

# «ЕСЛИ У ВАС НЕТ НЕФТИ... ВСЕ ВАШИ ПРЕИМУЩЕСТВА МАЛО ЧЕГО СТОЯТ»

*В предлагаемой вниманию читателей статье рассматриваются проблемы обеспечения горючим армий противостоящих в Первую мировую войну коалиций. Первые на основе архивных данных определен расход горючего русской армией в период с августа 1914 по октябрь 1917 года.*

**П**ЕРЕД Первой мировой войной нефть как военный фактор связывали в России только с Военно-морским флотом, который был главным потребителем жидкого нефтяного топлива<sup>1</sup>.

Вступивший в строй в августе 1913 года эсминец «Новик»<sup>2</sup> стал головным в серии кораблей, где в качестве горючего использовался мазут. Полная заправка составляла до 450 т. Корабль развивал неслыханную тогда скорость — 37 уз, потребляя при этом 29 т мазута в час. При 15 уз расход был всего 2 т/ч. К началу Первой мировой войны в русском флоте было уже 66 эсминцев, потреблявших в качестве топлива мазут<sup>3</sup>.

Другим важным потребителем жидкого топлива на флоте были подводные лодки (ПЛ). К началу войны в России в строю было 15 ПЛ и 24 строились. К концу войны их число возросло до 73. Подводные лодки были оснащены в основном бензиновыми, а частично дизельными двигателями. Запас топлива составлял: нормальный — 20—25 т, усиленный — 50—60 т. За первые 4 месяца войны только Балтийский флот израсходовал<sup>4</sup> 38 248 т мазута, 480 т бензина, 258 т керосина, 421 т дизтоплива, 51 т сырой нефти, 1824 т масел.

Горючее требовалось и авиации, которая стала развиваться весьма быстрыми темпами. К началу войны Россия имела в строю 263 самолета для военных целей, Германия — 232, Франция — 156, Великобритания, США и Италия — по 30, Австро-Венгрия — 65 самолетов. Таким образом, по парку военной авиации Россия занимала первое место<sup>5</sup>. Весной 1915 года впервые вступили в бой самолеты-истребители, началась война в воздухе, давшая старт гонке повышения мощности авиадвигателей, сопровождавшейся ужесточением требований к авиагорючему и ростом его потребления.

В России в 1914 году бомбардировщик «Илья Муромец» с 4 двигателями мощностью от 150 до 220 л.с. имел заправку горючим до 1000 кг (в зависимости от бомбовой нагрузки) и расходовал на 1 ч полета 80—120 кг авиабензина. Во время войны были построены 73 самолета, из них 50 совершили более 400 боевых вылетов, на которые потребовалось 400 т авиабензина. Характерно внимание русского военного руководства к экономичности самолетов. Так, при испытаниях 220-сильного двигателя «Рено» присутствовавший на испытаниях русский военпред записал: «Это хороший, верный и ровно идущий мотор, но, к сожалению, производить его трудно, и он слишком много требует бензина»<sup>6</sup>.

Расход авиабензина на одномоторных самолетах составлял 15—25 л на час полета, а на двухмоторных — 30—60 л. Заправка самолетов обеспечивала 2—3-часовой полет, реже — до 4 ч. Можно, конечно, улыбаться, читая эти цифры, но не будем забывать, что это были первые шаги авиации.

В те годы авиабензин по октановому числу не отличался от автомобильного. Но опыт эксплуатации самолетов показал необходимость предъявления к нему более высоких требований<sup>7</sup>. В свободной продаже авиационного бензина не было, он закупался военным ведомством непосредственно у производителя. Так, только фирме Нобеля было заказано 1667 т авиабензина с поставкой ежемесячно по 167 т. Повысились требования и к авиамаслам по вязкости, они должны были обеспечивать и смазку в рабочем режиме, и холодный запуск двигателей при низких температурах. Появилась также потребность в специальных пластичных смазках, охлаждающих и других спецжидкостях. На-

## К такому выводу пришли политики Антанты в ходе Первой мировой войны

до отметить, что авиационный парк рос очень быстро<sup>8</sup> и требовал все больше ГСМ.

