

ნავთის საქმე კავკასიაში

ტფილისი, 17 იანვარი, 1887 წელი.

I

„რა ქნას კარგმა მონარდემმა, დროზედ შაში თუ არ მოვა“, – სწორედ ჩვენს ამიერკავკასიაზედ ითქმის. აქეთ-იქით იყურები, სინჯავ და ჰხედავ, რომ მთელი ეს მშვენიერი კუნჭული დედამიწისა, შავისა და თეთრის (კასპიის) ზღვის შუა მდებარე, თითქო საბუდარია, რომელშიაც უანგარო და გულუხვი ბუნება, როგორც კრუხი, ჩამჯდარა, და დაულალავად, განუწყვეტლივ, შეუფერხებლად სჩეკს ყოველსგვარს სიმდიდრესა. აქ მცხოვრები კაცი კი მაინც ღარიბია და ღარიბი. ეგ კიდევ ცოტა ვსთქვიტ: ზოგჯერ თვით ეგ სიმდიდრე თავისის აუარებლობით ადამიანის დამამხობელ მიზეზადაც გვიხდება და ამ გზით საბედნიეროდ მიცემული სიმდიდრე ბუნებისა ჭირად გადაგვექცევა ხოლმე. აი თუნდ მაგალითად ავიღოთ ნავთი. იმოდენა ნავთი, რაც დღეს ბაქოში ამოდის და ღვთის წყალობით კიდევაც ამოვა, თითქმის ზღვას შეჰქმნის, მაგრამ რა გამოვიდა? დაატყო რამ ამ სიმდიდრემ აქაურობას? პირიქით, რამოდენა ქონება ჩანთქა ამ სიმდიდრის ვეშაპმა და რამოდენა კაცი შეძლებული და ქონებიანი თან ჩაიტანა და მიწასთან გაასწორა.

მთელს ქვეყანაზე ყველაზედ გამოჩენილი ადგილები ნავთისა სულ ორია: ერთი ამერიკა და მეორე ჩვენი კავკასია. კავკასიაში ბევრს ადგილას ამოდის ნავთი, მაგრამ იმოდენა კი, რაც ბაქოში, არსად არ არის. ნავთი ამოდის ამიერკავკასიაში შემახიისა და ტფილისის ახლო, კახეთში მთელი ტბებია ზოგან, მაგალითებრ, ზემო-ხოდაშენში ბ-ნ საგინოვების მამულში, თუქურმიშაში და ბევრგან სხვაგან. მართალია, რომ ჩვენში ნავთი ბევრგან არის, მაგრამ ნავთის მრეწველობამ ფეხი მოიკიდა მარტო ბაქოში. ამის მიზეზი ის არის, რომ იქ ნავთი აუარებელია, დიდი თხრა და ვაი-ვაგლახი არ უნდა იმის ამოღებას, ასე, რომ შავის ნავთის ამოღება ფუთი 1½ - 3 კაპეიკამდე უჯდება ამომღებსა. სხვა ადგილებში კი ბევრს ეცადნენ, მაგრამ ფუთის ნავთის ამოღება ორ და სამ შაურ ნაკლებ ვერ დაისვენს. რა თქმა უნდა, რომ ეს ამისთანა გარემოება არაფერს ხეირს არ მოასწავებდა მშრომელისათვის და ამიტომაც შემახიაში, ტფილისის გარეშემოში, კახეთში და სხვა ამისთანა ადგილებში ნავთის საქმემ თავი ვერ დაიჭირა, ან როგორ დაიჭერდა, როცა ბაქოს ნავთი, გაწმენდილი და გადახალისებული, ტფილისსა და შემახიაში მარტო ორიოდე შაურით მეტად ჰღირს, ვიდრე ადგილობრივი გაუწმენდელი და პირდაპირ ამოღებული ნავთი.

