638

БИБЛІОТЕКА
УЧЕНАГО КОМИТЕТА МИН. ФИН.

БИБЛІОТЕКА
УЧЕНАГО КОМИТЕТА МИН. ФИН.

638

БИБЛІОТЕКА
УЧЕНАГО КОМИТЕТА МИН. ФИН.

НЕФТЯНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Соединенныхъ Штатовъ Сѣверной Америки

въ связи съ общимъ промышленнымъ развитіемъ страны.

I. Нефть на выставкѣ въ Чикаго. — II. Обзоръ нефтедобывающей промышленности. — III. Обзоръ нефтеобрабатывающей промышленности.—IV. Транспортировка нефтяныхъ продуктовъ.—V. Промышленное развитіе Соединенныхъ Штатовъ.—VI. Промышленные и торговые союзы. — VII. Учрежденіе Standard Oil C° и превращеніе ея въ Standard Oil Trust.—VIII. Обзоръ всемірной нефтяной торговли и промышленности.—IX. Итоги міровой добычи нефти.

Съ приложеніемъ карты распредѣленія нефтяныхъ мѣсторожденій и нефте- и керосинопроводовъ въ Соединенныхъ Штатахъ, а также сравнительной таблицы русскихъ и иностранныхъ мѣръ и вѣсовъ.

СОСТАВИЛЪ

Ст. Гулишамбаровъ

Инженеръ-Технологъ.

Изданіе Департамента Торговли и Мануфактуръ.

39

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія В. Киршбаума, Дворц. пл., д. М-ва Финансовъ.

1894.

[redacted]

ваго Свѣта, дѣйствующія таможенныя пошлины на эти товары, размѣръ потребленія въ связи съ населенностью страны и пр., что дастъ возможность русскому экспортеру расширить районъ распространенія нашихъ нефтяныхъ освѣтительныхъ и смазочныхъ матеріаловъ.

Во избѣжаніе недоразумѣній по переводу разнообразныхъ иностранныхъ мѣръ и вѣсовъ на русскіе, по каждому государству приведены данныя въ мѣстныхъ мѣрахъ съ разъясненіемъ ихъ въ отдѣльной метрологической таблицѣ.

БИБЛІОТЕКА
УЧЕНАГО КОМИТЕТА МИН. ФИН.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

стр.

Метрологія VII

I. Нефть и ея продукты на всемірной выставкѣ въ Чикаго въ 1893 году. 1

II. Обзоръ нефтедобывающей промышленности въ Соединенныхъ Штатахъ С. Америки 9

Открытіе нефти въ Америкѣ; новыя мѣсторожденія нефти; начало оживленной дѣятельности; междоусобная война; добыча нефти въ 1859 — 80 гг. Брадфордъ и его истощеніе. Юго-Западный районъ и признаки его истощенія. Нахожденіе нефти въ Огайо и другихъ штатахъ. Общая добыча нефти въ Сѣверной Америкѣ. Качества нефти. Число буровыхъ скважинъ; стоимость ихъ. Площадь нефтеносныхъ земель; общая ихъ стоимость.

III. Обзоръ нефтеобрабатывающей промышленности въ С. Америкѣ 27

Распредѣленіе заводовъ; поглощеніе мелкихъ крупными. Производительность заводовъ въ 1880 и въ 1889 гг. Размѣръ капитала, вложеннаго въ нефтеобрабатывающую промышленность. Стоимость обработки. Важнѣйшіе продукты дистилляціи нефти. Товаръ, идущій на внутреннее потребленіе; инспекція. Товаръ, предназначенный къ вывозу за границу; биржевой контроль. Распредѣленіе производства на внутреннее потребленіе и вывозъ. Вывозъ по товарамъ, вывозъ по государствамъ, вывозъ по портамъ, вывозъ по тарѣ.

IV. Транспортировка нефтяныхъ продуктовъ 53

Первоначальные способы перевозки нефти; идея нефтепровода; начало наливной перевозки нефти по желѣзнымъ дорогамъ. Нынѣ дѣйствующіе нефтепроводы, длина и діаметръ ихъ; количество перекачиваемой нефти. Прокладка нефтепроводовъ и керосинопроводовъ, стоимость ея, стоимость станціи, насосовъ и пр., стоимость эксплуатаціи. Отношеніе правительства къ нефтепроводамъ. Регулированіе тарифовъ по перевозкѣ нефти. National Transit C°, ея сертификаты, условія пріема нефти и плата за перекачку по питательнымъ вѣтвямъ. Плата маклерамъ. Условія перевозки по желѣзнымъ дорогамъ; тарифы по перевозкѣ нефтяныхъ грузовъ наливомъ и въ тарѣ. Наливная перевозка водою. Списокъ наливныхъ пароходовъ и парусныхъ судовъ, ходившихъ между Старымъ и Новымъ Свѣтомъ въ 1892 году; фрахты по перевозкѣ нефтяныхъ грузовъ наливомъ, въ бочкахъ и жестянкахъ. Страховая премія.

V. Обзоръ промышленнаго развитія Соединенныхъ Штатовъ С. Америки 73

Отдѣленіе англійскихъ колоній въ Америкѣ отъ метрополіи; установленіе таможенныхъ пошлинъ на ввозные товары. Начало судостроенія и усиленіе международнаго обмѣна. Изобрѣтеніе cotton-gin'a. Вліяніе политическаго состоянія Европы на тарифную политику Соединенныхъ Штатовъ. Первый промышленный кризисъ. Начало пароходнаго сообщенія между Старымъ и Новымъ Свѣтомъ. Борьба между фритредерами и протекціонистами. Ростъ населенія. Начало сооруженія желѣзныхъ дорогъ и политика конгресса по этому предмету. Усиленіе эмиграціи. Характеръ американскихъ желѣзнодорожныхъ предпріятій. Кризисы 1837 и 1857 гг. Гражданская война и вызванные ею внутренніе налоги. Уменьшеніе внутреннихъ налоговъ. Вліяніе тарифной политики на земледѣльческую промышленность. Кризисъ 1873 г. Дальнѣйшій ростъ населенія. Расширеніе желѣзнодорожной сѣти. Успѣхи телеграфа и телефона. Развитіе

стр.

торговаго мореходства. Итоги обрабатывающей промышленности. Обороты по внѣшней торговлѣ. Торговая регистрація и Mercantil agency. Кредитъ. Участіе массы въ крупныхъ предпріятіяхъ. Періодичность кризисовъ. Причины кризисовъ 1890 и 1893 гг. Финансовые крахи и промышленныя несостоятельности.

VI. Промышленные и торговые союзы въ Соединенныхъ Штатахъ С. Америки 97

Отношеніе правительства къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ; взглядъ строителей дорогъ на свое предпріятіе; соглашенія желѣзнодорожныхъ обществъ; «pool»; соглашенія и сліянія западныхъ и южныхъ желѣзныхъ дорогъ. «Moneypool». Дифференцированіе тарифовъ; своеобразное толкованіе этого понятія. Попытки отдѣльныхъ штатовъ урегулировать желѣзнодорожные порядки. Разслѣдованія злоупотребленій. Вмѣшательство союзнаго правительства и учрежденіе Interstates Commerce Commission. Поворотъ въ желѣзнодорожной политикѣ конгресса. Сущность новаго положенія и роль междуштатной коммисіи. Промышленные союзы и американскіе «trust'ы»; измѣненіе характера послѣднихъ съ начала 80-хъ годовъ. Правительственное изслѣдованіе «trust'овъ». Сертификаты «trust'овъ» и ихъ «разбавленіе водою». Сахарный trust; Cotton seed oil trust; Cotton bagging trust; Wiskey trust; вліяніе trust'овъ на земледѣльческую промышленность. Trust четырехъ великановъ. Отношеніе правительствъ отдѣльныхъ штатовъ и конгресса къ trust'амъ; законодательства по этому предмету Миссури, Техаса, Мичигана, Минезотты. Законъ 2 іюля 1890 года противъ trust'овъ. Результаты примѣненія новаго закона.

VII. Учрежденіе Standard Oil Company и преобразованіе ея въ Standard Oil Trust 111

Развитіе рельсовой сѣти въ Пенсильваніи. Союзъ Рокфеллера съ Андрюсомъ и Флаглеромъ и образованіе Standard Oil C°. Тайныя соглашенія съ желѣзными дорогами. Образованіе союза независимыхъ заводчиковъ. Судъ надъ Пенсильванской желѣзной дорогой. Разоблаченія тайныхъ соглашеній. Новыя соглашенія съ желѣзными дорогами. Прокладка перваго магистральнаго нефтепровода. Преобразованіе Standard Oil C° въ Standard Oil Trust. Договоръ Standard Oil Trust'a. Усиленіе «независимыхъ». Сооруженіе новыхъ нефтепроводовъ. Судебное преслѣдованіе Standard Oil Trust'a. Стремленіе Standard Oil Trust'a распространить свое вліяніе на всѣ міровые рынки. Современное положеніе дѣла.

VIII. Обзоръ всемірной нефтяной торговли и промышленности. 129

Россія: добыча, потребленіе, ввозъ и вывозъ нефтяныхъ продуктовъ; Финляндія. Великобританія, ея владѣнія и колоніи: Индія, Канада, Малаккскій полуостровъ, Цейлонъ, о-въ Св. Маврикія, Лабуанъ, Гонъ-Конгъ, Новый Южный Валлисъ, Викторія, Южная Австралія, Сѣверная Австралія, Тасманія, Новая Зеландія, Квинслэндъ, Фиджи, Фолкландскіе о-ва, Наталь, Мысъ Доброй Надежды, о-въ Св. Елены, Лагосъ, Золотой Берегъ, Сіерра Леонэ, Гамбія, Бертуда, Гондурасъ, Вестъ-Индскіе о-ва, Багама, Ямайка, Санта Лучія, Св. Винцента, Барбадосъ, Гренада, Тобаго, Тринидадъ, Британская Гвіана, Гибралтаръ, Мальта, Кипръ. Франція, ея владѣнія и колоніи: Алжиръ, Мартиника, Гваделупа, Гвіана, Вестъ-Индія, Новая Каледонія, Кохинхина, Комбоджа, Анамъ, Тонкинъ, Майотъ, Габонъ, о-ва Св. Петра и Микелонъ, о-въ Бурбонъ, Nossi-Be, Тунисъ. Германскій таможенный союзъ, Гамбургъ и Бременъ. Италія. Австро-Венгрія. Голландія, ея владѣнія и колоніи: Гвіана, Сабо, Бонеръ, Св. Евстафія, Св. Мартина, Аруба, Ява. Бельгія. Испанія и ея владѣнія: Филиппинскіе и Канарскіе о-ва, Куба и Порто-Рико. Португалія и Азорскіе о-ва. Швейцарія. Данія. Швеція. Норвегія. Румынія. Болгарія. Сербія. Греція. Турція. Египетъ. Персія. Китай. Японія. Бразилія. Аргентина. Салвадоръ. Венецуэла. Мексика. Перу. Колумбія. Гаити. Санъ-Доминго. Эквадоръ. Урагвай.

IX. Итоги міровой добычи нефти 183

Метрологія.

I. Мѣры емкости для жидкихъ тѣлъ.

Ведро = 12,299 литра = 2,70698 англ. галлона = 3,249 амер. галлона = 12,299 куб. дециметровъ = 750,568 куб. дм.
Литръ = 0,081308 ведра = 0,228 англ. гал. = 0,264 амер. галлона = 1000 куб. сантим. = 61,027 куб. дм.
Галлонъ англ. = 0,3694 ведра = 4,5435 литра = 1,2 амер. гал. = 4543,4 куб. сантим. = 277,2 куб. дм.
Галлонъ амер. = 0,3078 ведра = 3,785 литра = 0,8332 англ. гал. = 3785,4 куб. сантиметровъ = 231 куб. дм.

а) Для американской нефти и керосина, уд. в. 0,797.

Ведро = 0,797 × 30 = 23,91 рус. фунта.
Литръ = 797 граммовъ = 1,946 рус. фунта.
Галлонъ англ. = 8,832 рус. фунта.
Галлонъ амер. = 7,358 рус. фунта.
Бариль сырой нефти въ 42 гал. = 309,036 рус. фунта = 7 пуд. 29 ф. = 34,86 гал. англ.
» экспортнаго керосина въ 50 гал. = 9 пуд. 8 фун. = 41,5 гал. англ.
1 пудъ керосина занимаетъ по объему 1255,5 куб. дюймовъ.
1 куб. футъ керосина вѣситъ 55 рус. фунтовъ.
Тонна (англ.) американскаго керосина = 293,3 англ. гал. = 336,9 амер. гал.

б) Для кавказской сырой нефти, уд. в. 0,878.

Ведро = 0,878 × 30 = 26,34 рус. фунта.
Литръ = 878 грам. = 2,144 рус. фунта.
Галлонъ англ. = 9,7 фунта рус.
Галлонъ амер. = 8,1 фунта рус.
1 пудъ занимаетъ по объему 1139 куб. дюймовъ.
1 куб. футъ вѣситъ 60,5 фун.

в) Для кавказскаго экспортнаго керосина, уд. в. 0,825.

Ведро = 0,825 × 30 = 24,75 рус. фунта.
Литръ = 825 гр. = 2,015 рус. фунта.
Галлонъ англ. = 9,139 рус. фунта.
Галлонъ амер. = 7,617 рус. фунта.
Тонна англ. кавказскаго керосина = 271,49 англ. гал.
При одинаковомъ объемѣ вѣсъ американскаго керосина составляетъ 96,6% русскаго, или первый легче втораго на 3,4%.