Это же можно сказать и об автомобильной технике. В русской армии к началу Первой мировой войны имелось 428 грузовиков, а всего 711 автомобилей. За 1914—1917 гг. военное ведомство закупило 24 978 автомобилей, в том числе 569 бензоцистерн. Конечно, этого было недостаточно. Так, только бензовозов требовалось как минимум 700 единиц. Поэтому значительное количество горючего перевозилось бортовыми автомобилями в бочках и бидонах. Армейский склад ГСМ разворачивался, как правило, при авторемонтной мастерской. Автомобильные двигатели работали только на бензине, требования к его качеству были невысокими, и потребности армии полностью удовлетворялись отечественной промышленностью<sup>9</sup>.

Что касается зарождавшейся бронетанковой техники, для которой также требовалось горючее, то танки впервые вышли на поле боя в 1915 году на реке Сомме, когда англичане использовали 49 машин. В сражении при Камбре в ноябре 1917 года участвовали уже 476 английских машин. Последний раз в Первой мировой войне танки массированно были применены французами в Марнском сражении 1918 года, когда на фронте 50 км было введено в бой более 500 танков<sup>10</sup>. С появлением танков возникла проблема увеличения запаса хода по горючему. Первые английские танки Mk-I, Mk-IV имели запас хода по бензину 24—29 км, но уже танк Mk-VIII — 100 км, а «Уитплет» — 130 км. Заправка французских танков составляла 200—350 л горючего, английских — 100—260. Немецкий танк A7V имел два топливных бака общей емкостью 500 л.

12 сентября 1918 года танкисты впервые оценили значение своевременной дозаправки машин горючим. Два танковых батальона 1-й танковой бригады под командованием американского подполковника Дж. Паттона<sup>11</sup> в составе 90 французских танков «Рено», имевших запас хода 60 км, израсходовали горючее и встали, не дойдя до противника<sup>12</sup>.

Быстро возрастала и мощность танковых двигателей. Если в 1915 году она составляла 90—100 л.с., то к 1918-му достигла 330 л.с. Причем повышенных требований к горючему танковые двигатели не предъявляли<sup>13</sup>.

Особое место нефть занимала и в производстве взрывчатых веществ, важным компонентом которых был тринитротолуол (тротил), получаемый из толуола. Сырьем для получения толуола являлся уголь. Но с 1914 года было организовано производство тротила на основе толуола, полученного из нефти.

И, наконец, весь промышленный потенциал воевавших стран требовал больших ресурсов нефти, все шире применявшейся наряду с углем и другими видами топлива.

**И**З ВСЕХ участников Первой мировой войны необходимые ресурсы нефти имели только Россия и США. Остальные государства удовлетворяли потребности в нефти за счет импорта. Главными нефтедобывающими странами к началу 1914 года были: США — 33 млн. т в год, Россия — 10,3, Мексика — 3,8, Румыния — 1,9, Голландская Ост-Индия — 1,6, Бирма и Индия — 1,1, Австро-Венгрия (Галиция) — 1,1. В Месопотамии (после войны — Ирак), входившей в состав Османской империи, добывалось в то время всего около 0,5 млн. т нефти. Имевшая существенные ресурсы нефти Румыния первые два года войны оставалась нейтральной, а после вступления в войну ее промыслы были разрушены.

Борьба за рынки нефти между компаниями США, Англии, Франции, Голландии и других союзных стран с началом войны затухла. Компании объединили усилия против общего противника и конкурента в бизнесе, не забывая, разумеется, своих интересов. Война велась за передел мира, колоний, сфер влияния и рынков сбыта, и во всем этом проблема нефти занимала далеко не последнее место.