ბაქოს ნავთის წყარონი ისე მდიდარნი არიან, რომ მართლა გასაოცარი და იშვიათი ამბავია. მთელს დედამიწის ზურგზედ თავის-დღეში არა ყოფილა ასეთი უღვეველი და მეტისმეტად მდიდარი აუზი ნავთისა. საკვირველი ის არის, რომ ზღვა ნავთი ამოდის ყოველ ცისამარა დღეს და ნავთი არამც თუ კლებულობს, დღითიდღე მატულობს კიდევ მაშინ, როდესაც სხვაგან, მაგალითებრ, ამერიკაში, კლებულობს. რომ ცოტა მაინც შევატყობინოთ მკითხველს, რა დიდძალი სიმდიდრეა ნავთისა ბაქოში, საკმაოა მარტო ციფრები ვალაპარაკოთ. ყველგან ამერიკაა ცნობილი ერთ იმისთანა ქვეყნად, საცა მრავალი და მდიდარი ადგილებია ნავთისა

და საცა ნავთის მრეწველობა დიდი ხანია ფეხმოკიდებულია და ფეხგამაგრებული. აი ბაქოს ნავთის მეტნაკლებობა რომ ამ ამერიკის ნავთის მეტნაკლებობას პირისპირ დავუყენოთ, მაშინ ციფრები თავის უტყუარს განაჩენს იტყვიან.

ყოველდღე ბაქოში ამოდის 500.000 ფუთი შავი ნავთი. ეს ნავთი ამოდის სულ 160-ის ჭიდამ. ამ ჭიბებს უჭირავს სულ ოთხი ოთხკუთხი ვერსტი. ამდენივე ნავთი ამოდის ამერიკაში ყოველდღე. ხოლო იქ მოქმედობს 24.000 ჭა, და ადგილი, - საცა ეს ჭები მუშაობენ - სიგრძით 200 ვერსტია და სიგანით 40-ი, ანუ 8000 ოთხკუთხი ვერსტი. გარდა ამისა შემჩნეულია, რომ ამერიკაში ყოველ ექვსს წელიწადში ჭა ნავთისა ჰშრება და ამის გამო ყოველს ექვს წელიწადზედ ნავთის მრეწველნი იძულებულ არიან გადინაცვლონ ხოლმე ფეხი და ახლა სხვაგან სთხარონ და ეძიონ ნავთი. ამ უკანასკნელ დროში ამერიკელთ ორჯერ გადუნაცვლიათ ფეხი, სხვა ადგილებზედ გადასულან, რადგანაც პირვანდელ ადგილებზედ ნავთი დამშრალა. ბაქოში-კი ამ ათის წლის განმავლობაში არამცთუ უკლია ნავთსა, თითქმის ერთი-ორად უმატნია. მაგალითებრ, 1880 წელს ბაქოში 35 მილიონი ფუთი ნავთი ამოუღიათ, 1885 წ. - 115 მილიონი და წარსულს 1886 წელს - 170 მილიონი. აქამომდე სულ ამოუღიათ ნავთი 600 მილიონი ფუთი. სულ 800 დღიური მიწა კია ის ადგილი, რომელიც ამ უზარმაზარს რიცხვს ნავთს იძლევა, ასე, რომ თითო დღიურს უძლევია თითქმის $\frac{3}{4}$ მილიონი ფუთი. მეცნიერნი, რომელთაც ამ ორ სხვადასხვანაირს გარემოებას ნავთის წყაროებისას ყურადღება მიაქციეს, ამბობენ, რომ აქ შინაგანი მიზეზი მოქმედობსო. ამ შინაგან მიზეზად სთვლიან გეოლოგიურ წყობას მიწისას ბაქოსას და ამერიკისას. ამბობენ რომ ამერიკაში დიდი ხანია მიწისქვეშ ნავთი კეთებულა და გაჩენილაო. იგი ნავთნი, რომელთაგანაც ნავთი კეთდება მიწისქვეშეთის ძალთაგან, ამერიკაში სულ მოილია და აღარ არსებობენო, და ამიტომ, რაც წინა დროთაგან ნავთი კეთებულა და დარჩენილა მიწის ქვეშ, დღეს ამერიკაში მარტო ისღა ამოაქვთ, და რაკი ამოსწურავენ, რასაკვირველია, მას მერმედ ჭა შრებაო. ხოლო იმ გარემოებიდამ, რომ ბაქოში ნავთი დღეს არამცთუ ჰკლებულობს, ჰმატულობს კიდევ, მეცნიერთ ის აზრი გამოჰყვათ, რომ დღეს ბაქოში მიწისქვეშეთნი ნივთიერებანი ნავთის შესადგენად არამც თუ მოსპობილან, არამედ ჯერ კიდევ ბევრი არისო და დღეს ნავთის მომავლინებელნი მიზეზნი ჯერ კიდევ განუწყვეტლივ მოქმედებენო. ამ სახით გამოდის, რომ ბაქოს ნავთის წყარო ჯერ კიდევ დიდხანს არ დაშრება და არ მოსწყდება თურმე.