II. Мѣры длины.

Миля англ. и американская = 1,50857 верстъ = 1,6093 километрамъ.
Верста = 1,06678 километра = 0,66269 англ. мили.
Километръ = 0,9374 версты = 0,6211 англ. мили.

III. Мѣры поверхности.

Десятина = 1,0925 гектаровъ = 2,6997 экра.
Гектаръ = 0,9153 десятины = 0,4048 экра.
Экръ = 0,3704 десятины. = 2,470 гектара.

IV. Мѣры вѣса.

Фунтъ рус. торговый = 0,9028 англ. фун. = 0,4095 килогр.
Килограммъ = 2,4419 рус. фун. = 2,2046 англ. фунта.
Центнеръ метрич. = квинталъ = сто килограммовъ.
Фунтъ англ. = 1,1076 рус. фун. = 0,4536 килогр.
Тонна англ. = 62,0280 пуд. = 2240 англ. фун. = 1,016 метр. тонны.
Тонна метрич. = 61,048 пуда = 1000 килогр. = 2204 англ. фунта = 0,9842 англ. тонны.

V. Монеты.

Рубль мет. = 4,0002 фр. = 3,172 шил. = 38,064 пенса = 0,77185 доллара.
Франкъ французскій, бельгійскій, швейцарскій; финляндская марка, итальянская лира, испанская пезета, румынскій левъ, греческая драхма, сербскій динарій, болгарскій левъ и венецуэльскій боливаръ = 0,24998 руб. мет. = 9,5157 пенса = 0,19295 дол.
Фунтъ стерлинговъ = 6,3051 руб. мет.
Шиллингъ = 31,52 коп. мет. = 1,26 фр. = 24,36 дол.
Долларъ Соединенныхъ Штатовъ С. А. = 1,2956 руб. мет. = 49,316 пенса = 5,18262 фр.
Центъ амер. = 1,2956 коп. мет. = 0,493 пенса = 5,18 сант.
Пенсъ = 2,627 коп. мет. = 2,03 цента = 10,5 сант.
Копѣйка мет. = 4,0002 сантима = 0,38 пенса = 0,77 цента.
Сантимъ = 0,2499 коп. мет. = 0,09 пенса = 0,1929 цента.
Марка германская = 30,863 коп. мет.
Рупія индійская = 16 аннасъ = около 2 шиллинговъ или 63 коп. мет.
Гульденъ голландскій = 100 центовъ = 52,077 коп. мет.
Гульденъ австрійскій = 100 крейцеровъ = 62,4968 коп. мет.
Пезо аргентинская = 100 centesimos = около 4 шил. = 1 р. 27 коп. мет.
Крона португальская = 10 мильрейсъ = 13,9984 руб. мет.
Мильрейсъ бразильскій = около 70 коп. мет.
Кроны датская, шведская и норвежская = 34,72 коп. мет.
Лира турецкая = 100 піастровъ = 5,69153 руб. мет.
Лира египетская = 100 піастровъ = 6,4042 руб. мет.
H. Tael китайскій = около 1 руб. 37 коп. мет.
Yen или японскій долларъ = 1 руб. 29 коп. мет.

Нефть и ея продукты на Всемірной выставкѣ въ Чикаго въ 1893 году.

«Четыреста лѣтъ спустя, послѣ того какъ Христофоръ Колумбъ открылъ этотъ континентъ, народы всего свѣта собрались на этомъ мѣстѣ, чтобы въ дружескомъ соревнованіи сравнить свои успѣхи въ искусствѣ, наукахъ, промышленности и земледѣліи».

Приведенный эпиграфъ вырѣзанъ русскими буквами на одной изъ сторонъ обелиска, украшающаго собою входъ во дворецъ механическихъ искусствъ (Palace of Mechanical Arts) на Всемірной Колумбовой выставкѣ въ Чикаго въ 1893 году.

Сюда съѣхались народы со всѣхъ концовъ земного шара, здѣсь они выставили на показъ свою культуру, и интересующійся какимъ нибудь вопросомъ легко могъ знакомиться съ положеніемъ его въ разныхъ государствахъ, лишь переходя изъ одного зданія выставки въ другое. Но, къ сожалѣнію, не всѣ отдѣлы выставки представлены одинаково полно и разносторонне: въ нѣкоторыхъ случаяхъ матеріала собрано масса и предметъ освѣщенъ со всѣхъ сторонъ; въ другихъ, напротивъ, рѣшительно не видно никакой заботливости, желанія по возможности лучше представить дѣло, чтобы обозрѣватель могъ получить о немъ правильное понятіе. Иногда человѣка подавляетъ масса собранныхъ предметовъ, впрочемъ, чаще всего однообразныхъ, иногда же чувствуется отсутствіе такихъ вещей, которыя должны занимать выдающееся положеніе.

Выставка нефтяныхъ продуктовъ служитъ тому наглядным примѣромъ: этотъ важный предметъ вывоза Соединенныхъ Штатовъ, занимающій нынѣ третье мѣсто въ общемъ экспортѣ государства послѣ хлѣбовъ и хлопка, представленъ на выставкѣ крайне неудовлетворительно. Это тѣмъ болѣе странно, что всего четыре года тому назадъ на Парижской Всемірной выставкѣ 1889 г. въ «Panorama de pétroles» была сдѣлана чрезвычайно удач-

ная попытка представить всестороннюю и наглядную картину современнаго состоянія многообѣщающей нефтяной промышленности. Нефть для Парижа собственно не имѣетъ серьезнаго промышленнаго значенія и если она была тамъ такъ хорошо обставлена, то исключительно въ виду ея общаго интереса. На этомъ основаніи каждый интересующійся нефтянымъ дѣломъ склоненъ былъ ожидать отъ организаторовъ выставки въ Чикаго еще лучшаго отношенія къ нему, тѣмъ болѣе, что нѣкоторыя отрасли техники этого предмета всецѣло суть созданія Америки и показать ихъ Старому Свѣту было бы болѣе чѣмъ интересно. Между тѣмъ на описываемой выставкѣ, собственно говоря, даже не было никакого отдѣла: нефть и продукты ея переработки, равно какъ и орудія и приборы, употребляемые для этой цѣли, были разбросаны по многимъ отдѣламъ и нужно было особенное умѣнье или продолжительный осмотръ, чтобы оріентироваться сколько нибудь удачно. Первоначально администрація, повидимому, имѣла въ виду сгруппировать все относящееся къ нефти въ отдѣльныхъ зданіяхъ, чѣмъ только и можно объяснить себѣ устройство такихъ павильоновъ какъ «Oil Industries» и «Oil House», но, въ концѣ концовъ, въ первомъ изъ этихъ павильоновъ очутились исключительно экспонаты Oil Well Supply C^0, а во второмъ—порожнія бочки и жестянки изъ-подъ керосина и нефти, т. е. павильонъ былъ обращенъ въ какой-то складъ или сарай для храненія и упаковки. Около 60 экспонентовъ мѣстныхъ и иностранныхъ, выставившихъ свои нефтяныя произведенія, помѣстились въ горномъ отдѣлѣ (Mines, Mining. and Metallurgy), литература по нефти была собрана въ одной общей библіотекѣ по горной части, но тутъ нельзя было найти массы извѣстныхъ сочиненій не только европейскихъ ученыхъ, но даже американскихъ изслѣдователей; затѣмъ, приборы для нефтянаго отопленія—въ машинномъ и котельномъ отдѣленіяхъ и въ павильонѣ «Oil Industries», масла и мази—въ химическомъ и мануфактурномъ отдѣлахъ и пр. Болѣе же всего поражало на Чикагской выставкѣ отсутствіе экспонатовъ по транспортированію нефтяныхъ продуктовъ: администрація выставки, соорудивъ громадное спеціальное зданіе для средствъ къ перевозкѣ (Transportation) и собравъ въ немъ всѣ способы перевозки, употребляемые первобытными и культурными народами въ историческомъ ихъ развитіи, совершенно игнорировала способъ передвиженія нефти по трубамъ, способъ давшій самой Америкѣ блестящіе экономическіе результаты. Ничего также нѣтъ на выставкѣ и по наливной перевозкѣ жидкаго горючаго и освѣтительнаго матеріаловъ на пароходахъ и въ вагонахъ-цистернахъ. Всѣ эти способы суть дѣти нашего вѣка, которымъ не болѣе 25—30 лѣтъ, и, слѣдовательно, родившіяся и выросшія на нашихъ глазахъ и составившія собою эпоху въ исторіи экономическаго развитія двухъ великихъ государствъ — Соединенныхъ Штатовъ Сѣверной Америки и Россіи. Вагоны-цистерны въ этихъ двухъ странахъ считаются десятками тысячъ; наливные пароходы бороздятъ нынѣ воды Атлантическаго, Индійскаго и Великаго

океановъ, а общая длина нефтепроводныхъ трубъ въ одной Америкѣ достигаетъ 25,000 миль, т. е. соотвѣтствуетъ мередіану и, слѣдовательно, можетъ опоясать собою весь земной шаръ. При такихъ условіяхъ, отсутствіе экспонатовъ по упомянутымъ предметамъ составляетъ серьезное упущеніе. Интересовавшіеся нефтянымъ дѣломъ справедливо разсчитывали встрѣтить на Всемірной выставкѣ 1893 г. полное представленіе современнаго состоянія этой промышленности не только въ самой Америкѣ, но и повсюду, гдѣ только эксплуатируются жидкіе углеводороды. На дѣлѣ же оказалось, что собственно со стороны Соединенныхъ Штатовъ явились только 3 экспонента: A. W. Harris Oil C⁰—со смазочными и Kellog—съ освѣтительными маслами, и Standard Oil Company—съ разными нефтяными продуктами и кое-какими моделями приборовъ и аппаратовъ по добычѣ и обработкѣ нефти. Затѣмъ, изъ отдѣльныхъ штатовъ съ нефтяными экспонатами явились только Калифорнія—1, Колорадо—3, Луизіана—1, Нью-Іоркъ—18, Пенсильванія—4, Утахъ—1, Кентуки—10, Огайо—1, Западная Виргинія—12 и Уомингъ (Wyoming)—10 экспонентовъ, т. е. всѣхъ американскихъ экспонентовъ было 64, но въ большинствѣ случаевъ они ограничились только выставкой множества стклянокъ съ разноцвѣтными жидкостями, безъ всякихъ поясненій и притомъ преимущественно сырыхъ продуктовъ. Такія коллекціи могутъ удовлетворить лишь простого посѣтителя выставки, который узнаетъ, что разнообразныя масла, извѣстныя подъ общимъ именемъ петроля, получаются изъ нѣдръ земли, а не выжимаются изъ растительныхъ сѣмянъ.

Изъ другихъ государствъ нефть и продукты ея переработки выставили лишь Канада—1 экспонентъ съ сырою нефтью, Германія—1 экспонентъ изъ Halle съ минеральными маслами, Италія—1 экспонентъ изъ Неаполя съ сырою нефтью, Аргентинская республика, Мексика, Новый Южный Валлисъ и наконецъ Россія. Обозрѣвая въ Чикаго убогія коллекціи нефтяныхъ продуктовъ, невольно вспоминалась Парижская выставка 1889 г. Panorama de pétroles, представлявшая наглядную параллельную картину эксплуатаціи нефти на Кавказѣ и въ Америкѣ, иллюстрированная множествомъ геологическихъ и топографическихъ картъ, діаграммъ и пр., давала вполнѣ цѣльное представленіе по этому предмету. Химическая природа нефти вовсе не затронута на Колумбовой выставкѣ, тогда какъ на Парижской выставкѣ по этому предмету было представлено нѣсколько капитальныхъ работъ: Шютценбергера и Іонина, Рагозина, Лермонтовой и др. Обработка нефти съ цѣлью полученія изъ ея дериватовъ красильныхъ пигментовъ не имѣетъ ни одного экспоната на выставкѣ.

Обращаясь къ описанію отдѣльныхъ экспонатовъ, прежде всего слѣдуетъ остановиться на выставкѣ Standard Oil Company, въ которой можно получить наиболѣе полное и цѣльное представленіе о нефти и ея дериватахъ. Упомянутая выставка носитъ какой-то школьный характеръ и для ученаго или промышленника она не представляетъ ничего интереснаго.

*

Точно въ подкрѣпленіе такого вывода, представитель экспонента въ извѣстные часы дня объясняетъ любопытствующей публикѣ въ чемъ заключается процессъ извлеченія нефти изъ земли и ея переработки; но напрасно было-бы обратиться къ нему съ какимъ нибудь вопросомъ научнаго или экономическаго характера — все является секретомъ фирмы. Даже статистическія свѣдѣнія, которыя постоянно публикуются правительственными учрежденіями, на выставкѣ Standard Oil Company являются секретомъ; о дѣятельности самой фирмы, о размѣрахъ ея производства, о размѣрахъ ея перевозочныхъ средствъ, о числѣ и мѣстонахожденіи ея нефтяныхъ источниковъ, о числѣ ея заводовъ или складовъ—рѣшительно нѣтъ никакихъ свѣдѣній. Стремленіе названной компаніи все облечь въ тайну, повидимому, распространилось и на официальныхъ представителей выставочной администраціи, которые всѣхъ обращавшихся къ нимъ по нефтяному дѣлу направляли къ представителю Standard Oil Company.