В России нефтяная отрасль при общем отставании экономики от передовых промышленных стран

находилась на высоком уровне. Добывая в 1914 году 10,3 млн. т нефти, Россия уступала лишь Америке, не только обеспечивая свои внутренние потребности, но и экспортируя 947 тыс. т нефти, в том числе будущим противникам — Германии и Турции. И следует еще раз отметить ошибочное мнение в ряде трудов по истории о том, что в 1914—1917 гг. нефтяная отрасль России отставала от других стран. Нефтяная промышленность, хотя и была сконцентрирована в одном районе Баку — Грозный (96 проц.), что создавало трудности в поставках, зато находилась далеко от линии фронта и не подвергалась воздействию противника<sup>14</sup>. Заметим, что в отличие от России как союзники, так и главный ее противник — Германия испытывали серьезные затруднения в снабжении горючим прежде всего военно-морских сил.

В Англии, переведшей на нефтяное топливо большую часть своего огромного флота, с самого начала военных действий большое внимание уделялось проблеме обеспечения его горючим. Только линкоры продолжали жечь в своих топках прекрасный кардифский уголь, но их доля как потребителей горючего была невелика. Еще перед войной английские политики и военные высказывали беспокойство по поводу поставок нефти. «Нефть в Англии не растет», — сожалел адмирал Д. Фишер. В результате усилий военно-морского министра У. Черчилля к лету 1914 года британское правительство стало владельцем контрольного пакета акций англо-персидской нефтяной компании<sup>15</sup>, а также заручилось поддержкой голландского нефтяного магната Г. Детердинга, обещавшего англичанам, что они в случае войны не будут испытывать нужды ни в нефти, ни в танкерах (его компания имела 64 танкера). Жизнь показала, что выполнить обещанное оказалось далеко не просто. В сентябре 1914 года У. Черчилль выразил беспокойство по поводу возможности Англии защитить персидский нефтерайон: «Похоже, что для этих целей у нас нет войск. Нам придется покупать нефть где-нибудь в другом месте»<sup>16</sup>. Войска все же пришлось найти, причем уже осенью, когда Турция, вступившая в войну на стороне Германии, предприняла попытку силами своей 6-й армии захватить нефтерайон в Абадане и нефтеналивные сооружения в Басре. Англичане отразили эту попытку и обеспечили королевству стратегический

доступ к нефти Месопотамии, что могло покрыть 20 проц. потребностей в мазуте. Но немецкое командование такое положение дел не устраивало, и оно стремилось разрушить объекты английской нефтедобычи. Резидент немецкой секретной службы в Амаре майор Клайн организовал серию взрывов на нефтепромыслах, разрушил нефтепровод в районе Ахваза и Нафтуна на участке 12 миль. При этом потери нефти составили около 70 млн. галлонов<sup>17</sup>. Удар был серьезным, но не смертельным. Англия компенсировала эту недостачу поставками нефти из США.

Мало известен и не оценен с точки зрения нефтеобеспечения союзников вклад русских войск в защиту нефтерайонов Ирана. К концу 1915 года германо-турецкая агентура создала в Иране обстановку кануна гражданской войны, что грозило прекращением поставок нефти Англии из Ирана. Русскими войсками в 1915 году была осуществлена операция, известная в истории как Хамаданская. Экспедиционный корпус генерал-лейтенанта Н.Н. Баратова (8000 человек), высадившийся в порту Энзели и разгромивший турецкие отряды, в декабре занял города Хамадан и Кум южнее Тегерана. В декабре 1915 года Хорасанский отряд русских войск (1000 казаков) под командованием полковника Гущина, выдвинувшийся из Туркестанского военного округа, совместно с английским отрядом в Систане установил подвижную завесу на ирано-афганской границе. В истории эти действия русских войск связываются в основном с целью недопущения проникновения германо-турецких отрядов в Афганистан, хотя они послужили также продолжению поставок нефти в Великобританию.