ბაქოს ნავთის მრეწველობა არამცთუ ამ მხრით უფრო კარგს გარემოებაში უნდა იყოს და უნდა სჯობნიდეს ამერიკის მრეწველობას, არამედ სხვა მხრითაც. ამერიკაში ნავთისათვის კაცი მეტად ღრმად უნდა ჩავიდეს მიწაში და იქიდან ამოსწუროს ნავთი. ბაქოში ნავთი ისე ღრმად ჩასვლას არ ითხოვს, რადგანაც დედამიწის ზედაპირზედ ახლოა ნავთი. ეს ერთი. მეორე ისა, რომ ამერიკაში განგებ ამოწურვა უნდა და აქ ბაქოში კი, რაკი ჭას ცოტად თუ ბევრად ამოსთხრიან, ნავთი შადრევანად სცემს და უზარჯოდ და უშრომელად თავის-თავად ამოდის. ამ სახით, ამერიკას ერთის ფუთის ნავთის ამოღება ერთი აბაზი უჯდება, ბაქოს კი სამის გროშიდამ ექვს გროშიამდე. კაცი ამაების შემნიშვნელი და მნახველი იტყვის: მაშ ბაქოს ნავთის საქმე გაკეთებულა, როგორღა გაუწევს ამერიკის ნავთი ცილობას ბაქოს ნავთს საქვეყნო

ბაზარშიო!.. საბუთი და ლოლიკა საბუთისა სწორედ ამას ამბობს და საქმე კი სულ სხვასა, და ეს ბაქოს ნავთის შადრევანებზე არა ნაკლებ გასაოცარია. როგორც ამერიკისათვის, ისეც ბაქოსათვის თითქმის ერთად-ერთი ბაზარი ევროპაა, რომელიც ჩვენზედ უფრო ახლოა, ვიდრე ამერიკაზედ, ასე რომ ამ მხრითაც კი ბაქო წინ არის. მაგრამ საოცარი ეს არის, რომ ყოველი მხრით ბუნებისაგან ხელმოუწყობელი ამერიკა ევროპის ბაზარში ყოველწლივ ცხრა მილიონს ფუთს ნავთს ასაღებს და ბაქო, ყოველ მხრით ბუნებისაგან ხელმოწყობილი, მილიონ-ნახევარსა! მოდი და ნუ გაცდებით. გაგონილა! ბაქოს ნავთი ბევრიც აქვს, ამოდება თითქმის ერთი-სამად, ხან ერთ-თორმეტად ნაკლებ უჯდება, გზაც ახლო აქვს, და ამერიკის ნავთის ცილება კი ვერ აუტანია, როცა ევროპაში გააქვთ.

ნავთი იმოდენაა დღეს ბაქოში და ყოველდღე იმოდენა ამოდის, რომ ლამის წარღვნას მთელი ბაქო, უშველებელი ტბებია ნავთის ჭების გარშემო, ადგილიც არა აქვთ სად შეინახონ. გამოხდას და გადაწმენდასაც ვეღარ ასწრებენ და ბაზარი კი ვერ გაუხსნია, ბაზარი კი ვერ შეუქმნია. ამას ვინა სჩივის? ნავთის ადგილების პატრონებს ეს სიმდიდრე თავში საცემად გახდომიათ, რადგანაც არ იციან, რა უყონ, როგორ მოუარონ, სად შეინახონ და როგორ უპატრონონ! ცალკე კაცია აქ ამ უბედურობის მიზეზი, გარემოება კაცთაგანვე შექმნილი, თუ ბუნება, — ეგ თქვენ გამოიცანით. ქვეყანას კი სასაცილოდაც არ ეყოფა, რომ ღმერთს მოუცია ასეთი ძვირფასი სიმდიდრე და ჩვენ კი ჭირად გადაგვქცევია. მახლას!..