Въ витринѣ названной компаніи прежде всего обращаетъ на себя вниманіе рельефный геологическій разрѣзъ нефтяного района въ предѣлахъ брадфордскаго округа съ показаніемъ распредѣленія нефтяныхъ песковъ въ формѣ отдѣльныхъ желваковъ или небольшихъ озеръ. На этомъ разрѣзѣ, сдѣланномъ въ масштабѣ 100 футовъ въ дюймѣ по глубинѣ и 3 дюймовъ въ 1 мили горизонтально, показано нѣсколько скважинъ, изъ коихъ нѣкоторыя пересѣкаютъ нефтяные пески, другія углубляются минуя ихъ и такимъ образомъ оказываются непроизводительными. Разрѣзъ двухъ скважинъ представленъ отдѣльно въ большемъ масштабѣ—12 ф. въ дюймѣ: скважина представлена въ видѣ двухъ-дюймовой стеклянной трубки, наполненной породами, соотвѣтствующими проходимымъ слоямъ; общая глубина скважины 2,200 футовъ и на этомъ длинномъ пути она пересѣкаетъ 4 нефтяныхъ песка. Образцовъ нефти представлено множество, но въ однихъ случаяхъ показаны лишь мѣстонахожденія ихъ, въ другихъ—только глубина, съ которой они получены, въ третьихъ—обозначенъ только удѣльный вѣсъ по Бомэ, такъ что нѣтъ никакой возможности сдѣлать какіе нибудь выводы или сопоставленія. Сама же компанія не приходитъ на помощь посѣтителю и не даетъ ему никакого описанія. Нѣкоторые сорта нефти совершенно прозрачны, напоминая собою кавказскую нефть изъ Сурахановъ; напр., въ Holdern run pool, въ графствѣ Армстронгъ, въ Пенсильваніи, встрѣчается нефть съ удѣльнымъ вѣсомъ 0,783; въ томъ же штатѣ, но южнѣе, въ Washington pool, она имѣетъ болѣе темный цвѣтъ и большую плотность—0,803; тамъ же по сосѣдству, въ Макъ-Дональдѣ, нефть болѣе свѣтлая—0,780. Нѣкоторые изъ этихъ сортовъ настолько прозрачны и чисты, что могутъ быть употребляемы для горѣнія въ обыкновенныхъ лампахъ, если бы не опасеніе отъ воспламененія очень летучихъ дериватовъ, которыхъ такая нефть заключаетъ около 20%. Наиболѣе легкій изъ представленныхъ продуктовъ имѣлъ удѣльный вѣсъ 0,6363. Тяжелыхъ сортовъ нефти тоже представлено много, особенно изъ графства

Франклинъ; здѣсь достойно вниманія, что почти всѣ эти сорта нефти подъ общимъ именемъ естественныхъ смазочныхъ маслъ (Natural Lubricating Oil) поступаютъ непосредственно въ обращеніе безъ предварительной обработки перегонкой, ограничиваясь чаще всего отстаиваніемъ и процѣживаніемъ.

Подъ отдѣльнымъ стекляннымъ навѣсомъ представлена модель наиболѣе распространеннаго въ Америкѣ типа перегоннаго завода: горизонтально лежащіе цилиндрическіе котлы, наполовину вмазанные въ печь, стоятъ на открытомъ воздухѣ. Топливомъ служитъ каменный уголь; продукты перегонки переходятъ въ холодильники, затѣмъ направляются въ распредѣлительные резервуары, перемѣшивательные и отстоичные приборы и пр., словомъ, какъ это дѣлается повсемѣстно. Газы и пары, которые не могли сконденсироваться въ холодильникахъ, направляются въ топку, служа суррогатомъ каменнаго угля.

Для полноты представленія о разныхъ продуктахъ нефти и ихъ практическихъ примѣненіяхъ, Standard Oil C⁰ выставилъ, между прочимъ, множество образцовъ парафина, получаемаго изъ американской нефти, и всего того, что можно приготовлять изъ него: свѣчи, непромокаемыя ткани, смазочныя масла, мази и проч. Модели аппаратовъ, употребляемыхъ въ парафино-свѣчномъ производствѣ и проч. Рядомъ возвышается пирамида изъ миніатюрныхъ боченковъ, въ количествѣ 140,000, показывающая суточную производительность масла въ Соединенныхъ Штатахъ.

Попытку Standard Oil C⁰ представить освѣтительные приборы въ ихъ историческомъ развитій слѣдуетъ признать вполнѣ неудачною: здѣсь было представлено лишь нѣсколько старинныхъ лампъ и горѣлокъ, подобранныхъ безъ всякой системы, а потому и недающихъ правильнаго понятія о постепенномъ развитіи идеи пользованія жидкими горючими матеріалами. Такая коллекція была представлена Боткинымъ, въ С.-Петербургѣ, на выставкѣ предметовъ освѣщенія и нефтянаго производства въ 1888 г., и русскимъ посѣтителямъ Чикагской выставки, видѣвшимъ упомянутую коллекцію, историческая витрина Standard Oil C⁰ не могла не показаться жалкою. Галлерея, въ которой помѣщаются экспонаты упомянутой компаніи, покрыта фотографіями изъ практики нефтянаго дѣла: виды заводовъ, резервуаровъ и пр.

Затѣмъ, какъ было упомянуто выше, нѣкоторые штаты сѣверо-американской федераціи выставили въ своихъ павильонахъ образцы своей сырой нефти съ указаніемъ, что она перерабатывается на заводахъ Standard Oil Company. Словомъ, повсюду видна связь этой компаніи со всѣми экспонентами, выставившими нефтяные продукты. Только единственный экспонентъ Пенсильваніи «Eclipse Lubricating Oil Works» выставилъ большую рельефную карту, составленную Гордекомъ, въ масштабѣ въ 2 фута въ одной мили и съ обозначеніемъ на ней главнѣйшихъ желѣзныхъ дорогъ, нефтепроводовъ и пр., но краски такъ однообразны и линіи такъ похожи одна на другую, что трудно отличить нефтепроводъ отъ границъ штата или графства. Названная ком-

панія собрала и представила въ этомъ отдѣлѣ болѣе 300 образцовъ сырой пенсильванской нефти и продуктовъ полученныхъ изъ нея. Harris Oil Company, имѣющая заводъ въ Providence'ѣ, въ штатѣ Иллинойсъ, представила богатую коллекцію смазочныхъ маслъ.

Въ отдѣльномъ павильонѣ—Oil Industries—Oil Well Supply C⁰ изъ Питсбурга представила прекрасную коллекцію всѣхъ приборовъ, необходимыхъ въ нефтеобрабатывающей промышленности, начиная отъ плотничныхъ сооруженій и кончая мелкими механическими принадлежностями къ паровому котлу или паровой машинѣ: газовыя и обсадныя трубы, насосы всякаго рода, торпеды для произведенія взрыва въ скважинахъ, резервуары, фарсунки, горѣлки, краны и пр. и пр. Рядомъ съ этимъ зданіемъ возвышались деревянныя вышки въ натуральную величину. Изъ данныхъ, приведенныхъ въ каталогѣ названной компаніи, видно, что средняя глубина скважинъ достигаетъ нынѣ 2,000 футовъ, хотя были случаи буренія и до глубины 4,618 футовъ.

Правительства отдѣльныхъ штатовъ представили съ своей стороны рядъ превосходныхъ работъ по геологіи страны, и въ этихъ матеріалахъ есть много интереснаго относительно характера залеганія нефтяныхъ мѣсторожденій. Геологическое изслѣдованіе нефтяныхъ источниковъ особенно много обязано штату Пенсильванія, правительство котораго издавна учредило у себя родъ геологической коммисіи, которая изъ года въ годъ выпускаетъ капитальные труды по всѣмъ вопросамъ горнаго дѣла. Относительно нефти особенный интересъ представляетъ многотомное изслѣдованіе «Second Geological Survey of Pennsylvania» съ массой превосходныхъ геологическихъ, геогностическихъ, гипсометрическихъ и др. картъ и діаграммъ.

Независимо отъ сего та же коммисія лѣтъ десять тому назадъ стала выпускать еще ежегодные отчеты подъ заглавіемъ «Annual Report of the Geological Survey of Pennsylvania». Анологичныя учрежденія существуютъ и въ нѣкоторыхъ другихъ штатахъ, какъ, напр., Нью-Іоркъ, Огайо; Калифорнійское горное бюро ежегодно публикуетъ «Annual Report of the State Mineralogist» и пр. Союзное правительство съ своей стороны сдѣлало много по геологическому изслѣдованію страны и труды эти напечатаны въ «Geological Survey of the United States», издаваемомъ министерствомъ внутреннихъ дѣлъ; оно же издаетъ съ 1882 г. ежегодные статистическіе отчеты Mineral Resources of the United States, а черезъ каждыя десять лѣтъ, подъ общимъ именемъ Census, составляются обзоры всей добывающей и обрабатывающей промышленности страны. На выставкѣ были представлены лишь труды десятаго цензуса, обнимающіе 1870—1880 гг., и начало трудовъ одинадцатаго, обнимающихъ 1880—1889 гг. Министерство финансовъ представило превосходные отчеты по внѣшней торговлѣ страны, «Annual Report and Statements on the Foreign Commerce and Navigation, Immigration and Tonnage of the United States» и «Report on the Internal Commerce of the United States», а мини-

стерство иностранныхъ дѣлъ—консульскія донесенія «Report from the Consuls of the United States», въ которыхъ встрѣчается масса интересныхъ свѣдѣній по торговлѣ тѣми или другими продуктами въ иностранныхъ государствахъ.

Ближайшее къ Соединеннымъ Штатамъ государство, располагающее своими нефтяными источниками, есть Канада, гдѣ описываемое ископаемое извѣстно очень давно. Главнымъ нефтепромышленнымъ центромъ здѣсь является въ области Онтаріо графство Ламбтомъ съ двумя городками—Petrolea и Oil Springs; здѣсь дѣйствуетъ около 2,500 скважинъ, дающихъ нефть изъ глубины 460—480 футовъ.

Изъ Аргентинской республики явилась только одна Buenos-Ayres and Mendosa Petroleum Company съ образцами мѣстной сырой нефти. Не останавливаясь на перечнѣ экспонатовъ другихъ государствъ, какъ не имѣющихъ особеннаго интереса, можно обратиться къ обзору русской секціи горнаго отдѣла выставки. Небогатая по количеству экспонатовъ, она, однако, давала полное представленіе о современномъ состояніи нефтяной промышленности въ Россіи. Отъ насъ явились только четыре экспонента: товарищество нефтянаго производства бр. Нобель, товарищество Русско-Американскаго нефтянаго производства, Совѣтъ съѣзда нефтепромышленниковъ и Рижская химико-техническая лабораторія Шмидта. Затѣмъ въ колекціяхъ управленія горною частью на Кавказѣ и Закавказья было нѣсколько образцовъ сырой нефти, нѣсколько геологическихъ описаній нефтяныхъ мѣсторожденій и геологическія карты бакинскихъ источниковъ. Насколько въ американскихъ отдѣлахъ все было покрыто тайной, настолько же въ русскомъ было все на виду: превосходная графическая характеристика русской нефти дополнялась цѣлымъ рядомъ картъ, плановъ, діаграммъ и пр. Товарищество бр. Нобель въ особой брошюрѣ представило описаніе своей дѣятельности, дополнивъ его картой распредѣленія своихъ разливочныхъ станцій по Имперіи. Цѣлый рядъ образцовъ сырой нефти и продуктовъ ея фракціонированной перегонки представлялъ наглядную картину состоянія русской нефтеобрабатывающей техники. Въ коллекціяхъ бр. Нобель были между прочимъ сырой озокеритъ, асфальтъ, сѣрная кислота, возстановленный ѣдкій натръ и пр. Товарищество бр. Нобель раздавало всѣмъ изящные альбомы фотографическихъ видовъ своихъ промысловъ, заводовъ, разливочныхъ станцій, наливныхъ пароходовъ, вагоновъ-цистернъ и пр. и пр.

Лабораторія Шмидта представила такіе превосходные образцы смазочнаго масла и съ такими при нихъ полными таблицами коеффиціентовъ тренія различныхъ маслъ, что свидѣтельствовало о вполнѣ цѣлесообразной постановкѣ этого дѣла на заводѣ Шмидта. Американцы, привыкшіе пользоваться, какъ смазочнымъ матеріаломъ, густою сырою нефтью, въ чистомъ видѣ или съ примѣсью разныхъ минеральныхъ веществъ, не могли не удивляться той тщательности, съ которою русскіе производители приготовляютъ свои смазочные матеріалы.

*

Американскіе каталоги, не только официальный, но и отдѣльныхъ секцій, не давали рѣшительно никакихъ свѣдѣній о промышленной дѣятельности экспонента или объ его заводѣ, тогда какъ нашъ каталогъ давалъ посѣтителю выставки полную справку о каждомъ экспонентѣ: производительность завода, размѣръ затраченнаго капитала, число рабочихъ, количество сырыхъ и обработанныхъ продуктовъ, рынки сбыта и пр. и пр. Справедливость требуетъ сказать, что Указатель русскаго отдѣла Всемірной выставки въ Чикаго безспорно былъ лучшій изъ всѣхъ. Если къ этому прибавить, что Департаментъ Торговли и Мануфактуръ въ трудѣ проф. Менделѣева далъ научную характеристику русской нефтеобрабатывающей промышленности, Горный Департаментъ выяснилъ въ трудѣ инженера Кеппена размѣры нашей нефтедобывающей промышленности, а статистическіе отдѣлы Министерства Путей Сообщенія и Департамента Таможенныхъ Сборовъ обрисовали картину движенія нефтяныхъ грузовъ по Имперіи и по вывозу заграницу, то нельзя не согласиться, что Россія въ немногихъ экспонатахъ дала посѣтителямъ описываемой выставки болѣе содержательный матеріалъ, чѣмъ какое либо другое государство.