**В** ЦЕЛОМ в 1915 году обеспечение нефтью армий Антанты не вызывало трудностей, но уже с начала следующего года английские газеты стали писать о «дефиците горючего» и требовали ограничить расход его на гражданские нужды. Надо заметить, что реальные причины для этого имелись. Прежде всего возросло военное потребление, а поставки танкерами из США значительно затруднились ввиду активных действий немецких подводных лодок<sup>18</sup>. К тому же и танкерное стало не хватать. Предусмотренные Адмиралтейством запасы горючего (на 6 месяцев) снизились вдвое. Появились даже предложения возвратиться к использованию угля на строившихся кораблях. Госсекретарь по делам колоний

У. Лонг заявил в палате общин: «Сейчас проблема нефти важнее любой другой. Джентльмены, вы можете располагать людьми, артиллерией и деньгами, но если у вас нет нефти, которая в настоящее время является величайшей движущей силой, все ваши преимущества мало чего стоят»<sup>19</sup>.

Предпринимались попытки ввести рacionamento обеспечения горючим, для чего создавались комитеты и различные учреждения, в том числе так называемая топливная администрация. Но от этого нефти больше не становилось. Когда наступил черед вступления в войну США, американский посол в Лондоне докладывал в Вашингтон: «Германия побеждает. Они [немцы] в последнее время потопили столько танкеров, что эта страна [Англия] может скоро оказаться в опасной ситуации: возможно, горючего не хватит даже королевскому флоту. Это очень серьезная опасность»<sup>20</sup>.

После вступления в войну в апреле 1917 года США начались массированные поставки горючего из-за океана. Немецкие субмарины только за первые четыре месяца поставок нефти из Америки потопили 6 танкеров. Но это никого не напугало: нефть и нефтепродукты поступали в Европу непрерывно.

Во Франции положение с поставками нефти было несколько не лучше, так как собственных запасов не имелось ни во Франции, ни в ее колониях. Нефть во Францию поставлялась теми же компаниями, что и в Англию. Правда, военно-морской флот Франции по численности значительно уступал английскому и, таким образом, потреблял намного меньше мазута. Что касалось сухопутных войск, то они тоже расходовали горючее весьма умеренно. Однако положение с горючим то и дело обострялось. Французское правительство в целях государственного регулирования нефтепотребления создало Государственный нефтяной комитет. Его руководитель сенатор Ж. Беранже в конце 1917 года предупредил правительство о том, что в стране нефти осталось всего на 2 месяца. Положение удалось стабилизировать благодаря поставкам из-за рубежа.

**В** ГЕРМАНИИ в отличие от стран Антанты, избежавших нефтяной катастрофы, ситуация с нефтеобеспечением с самого начала войны приобрела чрезвычайную остроту. Уже первые месяцы боевых действий показали ошибочность расчетов генерального штаба, считавшего,

что в 1914 году потребность в нефти составит 105 тыс. т. Но за первые месяцы войны эти запасы быстро растаяли, а единственно доступным источником нефти остались Румыния и частично Австро-Венгрия. Положение осложнилось, когда русская армия в ходе Галицийской битвы 1914 года нанесла тяжелое поражение австро-венгерским войскам и заняла нефтяной район в Галиции. Правда, 8 месяцев спустя русская армия отступила с этой территории, но перед уходом командование приказало уничтожить почти все буровые вышки, а имевшуюся нефть сжечь. Было уничтожено 350 тыс. т сырой нефти, ровно столько, сколько Германия ввозила за один год из-за границы. Это был первый в военной истории пример правильного понимания стратегического значения нефти и жесткого воздействия на экономику противника.