II

ტფილისი, 19 იანვარი, 1887 წ.

ჩვენ წინა წერილში ნავთზედ ჩამოვაგდეთ ლაპარაკი და ეხლაც ამაზედ გვსურს განვაგრძოთ საუბარი. რა თქმა უნდა, რომ ჩვენ ამ საგანზედ არასფერს ახალს ვერ ვიტყვით, და სრულებითაც გუნებაში არ გავვიტარებია, ეს საქმე მთელის თავის სიგრძე-სიგანით გამოვიკვლიოთ. ჩვენ ამისათვის არც საჭირო ცოდნა გვაქვს და არც საჭირო ღონე. ჩვენ გვსურს მხოლოდ ზოგიერთს ცნობას ამ საქმის თაობაზედ თავი ერთად მოვუყაროთ და ამ ერთად თავმოყრილ ცნობათაგან ცოტაოდენი ნათელი მოვფინოთ ნავთის საქმესა, რომელზედაც ბევრს უცაბედად ჰლაპარაკობენ.

ყველაზედ წინ შესანიშნავი ბაქოს ნავთის გამო ის არის, რომ თუ ჰა დღეში 1.000 ფუთზედ ნაკლებ ნავთს იძლევა, მექარხნეები ამისთანა ჰას თავს ანებებენ, რადგანაც ხარჯსაც არ აყენებს. გამოანგარიშებულია, რომ სხვადასხვა ხარჯი ნავთის ამოდებისა, სულ რომ ცოტა ვსთქვათ, ფუთზედ $\frac{3}{4}$ კაპეიკი მოდის. ესეც იმ შემთხვევაში, თუ 1.000 ფუთს მაინც იძლევა დღეში თითო ჰა. თუ ამაზედ ნაკლები ნავთი ამოდის, ხარჯი კიდევ ის უნდება, რაც ათას ფუთსა, და თუ ამაზედ ნაკლები ნავთი ამოვიდა, აშკარა ზარალია. ამერიკაში ახლად გათხრილი ჰა იძლევა დღეში 80 - 200 ფუთამდე ნავთსა და იქ მაინც იმისთანა ჭებს ამოქმედებენ ისეთის ოსტატობით, რომ არამცთუ ჰზარალობენ, გამორჩომასაც მოელიან.

ჩვენში კი ამისთანა ჭები უნავთო ჭებად ითვლება და ამისთანა ჭაზედ თავის-დღეში არავინ არ მოსცდება. ამ სახით ჭა, რომელიც ამერიკაში სიმდიდრის წყაროდ ითვლება, ჩვენში სიღარიბის მიზეზად შერიცხულია.