Пользуясь поименованнымъ выше матеріаломъ, осмотромъ Всемірной выставки въ Чикаго и своимъ двукратнымъ посѣщеніемъ американскихъ нефтяныхъ мѣсторожденій и нефтеобрабатывающихъ заводовъ, постараемся далѣе выяснить общія условія развитія нефтяной промышленности въ Соединенныхъ Штатахъ въ связи съ общимъ экономическимъ характеромъ страны и ея тарифной политикой.

Кромѣ того, въ виду той значительной роли, которую пришлось играть трубопроводамъ въ судьбѣ американской нефтяной промышленности, мы нашли полезнымъ представить на картѣ Восточной части Соединенныхъ Штатовъ общую сѣть магистральныхъ нефтепроводовъ и обозначить тамъ же главнѣйшія мѣсторожденія страны. Эта карта значительно облегчитъ выясненіе географическихъ условій распредѣленія нефтедобывающей и нефтеобрабатывающей промышленности и вывозной торговли.

Обзоръ нефтедобывающей промышленности въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки.

Открытіе нефти въ Америкѣ; новыя мѣсторожденія нефти; начало оживленной дѣятельности; междоусобная война; добыча нефти въ 1859—80 гг. Брадфордъ и его истощеніе. Юго-Западный районъ и признаки его истощенія. Нахожденіе нефти въ Огайо и другихъ штатахъ. Общая добыча нефти въ Сѣверной Америкѣ. Качества нефти. Число буровыхъ скважинъ; стоимость ихъ. Площадь нефтеносныхъ земель; общая ихъ стоимость.

Исторія развитія нефтяной промышленности въ Сѣверной Америкѣ носитъ совершенно особенный характеръ, какъ и все промышленное развитіе этой во многихъ отношеніяхъ замѣчательной страны. Въ Россіи къ открытію нефти привело появленіе изъ трещинъ земли подземнаго горючаго газа, бывшаго съ незапамятныхъ временъ предметомъ божественнаго культа для нѣкоторыхъ народовъ Прикаспійскаго края. Въ Америкѣ нефть была замѣчена еще первыми французскими миссіонерами въ 1627 г., но на нее обратили вниманіе лишь тогда, когда она стала появляться въ колодцахъ для полученія разсоловъ. Уже первые европейскіе поселенцы во внутреннихъ штатахъ, отыскивая рытьемъ колодцевъ подземные соляные источники, не разъ замѣчали, что въ нѣкоторыхъ колодцахъ отъ времени до времени появлялась пахучая жидкость, портившая достоинство соли. Особенное обиліе такой жидкости оказалось въ колодцахъ по р. Kanawha, въ штатѣ Огайо, гдѣ она не разъ ставила солеваровъ въ крайне затруднительное положеніе. По мѣрѣ углубленія соляныхъ колодцевъ затрудненіе это стало увеличиваться еще болѣе и въ 1814 г. въ одномъ изъ такихъ колодцевъ, на глубинѣ 475 футовъ, нефть стала появляться уже періодически, притомъ въ такомъ количествѣ, что ее можно было собирать особо. Вмѣстѣ съ разсоломъ и нефтью, а иногда и безъ послѣдней, въ колодцахъ появлялся подземный горючій газъ, тоже причинявшій не мало неудобствъ, затрудняя ихъ углубленіе и эксплуатацію. Тогдашніе дѣятели не имѣли никакого представленія о колоссальномъ значеніи упомянутыхъ двухъ тормазовъ къ развитію солеваренія. Независимо отъ недостатка знакомства съ природой нефти и подземнаго газа, неудобства путей сообщенія не могли сдѣлать эти предметы всеобщимъ достояніемъ. Нефть въ небольшихъ стклянкахъ имѣлась только у нѣкоторыхъ дрогистовъ, которые тоже не придавали ей особеннаго значенія. Только въ 1849 г. одинъ изъ предпріимчивыхъ дѣятелей нѣкто Киръ, именовавшій себя докторомъ, сталъ рекламировать эту жидкость какъ универсальное средство противъ всевозможныхъ болѣзней и успѣлъ заинтересовать этимъ товаромъ немногочисленныхъ промышленниковъ Питсбурга и вызвать на

него спросъ. Нефть стали собирать не только въ соляныхъ колодцахъ, но даже начали искать ее самостоятельно. Это было вызвано сознаніемъ, что нефть можно употреблять не только какъ медицинское средство, но и для отопленія. Тотъ же Киръ впервые въ Америкѣ подвергнулъ нефть перегонкѣ и полученный дистиллатъ употребилъ для освѣщенія.

Столь блестящая постановка дѣла побудила одного изъ мѣстныхъ дѣятелей энергично взяться за это дѣло и организовать въ Америкѣ первое нефтяное товарищество подъ фирмой «Pennsylvania Rock Oil C⁰», съ капиталомъ въ 500,000 долларовъ. Сначала компанія ограничивалась рытьемъ лишь неглубокихъ колодцевъ, дававшихъ мало нефти, но когда ихъ стали углублять и въ особенности когда Силиманъ произвелъ точный анализъ нефти и указалъ на чрезвычайно разнообразныя ея свойства и примѣненія, дѣло стало принимать широкіе размѣры: компанія поручила своему технику Дрэку, переименовавшему себя впослѣдствіи въ полковники, изучить способы проведенія глубокихъ скважинъ для полученія разсоловъ и артезіанскихъ колодцевъ. Дрэкъ, занимаясь этимъ нѣсколько лѣтъ и не добившись практическихъ результатовъ, истощилъ послѣднія средства своихъ довѣрителей и уже дѣло считалось окончательно погибшимъ, когда примѣненная имъ система буренія скважинъ вмѣсто рытья колодцевъ дала неожиданно блестящіе результаты: нефть изъ глубины 69½ футовъ ударила фонтаномъ и это обстоятельство составило эпоху въ исторіи развитія нефтяной промышленности всего міра.

Это знаменательное явленіе случилось въ 1859 г. въ небольшомъ городкѣ Тайтусвилѣ, въ Пенсильваніи, на берегу маловодной рѣки въ 50 миль въ длину, получившей тогда названіе Oil Creek. Мѣстность была довольно глухая, малонаселенная, безъ всякихъ дорогъ, и потому новое дѣло, хотя и привлекло къ себѣ всеобщее вниманіе, но развивалось слабо, нуждаясь во многомъ. Съ облегченіемъ добычи нефти, цѣна ея значительно понизилась, и спросъ на освѣтительные матеріалы изъ нея сталъ увеличиваться съ каждымъ днемъ. Однако, доставка нефти къ мѣстамъ удобнымъ для ея дистилляціи представляла большія затрудненія, но страна была покрыта лѣсомъ и прорѣзывалась рѣкою Аллегани, въ которую впадала Oil Creek. Это дало возможность предпринимателямъ сплавлять нефть водою. Порою, когда нефть била фонтаномъ и ее едва успѣвали собирать въ бочки, то не заботились и о сколачиваніи плотовъ: бочки съ нефтью прямо бросались въ рѣку и этимъ первобытнымъ способомъ ближайшіе рафинировочные заводы получали свой сырой матеріалъ. Успѣхи первыхъ бурильщиковъ скоро вызвали массу подражателей въ предпріимчивыхъ американцахъ, окрестныя земли быстро стали раскупаться, вышка стала выростать за вышкой и въ короткое время ближайшіе лѣса наполнились шумомъ и свистомъ паровыхъ двигателей. Буровыя работы въ слѣдующемъ же году начались по Oil и French creek'амъ, и въ слѣдующемъ году здѣсь было добыто до 200,000 барилей нефти;

въ 1861 году новыя скважины появились по pp. Oil и Beaver, дававшія въ сутки по 2,000 барилей; въ 1864 году нефть была открыта въ Cherry run; въ 1865 году она появилась въ Pithole'ѣ, а затѣмъ стали открываться источники и во многихъ другихъ мѣстахъ.

Счастіе и удача вездѣ сопровождали первыхъ піонеровъ американскаго нефтянаго дѣла: нефти вездѣ оказывалось очень много, и притомъ на сравнительно небольшой глубинѣ, дѣло велось безъ всякаго риска и потому капиталы притекали сюда со всѣхъ концовъ Америки. Вмѣстѣ съ капиталами появились новые дѣятели, открылись новыя поселенія, образовались города и культура стала проникать въ неприступныя дебри Западной Пенсильваніи.

Во время самаго разгара нефтяной горячки въ Соединенныхъ Штатахъ вспыхнула гражданская война, страна распалась на двѣ враждующія партіи и главное вниманіе всего населенія было поглощено исходомъ борьбы. Вслѣдствіе этого общее количество добычи въ 1863 г. понизилось относительно предшествующаго; въ 1864 г. повторилось то же, но уже съ 1865 г. она опять начинаетъ расти и ростъ этотъ продолжается и понынѣ. Географическое распредѣленіе нефтедобывающей промышленности за первое двадцатилѣтіе по даннымъ проф. Peckham'a, собраннымъ въ десятомъ Цензусѣ, представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	Oil Creek.	Pithole.	Central Alleghany	Lower Alleghany	Tidiute.	Clarion.	Bradford.	Bullion.	Warren.	Beaver.	Всего.
	Въ тысячахъ барилей.										
1859	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
1860	500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	500
1861	2,113	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,113
1862	3,057	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,057
1863	2,611	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,611
1864	2,116	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,116
1865	1,585	913	—	—	—	—	—	—	—	—	2,498
1866	2,503	1,095	—	—	—	—	—	—	—	—	3,598
1867	2,393	954	—	—	—	—	—	—	—	—	3,347
1868	3,073	548	26	—	—	—	—	—	—	—	3,646
1869	3,763	365	22	45	21	—	—	—	—	—	4,215
1870	3,040	174	813	919	316	—	—	—	—	—	5,261
1871	2,040	182	1,083	1,091	498	310	—	—	—	—	5,205
1872	1,530	145	881	1,658	847	829	—	—	—	—	5,890
1873	1,094	120	852	4,403	860	2,526	—	—	—	—	9,891
1874	734	56	565	5,160	373	3,921	—	—	—	—	10,810
1875	505	35	344	4,713	351	2,821	19	—		—	8,787
1876	612	37	334	4,756	354	2,378	383	64	51	—	8,969
1877	835	60	474	5,431	313	3,012	1.490	1,306	151	62	13,136
1878	687	60	364	4,553	309	2,276	6,209	505	108	92	15,163
1879	389	37	559	2,877	228	1,438	14,098	290	46	82	20,042
1880	335	37	166	1,738	168	869	22,378	147	92	103	26,032
Всего. .	35,517	4,816	6,483	37,343	4,674	20,382	44,575	2,312	448	340	156,890

Въ этой таблицѣ взяты довольно большіе участки и потому кажется, что до 1865 г. вся работа сосредоточивалась въ одномъ округѣ рѣки Oil Creek; точно также и относительно другихъ районовъ. Въ дѣйствительности же разработка происходила повсемѣстно почти одновременно, только, разумѣется, въ однихъ мѣстахъ она скорѣе принимала широкіе размѣры, въ другихъ медленнѣе.

Изъ таблицы наглядно видно какъ истощаются одни участки и какъ выростаютъ другіе: участокъ Oil Creek'а просуществовалъ лишь 20 лѣтъ, давши около 35½ милл. барилей. Истощеніе слѣдующаго участка обозначилось еще ранѣе—черезъ 7—8 лѣтъ; участокъ средняго теченія р. Аллегани просуществовалъ около 15 лѣтъ, и т. д. Уже съ конца перваго десятилѣтія практика показала, что нельзя разсчитывать на особенную долговѣчность ни отдѣльныхъ скважинъ, ни цѣлыхъ участковъ, что и тѣ, и другіе имѣютъ довольно непродолжительное существованіе. И потому съ одной стороны въ видахъ обезпеченія постояннымъ запасомъ нефти, а съ другой въ виду дороговизны этого предмета вдали отъ центра, множество предпринимателей разбрелось по странѣ, чтобы бурить почву съ цѣлью отысканія нефти. Справедливость требуетъ сказать, что въ этомъ направленіи здѣсь затрачена колоссальная масса труда и нынѣ въ Соединенныхъ Штатахъ нѣтъ ни одного штата или территоріи, гдѣ бы не были произведены пробныя буренія съ цѣлью отысканія нефти. Во многихъ мѣстахъ находили нефть, но главнымъ центромъ ея добычи все таки продолжалъ оставаться штатъ Пенсильванія. Въ этомъ обширномъ государствѣ на границѣ съ штатомъ Нью-Іоркъ, въ Брадфордскомъ округѣ, еще въ 1868 г. была открыта нефть, но этой мѣстности тогда не придавали никакого значенія, хотя ближайшая практика скоро показала, что она гораздо богаче всѣхъ другихъ. Первыя 6 лѣтъ съ трудомъ перебивались здѣсь піонеры дѣла, когда въ 1874 г. появились новыя силы; работа пошла неимовѣрно быстро и въ слѣдующія затѣмъ 6 лѣтъ добыча возросла до 22 милл. барилей въ годъ! Затѣмъ, недалеко отъ Брадфордскаго округа, нефть открывается въ штатѣ Нью-Іоркъ, въ графствѣ Аллегани.

Скоро Брадфордъ и Аллегани становятся новымъ центромъ американской нефтяной промышленности и туда устремляются отовсюду бурильщики, заводчики, перевозчики и др. Здѣсь прокладываются нефтепроводы и отсюда же берутъ свое начало магистральные нефтепроводы, направляющіеся къ берегу Атлантическаго океана. Однако и эта мѣстность, подчиняясь общему характеру нефть-содержащихъ песковъ С. Америки, уже черезъ 6 лѣтъ стала показывать несомнѣнные признаки своего скораго истощенія.