Попытки Германии овладеть осенью 1915 года нефтью в Месопотамии не увенчались успехом: германо-турецкие войска в сражении с англичанами в долине Тигра и Евфрата были разгромлены, и планы немцев в отношении нефти в Персидском заливе рухнули. Единственным источником поступления нефти оставалась Румыния, но 14 (27) августа 1916 года она вступила в войну на стороне Антанты. В сентябре 1916 года австро-венгерские и немецкие войска вторглись в Румынию и оккупировали большую часть ее территории. Немцы захватили на складах огромные запасы нефтепродуктов, уже предназначенных для отгрузки странам Антанты через черноморские порты. Но главной цели — захватить центры нефтедобычи и нефтепереработки немцам достичь не удалось. Союзники, особенно Великобритания, весьма обеспокоенные возможностью захвата Германией румынских нефтяных районов, решили их уничтожить, что и было сделано английскими диверсионными группами. Всего было уничтожено 70 нефтеперерабатывающих установок, 800 тыс. т нефтепродуктов и сырой нефти. Причиненный ущерб оценивался в сумму около 500 млн. марок.

Нехватка нефтепродуктов все сильнее сказывалась на вооруженных силах и экономике Германии. Уже летом 1917 года на фронтах появились участки, где горючего оставалось всего на 10 и менее дней. Германские ВВС в целом располагали только двухмесячным запасом авиабензина и масел. Пришлось прекратить дей-

ствия значительной части подводных лодок. При отступлении немецкие войска из-за отсутствия горючего бросали много техники. К осени 1918 года военно-экономическое истощение Германии достигло предела, немецкая армия исчерпала почти все ресурсы нефтепродуктов. Вскоре она капитулировала.

В США, ставшими в годы Первой мировой войны основным поставщиком нефти для союзников, несмотря на огромный объем нефтересурсов<sup>21</sup>, также имелись свои трудности. Более четверти добытой нефти шло на экспорт, чем удовлетворялось 80 проц. потребности в нефти стран Антанты (без России). Росли также внутренние потребности, с 1913 по 1918 год они почти удвоились благодаря «обвальной» автомобилизации: число автомобилей за период с 1914 по 1920 год возросло с 2 до 9 млн. единиц. С вступлением США в войну для регулирования вопросов нефтеобеспечения пришлось создать Управление по проблемам топлива с задачей обеспечения необходимых объемов поставок союзникам и эффективного распределения ресурсов внутри страны. Управление ввело «добровольный» контроль за ростом цен на нефть. Кроме того, существовал Национальный комитет по нефтяному обеспечению военных действий, который возглавлял А. Бедфорд, президент компании «Стандарт Ойл оф Джерси». Именно этот комитет и руководил поставками нефтепродуктов на театр военных действий. В США, как и в России, рабочие нефтяной отрасли освобождались от призыва в армию. Несмотря на трудности, поставки нефти из США обеспечили основу победы союзников в войне. Правда, для этого пришлось даже прибегнуть к импорту нефти из Мексики.

Трудности в нефтеснабжении в США и настойчивые требования европейских союзников об увеличении поставок диктовали необходимость создания органа, способного объединить усилия всех стран Антанты в поставках нефти, заменив двусторонние связи между США и другими странами связью через объединенный орган. Так, в феврале 1918 года была создана постоянно действующая «Конференция союзников по нефти», в обязанности которой входили задачи по координации поставок, контролю за их выполнением и использованию танкеров и конвоев для их защиты и др. В состав конференции вошли США, Англия, Франция и Италия. Россия как

страна, сама обеспечивавшая свои потребности в горючем и из-за географического положения не имевшая возможностей для экспорта нефти союзникам, а позже и по причине революционной ситуации, в состав конференции не вошла. Это был первый в военной истории опыт создания руководящего органа по обеспечению союзных армий горючим в коалиционных войнах.

**РАСХОД** горючего российской армией и флотом, подтвержденный архивными данными, за период с августа 1914 года по октябрь 1917 года<sup>22</sup> составил более 1200 тыс. т, в том числе мазута флотского — более 773 тыс. т, автомобильного бензина — 243 тыс. т, авиационного бензина — 63 тыс. т, масел моторных — 31 тыс. т, масел турбинных — 73 тыс. т, пластичных смазок — 40 тыс. т.<sup>23</sup> Эти цифры следует считать минимальными, так как подсчетов по многим мелким фирмам-поставщикам просто не имелось. Кроме того, воинские части нередко самостоятельно закупали бензины и другие нефтепродукты, которые также не учитывались статистикой.