რა არის ამის მიზეზი? ყველაზედ უწინარეს ისა, რომ სატექნიკო ცოდნა არა აქვთ აქაურს მენავთეებს. ამ უცოდინარობის ბრალია, რომ ჭიდამ ამოღებულ შავ ნავთს ჰხდიან და გადაწმენდავენ ხოლმე მარტო სანათებლად ხმარებისათვის, და რაც ამ გამოხდას და გადაწმენდას გადარჩება, იმის გამოყენება არ იციან ჩვენმა მექარხნეებმა. თვითონ ამ გამოხდაშიაც ათში მარტო სამს ფუთს სანათებელს ნავთს ძლივს აყენებენ, დანარჩენი შვიდი ფუთი კი გადასაყრელად უხდებათ. სახელგანთქმული ქიმიკოსი მენდელეევი კი ამბობს, რომ თუ მექარხნეებს კარგი ცოდნა ექნებათ, ათს ფუთ შავ ნავთიდან არამც თუ მარტო სამი ფუთი სანათებელი ნავთი გამოვა, არამედ რვაო. თუნდაც ამოდენა წმინდა ნავთის გამოხდა არ იყოს შესაძლებელი, მაინც კიდევ ნავთის გამონახადი, რომელიც ეხლა უცოდინარობით ტყუილუბრალოდ ჰფუჭდება და გადიყრება ხოლმე, მრავალგვარად გამოსაყენია და გამოსარჩომი, თუ კაცს ცოდნა და ხერხი ექნება. საქმე იმაშია, რომ შავი ნავთი მარტო იმითი კი არ არის სახეირო და გამოსარჩომი, რომ სანათებელ ნავთად გადიწმენდება ხოლმე, არამედ იმიტომაც, რომ დანარჩენ გამონახადიდან შეიძლება კიდევ ბევრი სხვა რამ საბაზრო ნივთიც გამოიხადოს, მეტად კაი ფასად გასასაღებელი. მაგალითებრ, წასასმელი ზეთი, ბენზინი, ვაზელინი, ერთგვარი სუნნელოვანი ზეთი, რომელსაც „ароматический углеводород“ ჰქვია და სხვანი. თვითეულს ამას კაი გასავალი აქვს ევროპის ბაზარში და კაი ფასიცა. ყოველივე ეს ბაქოში მეტად ცოტა კეთდება დღეს, ჯერ, რასაკვირველია, იმიტომ, რომ მექარხნეებმა ამისი ხელი ან სულ არ იციან, ან ძალიან ცოტად იციან, და მეორე იმიტომ, რომ აქაც გადასატანს ღონეს მოკლებულნი არიან.

ეხლა აშკარაა ჩვენის მკითხველისათვის, რად არის ისე, რომ ჭა დღეში 80 - 200 ფუთამდე ნავთის მომცემი ამერიკაში სიმდიდრედ ითვლება და ჩვენში კი კაცი ახლოც არ უდგება. ამერიკაში ყოვლის ოსტატობით და ცოდნით ეკიდებიან ამ საქმეს. გარდა იმისა, რომ ერთისა და იმავე ზომის ნავთისაგან უფრო ბევრი სანათებელი გადაწმენდილი ნავთი გამოჰყავთ, იმ დანარჩენ გამონახადსაც ბევრს რასმეს ჰრჩებიან, ასე, რომ თითქმის თვითეული ნაწილი გამონახადისა სხვა რაიმე საფასურს და სასარგებლო ნივთს იძლევა. იქ არა იკარგება-რა, ჩვენში ათში შვიდი ფუთი ტყუილუბრალოდ გადასაყრელია; იქ ათს ფუთში რვას მაინც ასე თუ ისე ფასს ამოაღებინებს კაცი და აქ ჩვენში ათში მარტო სამს ფუთსა. მოდი და ამისთანა გარემოებას წინ დაუდექით!..

ბაქომ თუნდაც იმ მრავალგვარობით გამოიყენოს ნავთის გამონახადი, როგორც ამერიკა სჩადის, - სად გასაღოს და ან როგორ გაიტანოს საქვეყნო ბაზარში? ჯერ მარტო ეს ვიქონიოთ სახეში, რომ ნავთის გამონახადიდან გაკეთებულს სხვადასხვა ნივთიერებასა თვითონ რუსეთშიაც ვერ გაუხსნია ბაზარი. დღესაც რუსეთში ამერიკიდან მოტანილს უფრო ჰყიდულობენ, ვიდრე ბაქოდამ. აქამომდე საქმე ისე ვერ მოუწყვიათ, რომ რუსეთმა თვითონვე მოიხმაროს თავისი საკუთარი სიმდიდრე.

III

ტფილისი, 19 იანვარი, 1887 წ.