Въ 1881 году я былъ въ Америкѣ и близко познакомился съ Брадфордскимъ округомъ; по возвращеніи въ Россію я донесъ Его Императорскому Высочеству Великому Князю Михаилу Николаевичу, командировавшему меня въ Америку и бывшему тогда Намѣстникомъ Кавказскимъ, что

брадфордскія мѣсторожденія недолговѣчны, и что близко стоящіе къ этому дѣлу американцы опредѣляютъ дальнѣйшую продолжительность округа не болѣе какъ на десять лѣтъ. Дѣйствительность скоро оправдала эти предположенія и спустя всего 10 лѣтъ, въ 1891 году, производительность брадфордскаго округа съ 20 милл. барилей упала до 5 милл.; въ слѣдующемъ году она вновь уменьшилась слишкомъ на 1 милл. барилей, а въ текущемъ (1893) году тамъ продолжаютъ эксплуатировать лишь старыя скважины. Брадфордскій округъ является самымъ замѣчательнымъ изъ всѣхъ американскихъ нефтяныхъ районовъ; онъ далъ странѣ съ 1875 по 1893 г. 165 милл. барилей или 41% всей производительности Пенсильваніи, такъ какъ послѣдняя за то же время дала всего 400 милл. барилей. Этотъ округъ, слѣдовательно просуществовалъ только 18 лѣтъ. Смежный съ Брадфордомъ Аллеганскій округъ тоже быстро сталъ истощаться и въ прошломъ году тамъ получено меньше одного милліона барилей; онъ просуществовалъ такимъ образомъ съ 1882 по 1893 г., давши за 10 лѣтъ около 25 милл. барилей. Зато другой соименный округъ, тоже Аллегани, но въ штатѣ Пенсильванія къ югу отъ Питсбурга, представляетъ нынѣ мощную силу, которая на нѣсколько лѣтъ поддержала упадавшую промышленность. Нефть здѣсь была давно извѣстна и даже эксплуатировалась, но въ ограниченномъ количествѣ. Только съ углубленіемъ старыхъ скважинъ было констатировано здѣсь обиліе нефти и добыча ея въ четыре года увеличилась съ 541 тыс. барилей (въ 1889 г.) до 10.197 тыс. барилей (въ 1892 г.). Во всѣхъ другихъ нефтеносныхъ округахъ Пенсельваніи добываніе шло болѣе правильно безъ замѣтнаго истощенія. Ниже приводимая таблица показываетъ относительную производительность (въ тысячахъ барилей) отдѣльныхъ нынѣ эксплуатируемыхъ районовъ за послѣдніе три года.

	1892.	1891.	1890.
Alleghany, N. Y.	909	1.122	1.219
Bradford, Pa.	4.291	5.452	6.270
Middle district.	1.145	1.537	1.869
Clarendon and Warren	273	360	266
Tiona	476	554	668
Tidiute et Titus'v	629	837	837
Grand valley.	128	199	233
Second Sand	272	269	226
Lower district	6.838	6.953	6.372
Washington county	2.452	2.997	3.900
Beaver county	624	943	1.448
Grean county	102	342	956
Alleghany county, Pa.	10.197	10.317	2.707

Въ текущемъ 1893 году суточная производительность новыхъ скважинъ въ штатахъ Пенсильванія, Нью-Іоркъ и СЗ. Виргинія по мѣсяцамъ представлялась въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Январь.	Февраль.	Мартъ	Апр.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.
Alleghany . . .	0	10	5	5	15	18	5	5	13	11	13	0
Bradford . . .	16	10	24	35	30	75	47	41	36	30	36	30
Middle	7	8	18	35	20	60	70	95	183	135	63	50
Venango . . .	22	14	80	58	178	147	108	134	140	151	235	266
Butler . . .	442	266	160	455	641	1,664	737	418	539	320	301	402
South-West. .	5,214	6,506	7,254	6,120	6,942	8,641	6,372	7,642	5,489	3,629	5,810	7,014
Всего.	5,701	6,814	7,541	6,708	7,826	10,605	7,339	8,335	6,400	4,276	6,458	7,762

Изъ приведенныхъ данныхъ явствуетъ, что производительность Аллегани—Брадфорда *) окончательно потеряла свое промышленное значеніе; три слѣдующіе округа перебиваются еще кое-какъ и только одинъ Юго-Западный округъ является мощной силой привлекающей къ себѣ всеобщее вниманіе. Округъ этотъ обнимаетъ юго-западный уголъ Пенсильваніи, примыкающую къ нему сѣверную часть Западной Виргиніи, небольшую полосу восточнаго Огайо, а главнымъ образомъ—теченіе рѣки Огайо, образующейся изъ сліянія рр. Аллегани и Мононгагелы въ Питсбургѣ. Изъ этого обширнаго района нѣкоторыя части, какъ, напр., графство Аллегани, оказались мало производительными, такъ что въ настоящее время центръ всей американской нефтяной промышленности перешелъ изъ Пенсильваніи въ Западную Виргинію, а именно въ графствахъ Тайлеръ, Плизантъ и Вудъ или, короче, вокругъ трехъ небольшихъ поселеній: Манингтонъ, Еврика и Систерсвиль. Эти мѣста, давно извѣстныя нефтепромышленникамъ, стали особенно оживляться только съ 1891 года. За этотъ короткій періодъ времени вся мѣстность сплошь покрылась вышками: онѣ помѣщаются при каждомъ жиломъ домѣ почти вплотную съ нимъ, въ оградахъ церквей,—словомъ, вездѣ, гдѣ только къ тому представляется малѣйшая возможность. Нефтепроводы густою сѣтью покрыли здѣсь всю долину рѣки; отъ Eurek'a начинается одинъ изъ магистральныхъ нефтепроводовъ Standard Oil C^0 и оканчивается въ Филадельфіи. Въ настоящее время этотъ нефтепроводъ работаетъ лучше всѣхъ другихъ. Въ прошломъ году упомянутая компанія ловко воспользовалась нѣсколько угнетеннымъ состояніемъ мѣстной нефтедобывающей промышленности, чтобы скупить здѣсь обширные нефтеносные участки на 1^1/$_2$ милл. долларовъ. Проф. Уайтъ **), изслѣдователь этихъ мѣстъ, предсказываетъ имъ

*) Брадфордскій округъ подробно описанъ въ моей книгѣ «Нефтяные источники Брадфорда и его окрестностей». Тифлисъ, 1882 г.

**) A Description of the Natural resources of West Virginia by Summers. 1893.

блестящую будущность. Однако, судя по ежемѣсячнымъ даннымъ за 1893 г., трудно согласиться съ нимъ, такъ какъ, въ общемъ, въ этомъ округѣ замѣчается значительное ослабленіе производительности, но такъ какъ районъ захватываемый имъ весьма обширенъ, то интересно взгляуть на суточную производительность отдѣльныхъ участковъ, составляющихъ Юго-Западный округъ.

	Январь.	Февраль.	Маргъ	Апр.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.
Washington. . .	0	0	0	0	0	0	150	0	0	0	0	0
Mannington. . .	328	625	482	1,177	675	175	975	4,575	820	800	1,935	2,945
Wildword . . .	20	25	35	30	50	35	0	15	0	10	50	15
Crafton.	20	0	70	200	55	575	20	150	50	40	20	25
Mt. Morris . .	200	50	470	50	325	390	70	0	150	150	185	100
Brush Creek . .	0	10	12	0	0	470	20	50	0	0	600	15
Turkeytut . . .	35	61	0	0	0	20	0	0	0	0	0	50
Eureka.	0	0	0	8	15	45	0	10	20	20	30	35
Murdocksville. .	0	0	0	0	0	42	46	20	30	0	5	28
Mc Donald . . .	696	1,765	2,075	1,415	2,424	1,879	1,146	402	789	515	245	906
Sistersville . .	3,915	3.970	4 110	3,240	3,398	5,010	3,945	2,470	3,650	2,094	2,740	2,975
Всего. . .	5,214	6,506	7,254	6,120	6,942	8,641	6,372	7,642	5,489	3,629	5,810	7,014

Въ дополненіе къ сдѣланному обзору нефтедобывающей промышленности Сѣверной Америки не излишне будетъ привести небольшое извлеченіе изъ годоваго отчета Нью-Іоркской Торговой Палаты. По словамъ отчета *) добыча нефти въ Пенсильваніи въ 1892 году была слабѣе, чѣмъ въ 1891 г., хотя экспортъ вообще превзошелъ всѣ предшествующіе годы. Упадокъ зависѣлъ главнымъ образомъ отъ истощенія Макъ-Дональдскихъ источниковъ, производительность коихъ стала падать еще съ 1891 года. Съ прошлаго года первое мѣсто заняли Систерсвильскіе нефтяные источники, которые оказались обильнѣе Макъ-Дональдскихъ. Этотъ районъ пока совершенно удовлетворяетъ существующему спросу, такъ что еще нѣтъ надобности искать новыхъ источниковъ.

Данныя приведенной таблицы показываютъ, что нѣкоторые участки вовсе перестали эксплуатироваться, другіе даютъ крайне мало нефти и только два участка—Макъ-Дональдъ и Систерсвиль показываютъ большую устой-

*) Thirty-fifth Annual Report of the Corporation of the Chamber of Commerce of the State of New-York for the 1892—93.

чивость. Однако, и здѣсь нельзя не замѣтить, что происходитъ ослабленіе, если не истощеніе; это особенно ясно видно на добычѣ въ Макъ-Дональдѣ. Этотъ богатый не такъ еще давно участокъ теперь даетъ лишь 500 барилей въ сутки. Такимъ образомъ, въ настоящее время американцы располагаютъ только тремя нефтеносными участками, причемъ во всѣхъ ихъ замѣчаются признаки значительнаго ослабленія производительности. Въ общемъ итогѣ добыча на производительныхъ участкахъ Пенсильваніи, Нью-Іорка и сѣверной части Западной Виргиніи въ послѣдніе два года по мѣсяцамъ выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

	1893.	1892.		1893.	1892.
Въ Январѣ . . .	2.229,426	2.926,984	Въ Іюлѣ	2.662,922	2.692,619
» Февралѣ . . .	2.307,432	2.877,275	» Августѣ. . .	2.783,720	2.736,553
» Мартѣ	2.649,392	2.763,536	» Сентябрѣ . .	2.512.491	2.618,788
» Апрѣлѣ. . . .	2.459,709	2.766,428	» Октябрѣ . .	2.597,603	2.472,575
» Маѣ	2.672,679	2.699,915	» Ноябрѣ. . .	2.449,033	2.404,950
» Іюнѣ.	2.619,507	2.691,105	» Декабрѣ . .	2.592,546	2.409.091

Сравнивая эти цифры, нельзя не замѣтить, что производительность нефтянаго района Сѣверной Америки систематически уменьшается, ибо въ 1892 году добыто всего 32 милл. барилей, а въ 1893 г. лишь 30 милл., т. е. на 2 милл. барилей меньше.

Добыча нефти производится и внѣ указаннаго выше производительнаго района, но въ сравнительно меньшемъ количествѣ. Только въ штатѣ Огайо въ послѣдніе годы нефти получается очень много, но такъ какъ она въ качественномъ отношеніи уступаетъ пенсильванской и притомъ не годится для полученія изъ нея освѣтительныхъ маслъ, то въ разсчетъ обыкновенно принимается лишь добыча Пенсильваніи, Нью-Іорка и сѣверной части Западной Виргиніи. Огайскую нефть нерѣдко примѣшиваютъ къ пенсильванской, чтобы изъ смѣси получить хотя нѣсколько процентовъ освѣтительныхъ маслъ; остальная же масса подъ именемъ горючаго масла— fuel oil — употребляется для отопленія паровыхъ котловъ. Въ этихъ видахъ изъ Lima — центра огайской нефтяной промышленности — проведенъ съ 1888 года нефтепроводъ въ Чикаго, гдѣ это топливо получило особенно широкое распространеніе.

Нефть, добываемая въ другихъ штатахъ въ небольшомъ количествѣ, имѣетъ лишь мѣстный интересъ и перерабатывается на мѣстныхъ нефтеочистительныхъ заводахъ. Въ нижеслѣдующей таблицѣ представлена вся добыча нефти въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки, начиная съ эксплуатаціи первой скважины въ 1859 г. до 1893 года.