Что касается общего расхода горючего армиями, участвовавшими в Первой мировой войне, то данных на этот счет очень мало. Есть сведения, что Англия и США израсходовали 25 млн. т нефтепродуктов, из них вооруженные силы — 8,5 млн. т, Германия израсходовала 4 млн. т.<sup>24</sup>

На обеде в Лондоне, данном в связи с победой 21 ноября 1918 года правительством Англии для представителей «Конференции союзников по нефти», лорд Д. Керзон произнес ставшую крылатой фразу: «Дело союзников приплыло к победе на гребне нефтяной волны»<sup>25</sup>. Директор французского Генерального комитета по топливу сенатор Беранже добавил, имея в виду нефть: «Кровь земли была кровью победы... Германия слишком полагалась на свое преимущество в железе и угле и недостаточно учла наше преимущество в нефти... Нефть была кровью войны, теперь ей предстоит стать кровью мира»<sup>26</sup>. К сожалению, именно нефть была и остается первопричиной многих войн и военных конфликтов.

Следует ожидать, что в условиях уже реально нависшей над миром угрозы истощения запасов нефти — этого уникального и жизненно необходимого дара природы, именно вокруг овладения нефтяными ресурсами будет сплетаться все более сложный и

грозный клубок противоречий, грозящий серьезными военными катаклизмами.

## ПРИМЕЧАНИЯ

<sup>1</sup> Здесь и далее по тексту под термином «горючее» понимается жидкое топливо, смазочные материалы и специальные жидкости, используемые в вооружении и военной технике.

<sup>2</sup> Эскадренный миноносец «Новик» послужил прототипом современных эсминцев. Построен на Путиловской верфи в Петербурге, мощность двигателей 40 тыс. л.с. Успешно участвовал в Первой мировой войне. 28 августа 1941 г. подорвался на mine и затонул при прорыве советских кораблей из Таллина в Кронштадт. Подробнее см.: Степанов Ю.Г., Цветков И.Ф. Эскадренный миноносец «Новик». Л.: Судостроение, 1981.

<sup>3</sup> Морской мазут должен был иметь повышенные по сравнению с обычным топочным показатели: температура вспышки — не выше 100°, плотность — 900—915 кг/м<sup>3</sup>. Его нельзя было заливать в железнодорожные цистерны после топочного, что создавало дополнительные трудности и задерживало оборот наливного подвижного состава.

<sup>4</sup> К началу войны в российском ВМФ уже имелись руководящие документы по зарождающейся службе горючего: «Положение о порядке обеспечения флота нефтяным топливом», «Правила хранения бензина в военных портах страны».

<sup>5</sup> Военная Энциклопедия: В 8 т. М.: Воениздат, 1994. Т. 2. С. 140.

<sup>6</sup> Кондратьев В. Фронтовые самолеты Первой мировой войн. М.: Молодая гвардия, 1999. С. 46.

<sup>7</sup> В 1914 г. были разработаны технические условия на авиабензин, предусматривавшие плотность не более 750 кг/м<sup>3</sup>, ограничения по началу кипения и отсутствию осадка.

<sup>8</sup> К концу войны во всех воевавших странах имелось более 11 тыс. самолетов, в том числе в России (на начало 1917 г.) — 1039 (см.: Соболев Д.А. История самолетов. Начальный период. М.: РОСПЭН, 1995. С. 309).

<sup>9</sup> К концу войны автомобильный парк русской армии состоял из 9930 автомобилей в том числе имелось 500 автоцистерн. В 1916 г. в России началось строительство пяти автозаводов, но оно было прервано революцией и Гражданской войной. Всего в армиях стран Антанты насчитывалось около 200 тыс. автомобилей. В германской армии — около 70 тыс. А за годы войны только четырьмя главными участниками войны (Россия, Италия, Франция, Германия) было произведено 152 тыс. автомобилей (см.: История автомобильного транспорта России до 1917 г. М.: Изд. НИИАТ, 1994. С. 112, 114, 115, 116, 214).