ამ წინაზე ჩვენა ვსთქვით, რომ უთვალავი და აუარებელი ნავთი ამიერკავკასიისა ვერ მოგვიხმარია და ლამის ეგ, ჯერ-ხანად დაუშრობელი წყარო სიმდიდრისა, თავში საცემლად გაგვიხდესო. უმთავრესი მიზეზი ამ მოუხმარებლობისა ის არის, რომ ნავთის ბაზარში გასატანი სახსარი არა აქვთ. მართალია, ამიერკავკასიის რკინისგზა, რომელიც დღეს მუშაობს ბაქოსა და ბათუმს შუა, ეზიდება დღემუდამ ნავთსა, მაგრამ იმოდენა ნავთის გადატანის ძალღონე არა აქვს, რამოდენაც საჭიროა ნავთის სიმრავლის მიხედვითა. ბევრსა ჰლაპარაკობდნენ ვაგონების მომატებაზედ, მაგრამ რაც მომატება შესაძლო იყო, მოუმატეს, და ეხლა თუნდა კიდევაც მოუმატონ, ვერას გახდებიან, იმიტომ რომ მატარებლები საათში ერთხელ დაიარებიან და ამაზე ხშირად სიარული შეუძლებელია. როცა ამაზე გული დააჯერეს რკინისგზის გამგებელთა და ნავთის მწარმოებელთა, მაშინ დააპირეს მეორე ლიანდაგის დაგება, რომ ნავთის საზიდავმა ვაგონებმა ორის გზით იარონ. უფრო მდიდართ ნავთის მწარმოებელთ აზრი მოუვიდათ, რკინისგზას თავი დაანებონ და მილები დააწყონ ბაქოდამ ბათუმამდე და მილით ატარონ ნავთი. მეორე ლიანდაგის დაგებაზედ ლაპარაკი ამ ბოლოს დროს სრულიად შესწყდა, მილებით ნავთის გაყვანაზედ-კი დღესაც ბევრი ლაპარაკია.

ფიქრადა აქვთ, მითამ შავი ნავთი გაიყვანონ მილითა იმ ზომით, რომ წელიწადში 50 მილიონი ფუთი გავიდეს ბაქოდამ ბათუმში. ამ ბოლოს ხანებში ისიც ისმის, რომ ეგ მილები სამტრედიის სადგურთან უნდა გაორტოტდეს, ერთი ტოტი წავიდეს ფოთზედ და მეორე ბათუმზედ, პროფესორ მენდელეევის ანგარიშით ერთი ფუთი შავი ნავთი მილით გაყვანილი ბაქოდამ ბათუმში დაჯდება არა უმეტეს 10 – 11 კაპეიკისა. ერთი უცნობი ავტორი „Биржевые Ведомости“-ში ამტკიცებს, რომ ფუთის ნავთის გადატანა ბაქოდამ ბათუმში ცხრა კაპეიკზე მეტი არ დაჯდებაო. ამ სახით გამოდის, რომ ფუთი ნავთი თავის საფასურით და გზის ხარჯით 12 – 15 კაპეიკამდე დაჯდება ბათუმში. რადგანაც იგივე ნავთი ამერიკას 20 კაპეიკად უჯდება და ამასთანავე ბათუმში ჩატანილი ნავთი ევროპის ბაზარზედ უფრო ახლოა, ვიდრე ამერიკისა, ამიტომ, ბ-ნ მენდელეევის აზრით, ბაქოს ნავთს შეუძლიან ცილობა გაუწიოს ამერიკის ნავთსა და ამით ასწიოს და გააძლიეროს ჩვენი ცოცხალ-მკვდარი მრეწველობა ნავთისა. რასაკვირველია, ამ აზრის ასასრულებლად საჭიროა ბათუმში გაიმართოს შავის ნავთის სახდელი და გასაწმენდელი ქარხნები, თორემ შავის ნავთის მუშტრის შოვნა ძნელია. ამასვე ჰფიქრობენ მილით ნავთის გატანის მომხრენი. ჩვენ ამაზედ ცალკე გვექნება საუბარი. ეხლა კი ამას ვიტყვით, რომ მილით ნავთის გადატანის საქმე ხაზინამ თავის ხელიდამ არ უნდა გაუშვასო, - ამბობენ მილის მომხრენი, - თვითონ მილებიც ხაზინამ თავისის ხარჯით უნდა დააწყოსო, თორემ თუ ცალკე კაცს მიეცა ამისი ნება, უსათუოდ მონოპოლიას გამოიწვევს და ეს მონოპოლია ბევრს ნავთის მექარხნეებს ბოლოს მოუღებსო.