73345

Года.	Пенсильванія и Нью-Іоркъ.	Огайо.	Западная Виргинія.	Колорадо.	Калифорнія.	Индіана.	Кентуки и Тенесси.	Иллинойсъ.	Канзасъ.	Техасъ	Остал. штаты.	Всего.
1859	2,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,000
1860	500,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	500,000
1861	2.113,609	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.113,609
1862	3.056,690	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.056,690
1863	2.611,309	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.611,309
1864	2.116,109	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.116,109
1865	2.497,700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.497,700
1866	3.597,700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.597,700
1867	3.347,300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.347,300
1868	3.646,117	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.646,117
1869	4.215,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.215,000
1870	5.260,745	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.260,745
1871	5.205,234	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.205,234
1872	6.293,194	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.293,194
1873	9.893,786	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9.893,786
1874	10.926,945	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10.926,945
1875	8.787,514[1])	200,000	3.000,000[1])	—	175,000[1])	—	—	—	—	—	—	12.162,514[1])
1876	8.968,906	31,763	120,000	—	12,000	—	—	—	—	—	—	9.132,669
1877	13.135,475	29,888	172,000	—	13,000	—	—	—	—	—	—	13.350,363
1878	15.163,462	38,179	180,000	—	15,227	—	—	—	—	—	—	15.396,868
1879	19.685,176	29,112	180,000	—	19,858	—	—	—	—	—	—	19.914,146
1880	26.027,631	38,940	179,000	—	40,552	—	—	—	—	—	—	26.286,123
1881	27.376,509	33,867	151,000	—	99,862	—	—	—	—	—	—	27.661,238
1882	30.053,500	39,761	128,000	—	128,636	—	160,933[2])	—	—	—	—	30.510,830
1883	23.128,389	47,632	126,000	—	142,857	—	4,755	—	—	—	—	23.449,633
1884	23.772,209	90,081	90,000	—	262,000	—	4,148	—	—	—	—	24.218,438
1885	20.776,041	650,000	91,000	—	325,000	—	5,164	—	—	—	—	21.847,205
1886	25.798,000	1.782,970	102,000	—	377,145	—	4,726	—	—	—	—	28.064,841
1887	22.356,193	5.018,015	145,000	76,295	678,572	—	4,791	—	—	—	—	28.278,866
1888	16.488,668	10.010,868	119,448	297,612	690,333	—	5,096	—	—	—	—	27.612,025
1889	21.487,435	12.471,466	544,113	316,476	303,220	33,375	5,400	1,460	500	48	20	35.163,513
1890	28.458,208	16.124,656	492,578	368,842	307,360	63,496	6,000	—	1,200	54	278	45.822,672
1891	33.009,236	17.740,301	2.406,218	665,482	323,600	136,634	9,000	—	1,400	54	55	54.291,980
1892	32.080,000	20.000,000	1.000,000	700,000	485,000	70,000	7,000	—	—	—	3	54.345,000
Всего за 34 г.	461.835,599	84.377,499	9.226,357	2.424,707	4.399,222	303,505	217,013	1,460	3,100	156	356	562.792,362

[1]) Включая сюда всю добычу до 1876 г. [2]) Включая сюда всю добычу до 1883 года.

Такимъ образомъ за 34 года своего существованія нефтяная промышленность дала Соединеннымъ Штатамъ Сѣверной Америки слишкомъ полмилліарда барилей, что въ русской мѣрѣ составитъ около 4,362 милліоновъ пудовъ. Чтобы извлечь изъ нѣдръ земли такое колоссальное количество ископаемаго, потребовалась масса труда и капитала, нашедшихъ здѣсь себѣ чрезвычайно выгодное помѣщеніе. Успѣхи этой промышленности вызвали къ жизни множество другихъ отраслей прямо или косвенно связанныхъ съ нею, и въ этомъ отношеніи едва ли не болѣе всѣхъ выиграли желѣзное производство и машиностроеніе. Желѣзо и машины требовались не только непосредственно для нефтянаго дѣла, но и для желѣзныхъ дорогъ, которыхъ сооружено здѣсь въ сравнительно короткое время болѣе, чѣмъ гдѣ-либо на земномъ шарѣ. Предпріятія самаго разнообразнаго характера возникали одно за другимъ, но, странное дѣло, точно примѣняясь къ характеру своихъ нефтяныхъ источниковъ, не отличающихся долговѣчностью, всѣ американскія предпріятія и сооруженія въ нефтеносныхъ районахъ носятъ какъ бы временный характеръ, какъ будто никто не располагаетъ долго остаться здѣсь и во всякую минуту готовъ двинуться въ дальнѣйшій путь. Такое впечатлѣніе произвело на меня въ 1881 году посѣщеніе Брадфорскаго округа и такимъ же оно осталось и въ прошломъ году послѣ осмотра Юго-Западнаго района.

Проѣзжая по ущельямъ Макъ-Дональда и Систерсвиля, гдѣ разбросаны тысячи вышекъ и гдѣ ежедневно извлекаются изъ земли десятки тысячъ барилей нефти, поражаешься запущенностью и безпріютностью окружающаго: вдоль ущелья вьется грунтовая дорога, на которой въ дождливую погоду образуется непролазная грязь; жильемъ для рабочихъ служатъ небольшіе на скоро сколоченные изъ досокъ шалаши, часто примыкающіе къ машинному отдѣленію; никакихъ удобствъ, никакой заботливости объ охранѣ жизни и здоровья рабочихъ не видно рѣшительно ни въ чемъ. Можетъ быть это происходитъ изъ желанія не стѣснять независимости производителей, предоставляя каждому самому позаботиться о собственной безопасности, но общее впечатлѣніе получается крайне удручающее *).

На котинентѣ Стараго Свѣта больше регламентаціи, больше заботливости о судьбѣ рабочаго, но за то и жизнь кипитъ тамъ не такимъ полнымъ ключемъ, какъ въ Америкѣ. Вслѣдствіе указаннаго отсутствія заботливости объ охранѣ безопасности съ одной стороны, а съ другой вслѣдствіе спѣшности работы и желанія съ большей пользой утилизировать все рабочее время, на американскихъ нефтяныхъ промыслахъ постоянно происхо-

*) Вопросу о положеніи рабочихъ на нефтяныхъ промыслахъ я посвятилъ рядъ статей послѣ своей первой поѣздки въ Европу и Америку; въ этихъ статьяхъ паралельно обрисовывается положеніе рабочихъ на нефтяныхъ промыслахъ Кавказа, Галиціи, Италіи, Эльзасъ-Лотарингіи, Ганновера и Сѣверной Америки. Газ. «Кавказъ».

дятъ несчастія съ людьми и масса народа уходитъ отсюда искалѣченною. Инвалиды, однако, быстро замѣняются здоровыми, которыхъ привлекаетъ сюда жажда высокаго заработка и нисколько не страшитъ ужасная перспектива попасть молодымъ въ инвалиды. Нефтепромышленники постоянно жалуются на распущенность рабочихъ, на пьянство среди нихъ и пр. И, дѣйствительно, работать въ такой обстановкѣ, какая встрѣчается въ американской нефтяной области, можетъ только тотъ, кто не нашелъ себѣ нигдѣ постояннаго занятія, кого отовсюду выгоняли, кто спился съ кругу и пр. По этому, нельзя не согласиться, что при такихъ условіяхъ трудно разсчитывать на постоянныхъ рабочихъ и это обстоятельство выдвинуло здѣсь задѣльную работу на первый планъ. Нужно ли очистить скважину, ремонтировать резервуары и пр.—всюду дѣло поручается извѣстной корпораціи. Какъ видно изъ вышеизложеннаго, каждая скважина слишкомъ бѣдна, чтобы окупать содержаніе постоянной администраціи и потому здѣсь не рѣдко можно встрѣтить людей, подъ наблюденіемъ которыхъ находятся десятки скважинъ. Равнымъ образомъ, когда требуется произвести взрывъ на глубинѣ посредствомъ торпедъ, всегда обращаются къ бродячимъ спеціалистамъ, переходящимъ съ мѣста на мѣсто. Ихъ спеціальность тоже не обставлена здѣсь никакими затрудненіями и динамитъ свободно обращается на всѣхъ промыслахъ.

Здѣсь будетъ кстати обратить вниманіе на одну особенность американской обстановки, мало извѣстную въ Европѣ: всюду, въ какія бы дебри ни забрался промышленникъ, телеграфная и телефонная проволоки слѣдуютъ за нимъ; почти въ каждой деревянной будкѣ, служащей одновременно и конторой и жильемъ завѣдующаго, въ углу стоитъ аппаратъ Морзе, а иногда рядомъ виситъ и телефонная трубка. Кажется нигдѣ въ мірѣ телеграфъ и телефонъ не имѣютъ такого широкаго примѣненія какъ въ Америкѣ. Здѣсь эти два важныхъ изобрѣтенія не составляютъ монополіи государства, а суть достояніе всего общества.

Обращаясь къ общей площади нефтеносныхъ земель, занятыхъ подъ разработкой жидкаго горючаго матеріала, находимъ ее равною (въ 1889 г.) 1.557,546 акрамъ, изъ коихъ 356,761 акръ разрабатывается на правѣ полной собственности, а 1.200,785 акровъ на арендномъ началѣ. Здѣсь будетъ кстати замѣтить, что всѣ нефтеносныя земли въ Америкѣ составляютъ частную собственность, и что ни союзное правительство, ни отдѣльные штаты не имѣютъ въ нихъ участія. Сколько нефтепромышленниковъ разработываютъ эти участки и сколько послѣднихъ—неизвѣстно, но стоитъ посмотрѣть на детальные планы Макъ-Дональдскихъ или Систерсвильскихъ районовъ, чтобы убѣдиться, что дробленіе участковъ доведено здѣсь до послѣдней возможности.

По оффиціальнымъ свѣдѣніямъ общая стоимость этихъ земель опредѣляется (для 1889 цензоваго года) въ 41.195,525 дол., т. е. по 26,45 дол.

за акръ въ среднемъ; при этомъ максимальная стоимость выведена для калифорнійскихъ участковъ въ 99,93 дол. за акръ и минимальный за участки въ Кентуки—0,2 дол.; пенсильванскія земли оцѣниваются въ 31,13 дол., но очевидное дѣло, что эта оцѣнка значительно уменьшена и что въ дѣйствительности земли повсемѣстно цѣнятся гораздо дороже. Въ Пенсильваніи есть участки, которыхъ нельзя купить по 1000 дол. за акръ. Практика установила здѣсь такого рода разцѣнку, что скважина, дающая въ день 1 бариль нефти оцѣнивается въ 1200—1500 дол.; если же она даетъ 5 барилей, то цѣна упятеряется—6000—7500 дол. На этомъ основаніи изслѣдователи экономической стороны нефтянаго дѣла полагаютъ, что акръ нефтеносной земли долженъ быть оцѣненъ не менѣе какъ въ 100 дол., и такимъ образомъ общая стоимость всѣхъ земель опредѣляется въ 155.754,600 дол. вмѣсто 41.195,525 *).

По отдѣльнымъ штатамъ сумма эта распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

	Вся площадь (въ акрахъ).			Общая стоимость въ доллар.	Средняя стоимость акра.
	Собственной.	Арендованной.	Итого.		
Пенсильванія и Нью-Іоркъ.	288,510	584,889	873,399	27.184,857	31,13
Огайо	23,613	416,888	440,401	9.963,302	22,62
Зап. Виргинія.	397	119,823	120,219	411,663	3,42
Колорадо	33,015	6,100	39,116	2.517,255	64,35
Калифорнія	10,607	—	10,607	1.060,000	99,93
Индіана.	—	12,585	12,585	5,528	0,44
Кентуки.	100	51,500	51,600	10,150	0,20
Иллинойсъ.	20	5,000	5,020	2,660	0,52
Канзасъ.	—	4,000	4,000	40,000	10,00
Миссури.	600	—	600	210	0,35
Итого . . .	356,661	1.200,785	1.557,546	41.195,525	26,45

Въ настоящее время общая цифра должна быть еще болѣе значительна, такъ какъ площадь разработки нефти внѣ пенсильванскаго района чрезвычайно увеличилась. Добыча нефти, въ особенности въ новыхъ мѣстахъ, тоже возростаетъ и какъ ни велика сама по себѣ общая производительность, но если сопоставить ее съ тѣми колоссальными затратами, которыя сдѣлала страна для достиженія этого результата, то придется удивляться настойчивости, съ которой велось это дѣло, такъ какъ въ большинствѣ случаевъ нефтяные источники не отличались большою производительностью. Въ этомъ отношеніи количество ежемѣсячно оканчиваемыхъ буровыхъ скважинъ представляетъ большой интересъ.

---

*) Report on Mineral Industries in the United States at the Eleventh Census, p. 433.

Какъ возрастало число скважинъ съ 1859 года, когда первая была благополучно окончена—къ сожалѣнію неизвѣстно. Болѣе полныя свѣдѣнія по этому предмету начинаются съ 1872 г., но и этихъ свѣдѣній за 21 годъ вполнѣ достаточно, чтобы судить о размѣрахъ труда затрачиваемаго на добычу нефти.

Года.	Янв.	Февр.	Мар.	Апр.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.	Всего.
1872	37	120	89	121	135	84	128	118	82	100	6	105	1,183
1873	93	94	100	105	102	130	114	120	106	101	10	98	1,263
1874	102	103	110	113	109	101	121	107	104	120	106	120	1,317
1875	190	187	195	186	172	190	200	210	201	230	217	230	2,398
1876	240	231	242	200	202	261	248	270	209	273	272	272	2,920
1877	281	241	291	269	320	403	317	255	322	467	391	382	3,939
1878	274	226	211	409	470	269	203	186	174	229	248	165	3,064
1879	136	132	238	270	402	330	327	283	210	232	227	261	3,048
1880	320	230	367	500	426	310	338	368	356	364	336	302	4,217
1881	222	220	271	316	406	374	336	332	312	322	363	406	3,380
1882	347	340	385	432	469	340	135	253	164	117	150	122	3,304
1883	125	126	142	209	231	228	261	309	321	321	302	272	2,847
1884	229	209	256	298	311	244	268	145	89	59	73	66	2,247
1885	64	62	82	116	213	242	217	283	356	397	384	345	2,761
1886	270	280	291	328	343	365	357	317	253	272	221	185	3,482
1887	158	162	138	160	148	157	159	142	134	100	90	96	1,644
1888	57	52	56	49	56	97	82	96	132	229	307	302	1,515
1889	289	283	357	415	455	555	533	524	492	545	556	485	5,489
1890	553	482	522	556	534	571	555	579	571	567	520	348	6,358
1891	310	243	275	288	314	304	334	333	281	237	245	197	3,361
1892	175	171	137	167	170	154	174	141	142	158	160	143	1,892
1893	125	84	130	127	172	213	193	145	158	139	137	167	1,790

Всего за 22 года окончено 73,419 буровыхъ скважинъ. Однако, около половины этого количества уже истощено и заброшено, такъ что въ пользованіи находится обыкновенно гораздо меньше. Въ декабрѣ 1888 г., напр., эксплуатировалось всего 27,841 скважина, а въ томъ же мѣсяцѣ слѣдующаго 1889 г. ихъ насчитывалось 35,163. По отдѣльнымъ важнѣйшимъ штатамъ число это распредѣлялось слѣдующимъ образомъ, при чемъ здѣсь же показано отдѣльно число фонтанныхъ (flowing) и эксплуатируемыхъ насосами скважинъ (pumping).