<sup>10</sup> По другим данным, участвовало 567 танков, в том числе по типам: 216 «Шнейдер», 131 «Сен-Шамон» и 220 «Рено FT-17». По этим данным подсчитано, что танки израсходовали в сражении около 80 т горючего (см.: Дорошкевич О. Бронетанковая техника от Первой мировой войны до наших дней. М.: АСТ, 2002. С. 13).

<sup>11</sup> Паттон Джордж Смит (1885—1945) —

генерал (1945), в 1944 г. командовал 3-й американской армией. После высадки союзников в Нормандии он сказал командующему американскими войсками в Нормандии генералу О. Брэдли: «Черт подери, Брэд, дай мне только 400 тысяч галлонов [1000 т, или 26 железнодорожных цистерн] бензина, и я доставлю тебя в Германию за два дня» (цит. по: *Ергин Дэниэл*. Добыча. Всемирная история борьбы за нефть, деньги и власть. М.: Де-Ново, 1999. С. 407).

<sup>12</sup> Шмелев И.Г. История танка (1916—1996). М.: Техника — молодежи, 1996. С. 18.

<sup>13</sup> Всего за время войны всеми странами было произведено более 10 тыс. танков. В России танки не производились. Первые танки на русской земле появились с армиями интервентов, а затем с армиями белых, которым эти машины поставлялись из-за границы. Красная армия захватила в боях около 80 танков.

<sup>14</sup> Подробнее о состоянии нефтяной отрасли России и мерах по обеспечению военных потребностей и государственному регулированию нефтепотребления см.: Воен.-истор. журнал. 2004. № 8. С. 20—25.

<sup>15</sup> Англо-персидская компания была создана в 1908 г. в связи с открытием новых крупных месторождений Месджиде-Солейман в Персии. Англия выкупила 56 проц. акций этой компании, на что королевская санкция была получена за три дня до начала войны. Ныне это одна из крупнейших нефтекомпаний мира, именуемая «Бритиш петролеум» (BP).

<sup>16</sup> *Ергин Дэниэл*. Указ. соч. С. 180.

<sup>17</sup> Кане А. Нефтяная лихорадка / Пер. с венг. М.: Международные отношения, 1980. С. 39. 70 млн. галлонов соответствуют 290 тыс. т нефти.

<sup>18</sup> За первую половину 1917 г. потери танкеров от немецких субмарин увеличились вдвое по сравнению с 1916 г.

<sup>19</sup> *Ергин Дэниэл*. Указ. соч. С. 1.

<sup>20</sup> Там же. С. 195.

<sup>21</sup> В 1914 г. добыча нефти в США составляла 36, а в 1917 г. — 46 млн. т.

<sup>22</sup> Имеются в виду только поставки, осуществлявшиеся фирмой «Бр. Нобель».

<sup>23</sup> Расход подсчитан по следующим архивным данным: Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 33. Оп. 1. Д. 595; Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА). Ф. 29. Оп. 3. Д. 2192; ЦГИА Азерб. ССР. Ф. 630. Оп. 1. Д. 595; Ф. 798. Оп. 1. Д. 1914; Оп. 2. Д. 2689, 2696, 2712. Имеющиеся в литературе, без ссылок на источники, цифру общего расхода горючего в Первой мировой войне — 450 тыс. т следует считать необоснованно заниженной.

<sup>24</sup> *Никитин В.В.* Горючее — фронту. М.: Воениздат, 1984. С. 6.

<sup>25</sup> *Ергин Дэниэл*. Указ. соч. С. 201. Эта фраза в разных публикациях звучит по-разному, что связано, по-видимому, с особенностями перевода на различные языки, здесь отдано предпочтение Д. Ергину как наиболее обстоятельному исследователю всемирной истории борьбы за нефть.

<sup>26</sup> Там же. С. 100.

*Генерал-майор в отставке  
Г.М. ШИРШОВ*