გამოანგარიშებულია, რომ ნავთის გასაყვანად მიღების დაწყება და ერთობ ამისი ხარჯი 25 მილიონს მანეთს ფულს დაიჭერსო. მწელად გასაბედია ხაზინისათვის ეხლანდელს გაჭირებულს დროში ამოდენა ფული ამ საქმეს მოანდომოს და აქ დააბანდოს. გარდა ამისა, ერთი რამეც არის საფიქრებელი: მართალია ბაქოში ძლიერ ბევრი ნავთია და ჯერ არამც თუ დაშრობის, მომატების ნიშნებია, მაგრამ ადვილად საფიქრებელია, რომ ადრე იქნება, თუ გვიან, იქ, საცა ეხლა ნავთი ამოდის, ოდესმე ბოლო უნდა მოეღოს ნავთსა. ამის შიშსა და ფიქრს მისცემია იმისთანა სპეციალისტი, როგორც ცნობილი ინჟინერი სოკოლოვსკია. თუ მართლა აუცილებელია, რომ ოდესმე ბაქოს ნავთი კლებაში შევა, ამ მხრით გამოკვლევა საქმისა მეტად საჭიროა წინათვე, ვიდრე მიღების დაწყებას შეუდგებიან. თუ ნავთის კლების დროს რკინისგზასთან მიღებიც იქნება, მაშინ ან ერთმა უნდა დაიშალოს ნავთის ზიდვა და მაშასადამე შემოსავალზედ ხელი აიღოს, ან მეორემ. ორსავე შემთხვევაში ხაზინა იზარალებს.

„Биржевые Ведомости“-ს ამ წლის № 8-ში ზემოხსენებული უცნობი ავტორი ამტკიცებს, რომ მილით ნავთის გაყვანა არავითარს სარგებლობას არ მოასწავებსო. იგი ამბობს, რომ, მართალია, ეხლა გადატანა გაწმენდილის ნავთისა ფუთი 16 კაპეიკადა ჰღირსო, მაგრამ შეიძლება ეს ფასი 8½ კაპეიკზედ ჩამოახდინოს კაცმა და მაინც კიდევ რკინისგზა მოგებაში იქმნებაო. მილით გაყვანილი ნავთი-კი და მერე ბათუმში გადაწმენდილი 18 კაპეიკად დაჯდება ფუთით. ამის დასამტკიცებლად აი რა ანგარიში მოჰყავს: შავის ნავთის გადატანა ბათუმში მილითა დაჯდება ფუთი 9 კაპეიკად. ორის ფუთის შავის ნავთიდან გამოიხდება წმინდა ნავთი და სხვა სახმარი და სასარგებლო ზეთები სულ ერთად მარტო ერთი ფუთით; მაშასადამე ფუთი გადაწმენდილი ნავთი თავის ზეთებით 18 კაპეიკი მოდისო. ესეც მაშინ დაგვიჯდება, როდესაც მილით გავიყვანთ შავს ნავთს ყოველწლივ 50 მილიონ ფუთზედ არა ნაკლებ. თუ რაიმე მიზეზით ამ რიცხვმა იკლო, მაშინ ის ორი ფუთი შავი ნავთი, რომელიც მარტო ერთს ფუთს წმინდა ნავთს აყენებს თავისის ზეთებით, 18 კაპეიკზედ უფრო ძვირად დაჯდებაო, იმიტომ რომ ხარჯი ერთი და იგივეა ერთს მილიონ ფუთს გამოიყვან მიღებში, თუ ორმოცდაათს მილიონსაო. რკინისგზას-კი ბევრი ექმნება გადასატანი, თუ ცოტა, შეუძლიან რვა კაპეიკ-ნახევრად ჰზიდოს ბაქოდამ ბათუმამდე ნავთი და არა იზარალოს-რაო.

ამ სახით, საუბარი და ბაასი დიდია, და ამასობაში არც რკინისგზა ჰფიქრობს ნავთის გადასატანი ფასი 8½ კაპეიკზედ ჩამოახდინოს და არც მილის დაწყებას შესდგომია ვინმე. მინამ ან ერთისაგან გამოვა წყალობა, ან მეორისაგან, ნავთის მწარმოებელთ სული ეხუთებათ და სიმდიდრის ტბებში მცურავთა ლამის შიმშილისაგან სული ამოუვიდეთ. მოდით და ნუ გავცდებით!..