	Фонт.	Выкач.	Итого.
Пенсильванія и Нью-Іоркъ.	2,398	29,370	31,768
Огайо	785	1,855	2,640
Западная Виргинія	23	600	623
Калифорнія	—	89	89

Къ этому можно прибавить, что въ послѣдніе годы процентное отношеніе между общимъ числомъ закладываемыхъ буровыхъ и числомъ непро-

изводительныхъ между ними усиливается. Такъ, въ 1890 г. всѣхъ непроизводительныхъ оказалось 1067 или 16,8%, въ 1891 г.—663 скважины или 19,7%, въ 1892 году—433 скважины или 22,0% и наконецъ въ прошломъ 1893 году ихъ оказалось 416, что составляетъ 23,2%.

Общая стоимость буровыхъ скважинъ со всѣми при нихъ сооруженіями, машинами, резервуарами, нефтепроводами и пр. опредѣляется въ 72.961,845 дол., при чемъ сумма эта, относящаяся къ цензовому 1889 г., по отдѣльнымъ штатамъ и статьямъ распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

	Вышекъ, скважинъ, двигателей, котловъ, и пр.	Резервуаровъ.	Наливныхъ вагоновъ.	Нефтепроводовъ.	Запасы нефти на 31 дек. 1889 г.	Стоим. другихъ сооруженій.	Всего.	Средняя стоимость скважины.
	Стоимость въ долларахъ.							
Пенсильванія и Нью-Іоркъ . .	55.936,194	1.327,614	7,255	1.268,928	446,305	3.390,885	62.377,151	1,761
Огайо	6.627,835	373,052	—	123,762	76,063	607,138	7.807,850	2,511
Запад. Виргинія .	985,769	35,904	—	3,775	17,713	17,774	1.000,935	1,582
Колорадо.	229,659	63,581	8,333	7,903	45,268	128,041	482,785	10,439
Калифорнія. . . .	840,164	11,250	40,000	61,257	4,036	170,251	1.126,958	9,440
Индіана	15,650	10,335	5,800	2,130	4,075	6,400	44,390	5,217
Кентуки	9,000	750	1,800	200	—	3,100	14,850	1,500
Иллинойсъ	9,000	250	—	150	336	—	9,736	1,800
Канзасъ	25,000	2,500	—	3,000	500	4,000	35,000	6,250
Техасъ.	1,200	100	—	10	340	—	1,650	600
Миссури	520	20	—	—	—	—	540	520
Всего. . .	64.679,991	1.825,356	63,188	1.471,115	594,636	4.327,559	72.961,845	1,839

Приведенная таблица показываетъ, какъ велика разница въ стоимости буровыхъ скважинъ въ отдѣльныхъ штатахъ, что, конечно, зависитъ отъ глубины скважинъ, отъ дороговизны рабочихъ рукъ и пр. Главная масса работъ производится въ Пенсильваніи и слѣдовательно стоимость работы въ этомъ штатѣ опредѣляетъ стоимость сооруженій по добычѣ нефти во всей странѣ. Детальная разцѣнка стоимости производства работы по сооруженію вышки и буренію, конечно, не поддается точному учету и потому въ этомъ отношеніи приходится ограничиваться болѣе или менѣе приблизительными цифрами. Обыкновенная деревянная вышка занимаетъ около 12 кв. футовъ поверхности и подымается до 80 фут. высоты. Въ 1880 году сооруженіе ея въ брадфордскомъ округѣ, гдѣ было окончено 3,080 скважинъ, обходилось въ среднемъ 362½ дол.; машины и котлы стоили 210 дол., буреніе—1,100 дол., трубы—660 дол., торпедованіе—300, а всего 2,632½ дол.

Къ 1889 году производство нѣкоторыхъ работъ значительно удешевилось. Такъ, вышка обходилась въ среднемъ въ Пенсильваніи не болѣе 300 дол., буреніе — 500 дол., машины, котлы, канаты, торпедованіе и пр. — 575 дол., трубы — 400 дол., а всего 1,775 дол. *). Само собою разумѣется, что въ разныхъ штатахъ цѣны бываютъ не одинаковы, какъ это и видно изъ вышеприведенной таблицы, причемъ колебаніе происходитъ въ очень широкихъ предѣлахъ. Такимъ образомъ, средняя стоимость скважины въ Соединенныхъ Штатахъ съ вышкой, необходимыми двигателями, паровыми котлами, резервуарами, мѣстными нефтепроводами и наливными вагонами опредѣляется въ 1839 дол. или около 3,500 рублей кредитныхъ. Значительная дешевизна объясняется преимущественно тѣмъ, что въ Америкѣ проводятъ очень узкія скважины; обсадныя трубы, паровые котлы, двигатели и пр. гораздо дешевле чѣмъ въ Россіи; сообщенія между механическими заводами и мѣстами добычи нефти удобнѣе чѣмъ въ другихъ мѣстахъ, благодаря обширной желѣзнодорожной сѣти и пр.

Почти всѣ работы по добычѣ нефти, какъ было упомянуто, производятся въ Америкѣ подряднымъ способомъ и нигдѣ этотъ способъ не имѣетъ такого развитія, какъ тамъ; все спеціализировано, а потому всякая работа исполняется этимъ способомъ легче и дешевле. Для производства буренія есть особыя корпораціи, которыя являются на указанное мѣсто со своими инструментами и необходимымъ составомъ рабочихъ; нефтепромышленникъ же платитъ корпораціи по футамъ и даетъ обсадныя трубы. Корпорація обязана производить работы съ извѣстною скоростью и окончить ихъ къ опредѣленному сроку. Когда скважина готова, такимъ же манеромъ сдается устройство резервуаровъ, установка насосовъ, прокладка мѣстныхъ нефтепроводовъ до коллекторовъ нефтепроводной компаніи или желѣзнодорожной станціи. Нерѣдко даже эксплуатація скважины сдается въ аренду и владѣлецъ ея получаетъ ежедневно свидѣтельства нефтепроводнаго общества о пріемѣ имъ извѣстнаго количества нефти и такое свидѣтельство является какъ вкладной билетъ солиднаго банка и можетъ котироваться на биржѣ.

При такихъ условіяхъ число постоянныхъ рабочихъ и мастеровъ на нефтяныхъ промыслахъ довольно ограничено, число же лицъ работающихъ у подрядчиковъ или въ корпораціяхъ, не поддается правильному учету. По даннымъ одинадцатаго Census'a, въ 1889 г. на всѣхъ нефтяныхъ промыслахъ Соединенныхъ Штатовъ работало 22,539 человѣкъ, получившихъ 8.546,900 долларовъ. Сумма эта по роду произведенныхъ работъ по отдѣльнымъ штатамъ распредѣлялась слѣдующимъ образомъ:

---

*) Annual Report of the Secretary of Internal Affairs of Pennsylvania, part III, p. 40.

Штаты.	Уплачено жалованія.							
	По сооруженію вышекъ.	По бурению.	По эксплоатаціи скважинъ.	По торпедованію.	По ремонту зданій и резервуаровъ.	По ремонту нефтепроводовъ.	По конторѣ.	Всего.
	доллары.							
Пенсильванія и Нью-Іоркъ . .	478,214	2.780,795	3.773,139	105,626	110,268	40,694	135,045	7.423,781
Огайо	30,254	174.299	595,518	3,728	9,440	3,402	19,736	836,377
Западная Виргинія.	19,869	82,312	55,903	30	1,460	—	1,400	160,974
Колорадо. . . .	2,703	8,099	21,494	—	—	536	1,800	34,632
Калифорнія. . .	3,195	20,131	49,055	—	50	—	2,625	75,056
Индіана	125	600	5,305	—	—	—	50	6,080
Кентуки	200	1,650	1,200	—	—	—	—	3,0 50
Иллинойсъ . . .	—	—	600	—	—	—	—	600
Канзасъ	300	—	3,000	—	100	100	2,500	6,000
Миссури	—	—	350	—	—	—	—	350
Всего. . .	534,860	3.067,886	4.505,564	109,384	121,318	44,732	163,156	8.546,900

Слѣдовательно, болѣе половины расхода на личный составъ пошло на жалованіе служащимъ по эксплуатаціи скважинъ и нѣсколько меньше по буренію ихъ. По характеру работъ, суммы эти распредѣлялись слѣдующимъ образомъ: завѣдующимъ работами въ числѣ 1354 человѣкъ досталось 846,205 дол.; механикамъ и машинистамъ въ числѣ 11,084 досталось 4.125,991 дол. и рабочимъ въ числѣ 9,772—3.358,355 дол., а остальная сумма распредѣлилась по мелочамъ на содержаніе конторскихъ служащихъ, мальчиковъ и пр.

По отдѣльнымъ штатамъ работы распредѣлялись такимъ образомъ, что почти 88% ихъ приходилось на Пенсильванію съ Нью-Іоркомъ, 9% на Огайо, 2% на Западную Виргинію и пр.

Такимъ образомъ, подводя итоги всѣмъ затратамъ по добычѣ нефти какъ относительно стоимости нефтеносныхъ участковъ, такъ и относительно стоимости разныхъ сооруженій, жалованія и пр., найдемъ, что всего капитала затрачено на этотъ предметъ 114.157,370 дол. и эта сумма по отдѣльнымъ штатамъ распредѣляется слѣдующимъ образомъ: въ Пенсильваніи съ Нью-Іоркомъ—89.562,008 дол., въ Огайо—17.771,152, въ Зап. Виргиніи—1.472,598, въ Колорадо—3.000,000, въ Калифорніи—2.186,958, въ Индіанѣ—49,918, въ Кентуки—25,000, въ Иллинойсѣ—12,336, въ Канзасѣ—75,000, въ Техасѣ—1,650 и въ Миссури—750 дол.

Какъ ни велики были затраты американцевъ на производство добычи нефти, но если принять во вниманіе доходы, которые давало имъ это дѣло, можно понять, почему въ Америкѣ оно вызвало такую лихорадочную дѣятельность и на многіе годы приковало къ себѣ вниманіе всего міра.

Цѣна нефти на мѣстѣ ея добычи, стоявшая въ 1860 г. на 9 дол. за бариль, быстро упала въ слѣдующемъ году до полудоллара, когда были

открыты новые богатые источники, а заводы для переработки не были еще устроены. Затѣмъ цѣна опять поднялась и за послѣдніе 33 года она колебалась въ Пенсильваніи въ довольно широкихъ предѣлахъ 9,87 дол. за барриль въ 1864 г. и 0,55 въ 1892 г. Не останавливаясь на колебаніяхъ цѣнъ по мѣсяцамъ, такъ какъ это теперь имѣетъ лишь историческій интересъ, приведу только среднія годовыя цѣны на промыслѣ, относящіяся къ барилю въ 42 гал., и паралельно выведу общую выручку за всю добычу въ Пенсильваніи. Цифры показаны въ тысячахъ барилей и въ тысячахъ долларовъ.

