στην επόμενη συνέχεια, όταν μιλήσουμε για την ανάδυση της Shell.

ΡΩΣΙΑ: Ο ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΚΑΙ Η ΤΕΧΝΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΟΥ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ

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

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

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

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

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

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

Η ΜΑΥΡΗ ΠΟΛΗ

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



INTERΛΟΥΔΙΟ: ΤΑ «ΟΡΓΑΝΑ» ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΤΙ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ.

Ο Μαρξ, που ολοκλήρωσε τον πρώτο τόμο του Κεφάλαιου το 1867, δεν είχε περί πολλού τις μεταφορικές μηχανές. Του χρωστάμε βέβαια την ισχυρή γενική διαπίστωση σύμφωνα με την οποία «τα όργανα της εργασίας αναδεικνύουν τις κοινωνικές σχέσεις υπό τις οποίες οι άνθρωποι εργάζονται». Αλλά «τα όργανα όπως οι σωλήνες, οι γαβάθες, οι κουβάδες, τα βάζα κλπ, που χρησιμεύουν μόνο για να αποθηκεύσουν το προϊόν της παραγωγής», δεν ήταν τόσο διαφωτιστικά όσο τα μηχανικά τους αντίστοιχα. Κι όμως, σαν κάτι να μην του πήγαινε και πολύ καλά με την όλη υπόθεση, αναίρουσε αυτή την υποτίμηση των εργαλείων της μεταφοράς με την αμέσως επόμενη φράση: «Αυτά ξεκινούν πρώτα να παίζουν σημαντικό ρόλο στις χημικές βιομηχανίες».¹⁴

Το σίγουρο είναι ότι οι «σωλήνες» συνδέθηκαν με το πετρέλαιο από την πρώτη του εμφάνιση. Οι μικροί παραγωγοί της δεκαετίας του 1860 εισήγαγαν την ιδέα του αγωγού πετρελαίου για μικρές αποστάσεις, από τα πρώτα πέντε χρόνια της ενασχόλησής τους με την άντληση. Ο αγωγός εμφανίστηκε ως ένα μηχανήμα αυτοματοποίησης της μεταφορικής εργασίας: σκοπός του ήταν να αντικαταστήσει τους αγωγιάτες που χρησιμοποιούσαν τα κάρα τους για να κουβαλήσουν το πετρέλαιο στα κοντινά διυλιστήρια. Με την πρώτη του εμφάνιση όμως, αυτό το παράξενο μηχανήμα επέδειξε μία δεύτερη όψη: οι αγωγιάτες που αντικαταστάθηκαν του επιτέθηκαν με αξίνες και δυναμίτιδα. Συνεπώς οι «παραγωγοί» αναγκάστηκαν να φυλάνε ολόκληρο το μήκος του αγωγού τους με τα όπλα. Ο αγωγός επαγγελλόταν την εξάλειψη της μεταφορικής εργασίας: στην πραγματικότητα όμως, αντικαθιστούσε τη μεταφορική εργασία με εργασία φύλαξης. Δεν ήταν μια μηχανή αυτοματοποίησης της μεταφοράς: ήταν μια μηχανή στρατιωτικοποίησης της μεταφοράς.



Ο πρώτος μεγάλου μήκους αγωγός πετρελαίου, 1879. Ονομαζόταν «παλίρροια».

Ο πρώτος αγωγός πετρελαίου μεγάλου μήκους στήθηκε το 1879. Αυτή τη φορά, εκτός από την αυτοματοποίηση της εργασίας μεταφοράς πετρελαίου, το εγχείρημα διέθετε και μια γεωοικονομική σημασία. Οι «μικροί παραγωγοί» σε μια προσπάθεια να απελευθερωθούν από το αγκάλιασμα της Standard Oil, που αγόραζε το πετρέλαιό τους σε τιμές που καθόριζε η ίδια, χρηματοδότησαν ένα μεγάλο αγωγό που θα υπερπηδούσε τα διυλιστήρια και το μεταφορικό σύστημα της Standard Oil και θα τους έδινε αυτόνομη πρόσβαση στην αγορά.

Το εγχείρημά τους απέτυχε. Η Standard Oil είχε ήδη εδραιώσει το μονοπώλιο της αρκετά ώστε να αγοράσει γρήγορα τον αγωγό τους και να κατασκευάσει επιπλέον τέσσερις δικούς της. Αλλά η γενική ιδέα του αγωγού που ξεπερνάει τον ανταγωνισμό και δίνει πρόσβαση στη θάλασσα αποδείχθηκε επιτυχημένη. Δέκα χρόνια αργότερα, οι αδελφοί Νόμπελ χρησιμοποίησαν την ιδέα για να αν-

τικαταστήσουν τον σιδηρόδρομο Μπακού - Μπατούμ με έναν αγωγό που περνούσε μέσα από τον Καύκασο. Πλέον το πετρέλαιο του Μπακού μπορούσε να φτάνει στο Μπατούμ με συνεχή ροή. Ο εμπορικός πόλεμος που ακολούθησε είχε για πεδίο του τον πλανήτη ολόκληρο.

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

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

Όλα αυτά θα γίνουν καλύτερα κατανοητά στην επόμενη συνέχεια. Εκεί θα ασχοληθούμε με την ανάδυση της πρώτης βρετανικής πετρελαϊκής εταιρείας, καθώς και με τον ρόλο του πετρελαίου στον πρώτο πόλεμο μαζικής παραγωγής στην ιστορία: τον πόλεμο που αργότερα ονομάστηκε Πρώτος Παγκόσμιος.

1. Για τη διάδοση του ρολογιού με εκκρεμές και την ανάδυση του απόλυτου εργοστασιακού χρόνου, βλ. E. P. Thompson, «Time, Work-Discipline, and Industrial Capitalism», *Past & Present*, No. 38, Δεκέμβριος 1967.
2. Μια σύντομη και χρήσιμη ιστορία της ανόδου του τεχνητού φωτισμού κατά τον 19ο αιώνα μπορεί να βρεθεί στο Wolfgang Schivelbusch, *Disenchanted Night: The Industrialization of Light in the Nineteenth Century*, University of California Press, 1995 (Α' Έκδοση 1983).
3. Η γνώμη του χημικού αναφέρεται στο Daniel Yergin, *The Prize: The Epic Quest for Oil, Money and Power*, Simon & Schuster, 2008 (Α' Έκδοση 1991), σ. 34.
4. Σχετικά μπορεί να δει κανείς το Thomas Kuhn, «Energy Conservation as an Example of Simultaneous Discovery», στο Thomas Kuhn, *The Essential Tension: Selected Studies in Scientific Tradition and Change*, The University of Chicago Press, 1977, σ. 66-104. Ο Kuhn, πάντως, φροντίζει ιδιαίτερα να αποφύγει τον συσχετισμό αυτής της «ταυτόχρονης ανακάλυψης» με τα εργοστάσια της πρώτης βιομηχανικής επανάστασης.
5. Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 35.
6. Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 22.
7. Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 35.
8. Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 23.
9. Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 25.
10. Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 21.
11. Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 44.
12. Nuno Luis Madureira, «Oil in the Age of Steam», *Journal of Global History*, Vol. 5, No. 1, March 2005, p. 80.
13. Στο ίδιο, σ. 80. Daniel Yergin, *The Prize...*, σ. 43.
14. Όλα αυτά στο K. Marx, *Capital: A Critique of Political Economy*, (3 τ.), Λονδίνο 1990, (Α' Έκδοση 1867), τ. 1, σελ. 286.