Въ	1860	году	добыто	500	тыс.	бар.	цѣна	9,00	доллар.	всего	4,800 т. дол.
»	1861	»	»	2,114	»	»	»	0,49	»	»	1,036 »
»	1862	»	»	3,057	»	»	»	1,05	»	»	3,210 »
»	1863	»	»	2,611	»	»	»	3,15	»	»	8,226 »
»	1864	»	»	2,116	»	»	»	9,87	»	»	20,897 »
»	1865	»	»	2,498	»	»	»	6,59	»	»	16,460 »
»	1866	»	»	3,598	»	»	»	3,74	»	»	8,067 »
»	1867	»	»	3,347	»	»	»	2,41	»	»	13,217 »
»	1868	»	»	3,646	»	»	»	3,62	»	»	13,198 »
»	1869	»	»	4,215	»	»	»	5,63	»	»	23,730 »
»	1870	»	»	5,261	»	»	»	3,84	»	»	20,202 »
»	1871	»	»	5,205	»	»	»	4,34	»	»	22,790 »
»	1872	»	»	5,890	»	»	»	3,63	»	»	21,381 »
»	1873	»	»	9,891	»	»	»	1,87	»	»	18,506 »
»	1874	»	»	10,810	»	»	»	1,15	»	»	12,431 »
»	1875	»	»	8,788	»	»	»	1,36	»	»	11,952 »
»	1876	»	»	8,969	»	»	»	2,56	»	»	22,961 »
»	1877	»	»	13,135	»	»	»	2,42	»	»	31,787 »
»	1878	»	»	15,163	»	»	»	1,19	»	»	18,045 »
»	1879	»	»	19,685	»	»	»	0,859	»	»	16,909 »
»	1880	»	»	26,028	»	»	»	0,945	»	»	24,596 »
»	1881	»	»	27,377	»	»	»	0,859	»	»	23,517 »
»	1882	»	»	30,054	»	»	»	0,783	»	»	23,532 »
»	1883	»	»	23,128	»	»	»	1,575	»	»	36,427 »
»	1884	»	»	23,772	»	»	»	0,835	»	»	19,850 »
»	1885	»	»	20,776	»	»	»	0,88	»	»	18,283 »
»	1886	»	»	25,798	»	»	»	0,7175	»	»	18,510 »
»	1887	»	»	22,356	»	»	»	0,6675	»	»	14,907 »
»	1888	»	»	16,489	»	»	»	0,879	»	»	14,511 »
»	1889	»	»	21,487	»	»	»	0,941	»	»	20,191 »
»	1890	»	»	28,458	»	»	»	0,8075	»	»	22,967 »
»	1891	»	»	33,009	»	»	»	0,67	»	»	22,110 »
»	1892	»	»	32,080	»	»	»	0,5562	»	»	17,736 »
»	1893	»	»	30,536	»	»	»	0,64	»	»	19,542 »

Приведенныя цѣны относятся къ пенсильванскому нефтяному округу; въ другихъ штатахъ нефть иногда бывала дороже, но такъ какъ тамъ ея обращалось до сихъ поръ сравнительно мало, то не будетъ большой

ошибки, если пенсильванскія цѣны примемъ за основаніе разсчета и найдемъ, что въ Соединенныхъ Штатахъ всей нефти добыто въ 1890 г. на сумму 36.902,000 долл., въ 1891 г. на 36.375,640 долл. и въ 1892 г. на 30.226,689 долл. Въ прошломъ году цѣны опять стали поправляться и колебались въ слѣдующихъ предѣлахъ:

Въ Январѣ	0,5350	Въ Іюлѣ	0,5762
» Февралѣ . . .	0,5737	» Августѣ . . .	0,5887
» Мартѣ	0,6525	» Сентябрѣ. . .	0,6462
» Апрѣлѣ. . . .	0,6875	» Октябрѣ . . .	0,7075
» Маѣ.	0,5875	» Ноябрѣ. . . .	0,7387
» Іюнѣ.	0,6025	» Декабрѣ . . .	0.7825

Изъ приведенныхъ данныхъ видно, что одна Пенсильванія дала союзному государству нефтью около 600 милліоновъ долларовъ и какъ ни велика сама по себѣ эта сумма, но она должна быть значительно увеличена, если припомнить, что весь сырой продуктъ перерабатывался на мѣстѣ и заграницу вывозились главнымъ образомъ обработанные продукты, благодаря чему общая выручка значительно увеличивалась. Здѣсь же будетъ кстати сказать нѣсколько словъ о качествѣ нефти изъ разныхъ мѣстностей.

Въ одной и той же мѣстности нефть приблизительно одинаковаго качества, но въ разныхъ она отличается весьма существенно. Въ дополненіе къ вышесказанному по этому предмету можно замѣтить, напр., что нефть изъ Канзаса и Техаса настолько густа, что идетъ какъ смазочный матеріалъ безъ всякой предварительной переработки. Въ другихъ мѣстахъ получается столь легкая нефть, что удѣльный вѣсъ ея ниже уд. вѣса керосина. Наиболѣе богатые источники даютъ очень легкую нефть, удѣльный вѣсъ коихъ при 15° С. варьируетъ въ предѣлахъ отъ 0,785 до 0,800 и только брадфордскіе источники даютъ нефть 0,800—0,809. Нынѣ эксплуатируемый Юго-Западный районъ даетъ нефть съ удѣльнымъ вѣсомъ 0,785—0,787, слѣдовательно очень легкую. При дробной перегонкѣ подобныхъ сортовъ нефти дистиллатовъ получается громадное количество, изъ коихъ важнѣйшимъ является освѣтительное масло или керосинъ. Вотъ составъ трехъ главнѣйшихъ сортовъ нефти — Пенсильванской, Огайской и Калифорнійской. Пенсильванская содержитъ 10% нафты, удѣльнаго вѣса 0,7, 75% освѣтительнаго масла, 4% тяжелаго масла, 4% остатковъ, 6% воды и потерь. Огайская содержитъ нефти и горючаго масла 56%, тяжелаго масла 32%, остатковъ 9%, около ½% сѣры и 2½% воды и потерь. Калифорнійская даетъ 10% нафты, удѣльнаго вѣса 0,6896, 40% освѣтительнаго масла, 40% смазочнаго, 10% остатковъ и потерь.

Обзоръ нефтеобрабатывающей промышленности Соединенныхъ Штатовъ Сѣверной Америки.

Распредѣленіе заводовъ; поглощеніе мелкихъ крупными. — Производительность заводовъ въ 1880 и въ 1889 гг.—Размѣръ капитала, вложеннаго въ нефтеобрабатывающую промышленность. — Стоимость обработки. — Важнѣйшіе продукты дистиляціи нефти. — Переработка въ Чикаго сѣросодержащей нефти. — Товаръ, идущій на внутреннее потребленіе: керосинъ и смазочное масло; приготовленіе смазочныхъ маслъ; инспекція керосина для внутренняго потребленія.—Товаръ, предназначенный къ вывозу за границу; биржевой контроль.—Распредѣленіе производства на внутреннее потребленіе и вывозъ.—Вывозъ по товарамъ, вывозъ по государствамъ, вывозъ по портамъ, вывозъ по тарѣ. — Цѣны на нефть и ея продукты.—Внутренній налогъ и ввозныя пошлины на нефтяные продукты.

Первые нефтеобрабатывающіе заводы были устроены близь источниковъ, чтобы не тратиться на перевозку сыраго матеріала, но въ скоромъ времени было замѣчено, что дешевизна доставки сырья на заводъ не окупаетъ многихъ неудобствъ, сопряженныхъ съ работой въ глухой и малонаселенной области. По мѣрѣ улучшенія путей сообщенія и облегченія транспортировки нефти по нефтепроводамъ или желѣзнымъ дорогамъ, заводы стали строиться и вдали отъ мѣстъ добычи нефти, вблизи къ дешевому топливу, къ потребительнымъ центрамъ или пунктамъ удобнымъ для дальнѣйшей транспортировки готовыхъ произведеній. Такимъ образомъ, нефтеобрабатывающіе заводы сначала сосредоточивались въ Тайтусвилѣ, Ойль-Сити и прилегающихъ къ нимъ мѣстностяхъ, затѣмъ стали строиться въ Буфало, Кливландѣ и Питсбургѣ, а въ послѣдствіи, когда явилась возможность прокладывать нефтепроводы къ берегамъ Атлантическаго океана, такіе же заводы появились въ Балтиморѣ, Филадельфіи, Нью-Іоркѣ, Нью-Джерзи и др. прибрежныхъ пунктахъ. Первоначально заводы строились очень маленькіе, но вскорѣ практика показала всю невыгоду производства въ малыхъ размѣрахъ и потому успѣхъ имѣли лишь крупные заводы. Между ними началась большая конкуренція, причемъ побѣдителями въ этой борьбѣ вышли крупные заводы. Масса мелкихъ заводовъ должна была прекратить свое производство и конечно этимъ объясняется громадная производительность нынѣ дѣйствующихъ американскихъ заводовъ. Въ 60-хъ годахъ нефтеобрабатывающіе заводы разбросались повсемѣстно и въ значительномъ количествѣ, но образованіе въ 1872 г. въ Кливландѣ «Standard Oil C⁰» и послѣдующая дѣятельность послѣдней произвели переворотъ въ этой сферѣ: масса заводчиковъ была раззорена, потерпѣвъ милліонные убытки и начался тяжелый промышленный кризисъ. Подробности по этому предмету будутъ изложены далѣе, а пока можно замѣтить, что въ результатѣ этой борьбы явилось поглощеніе мелкихъ заводовъ крупными. Что производилось прежде на 10 за-

водахъ, потомъ стали дѣлать на одномъ. Въ 1880 году всего работало 86 заводовъ, переработавшихъ 17.417,455 бар., или въ среднемъ по 200,000 бар., а спустя 9 лѣтъ ихъ было 105, переработавшихъ въ 1889 году вмѣстѣ 29.474,774 бариля или въ среднемъ около 280,000 бар., т. е. по 2 милл. пудовъ каждый. Сопоставляя производительность нефтеобрабатывающихъ заводовъ въ Америкѣ за два цензовые года — 1880 и 1889 — получаемъ довольно интересную картину *):

	1880.		1889.	
	Барилей.	На сумму въ доллар.	Барилей.	На сумму въ доллар.
Переработано сырой нефти.	17.417,455	16.340,581	29.474,774	44.267,554
Получено продуктовъ:				
бензина	1.508,049	2.990,678	3.576,934	7.759,637
освѣтительнаго масла. .	11.018,793	37.042,338	17.863,861	51.031,914
остатковъ.	229,133	297,529	718,106	879,052
парафиновыхъ маслъ . .	79,465	408,023	595,327	2.493,463
разложенныхъ маслъ . .	204,841	1.024,017	733,855	1.863,876
нейтральныхъ фильтрованныхъ маслъ. . . .	70,415	611,572	110,165	410,729
фильтрованныхъ цилиндровыхъ маслъ. . . .	26,018	371,020	242,992	1.299,798
мази и жировъ.	—	134,513	49,155	804,306
парафиноваго воска . .	31,558	631,944	183,260	2.412,396
остаточныхъ продуктовъ.	—	—	—	63,098
остальныхъ продуктовъ.	—	193,584	—	5.349,372
Всего приготовлено прод.	13.168,272	43.705,218	24.073,655	74.368,451

Въ этой таблицѣ сырая нефть показана въ бариляхъ по 42 гал., а обработанные продукты въ бариляхъ по 50 гал. Данныя по нефтеобрабатывающей промышленности за послѣдній цензовой годъ недостаточно разработаны, за то цифры десятаго цензуса представляютъ большой интересъ **).

Въ 1880 г. всего переработано 17.417,455 барилей по 42 гал. сырой нефти, которая была доставлена на заводы: въ бочкахъ — 20.363,918 гал., въ баржахъ—42.433,388 гал., въ наливныхъ вагонахъ—437.740,951 гал. и наконецъ, по нефтепроводамъ—227.941,728 гал., слѣдовательно, желѣзнодорожная перевозка имѣла преобладающее значеніе.

Для дистиляціи этой нефти употреблялся преимущественно битуминозный каменный уголь—50%, антрацитъ 30%, жидкое топливо — 16%, въ томъ числѣ 2.892,164 гал. бензина и 11.765,705 гал. остатковъ.

На очистку поименованныхъ продуктовъ употреблено сѣрной кислоты 45,813 тоннъ, на 1,206 тыс. дол., щелочи на 105,770 дол. и костянаго угля на 62,815 дол.

*) Report of the Secretary of Internal Affairs of Pennsylvania, 1892, p. 149.

**) Pecham. Production, Technology and Uses of Petroleum, p. 191.

Бочекъ приготовлено . . . 9.717,306 на 11.618,307 дол., т. е. по 1,19 дол.
Жестянокъ „ . . . 23.841,089 „ 2.793,997 „ „ „ 11,7 цен. каждая.
Ящиковъ „ . . . 6.452,801 „ 905,911 „ „ „ 15,0 „ „

Слѣдовательно, ящикъ съ двумя жестянками обходился около 40 центовъ. Всего на производство съ разными мелочами израсходовано 34.999,001 дол., а выручено отъ продажи продуктовъ 43.715,218 дол.

Послѣдній цензусъ даетъ количества переработанной въ каждомъ отдѣльномъ штатѣ нефти съ цѣлью полученія освѣтительнаго или смазочнаго масла и топлива съ показаніемъ стоимости производства:

Штаты.	На освѣтительное масло.			На смазочное масло.		
	Переработано.	Стоимость.	Средняя цѣна за бариль.	Переработано.	Стоимость.	Средняя цѣна за бариль.
	Барилей.	Долларовъ.	Доллар.	Барилей.	Доллар.	Доллар.
Пенсильв. и Нью-Іоркъ.	21.393,159	23.225.453	1,08 5/8	94,276	249,710	2,64 7/8
Огайо	317,037	340,683	1,07 1/2	1,240	10,334	8,33 3/8
Западная Виргинія . .	520,511	595,730	1,14 1/2	23,602	58,097	2,46 1/8
Колорадо.	316,476	280,240	0,88 1/2	—	—	—
Калифорнія.	97,264	121,684	1,25 1/8	—	—	—
Индіана	—	—	—	—	—	—
Кентукки	5,400	5,400	1,00	—	—	—
Иллинойсъ	—	—	—	1,460	4,906	3,36
Канзасъ	—	—	—	500	2,500	5,00
Техасъ.	—	—	—	48	340	7,08 3/8
Миссури	—	—	—	20	40	2,00
Всего. . .	22.649,847	24.569,190	1,08 1/2	121,146	325,927	2,69

Штаты.	На топливо.			Всего.		
	Переработано.	Стоимость.	Средняя цѣна за бариль.	Переработано.	Стоимость.	Средняя цѣна на бариль.
	Барилей.	Доллар.	Доллар.	Барилей.	Долларовъ.	Доллар.
Пенсильв. и Нью-Іоркъ.	—	—	–	21.487,435	23.475,163	1,09 1/4
Огайо	12.153,189	1.822,978	0,15	12.471,466	2.173,995	0,17 3/8
Виргинія.	—	—	—	544,113	653,827	1,20 1/8
Колорадо.	—	—	–	316,476	280,240	0,88 1/2
Калифорнія.	205,956	234,364	1,13 3/4	303,220	356,048	1,17 3/8
Индіана	33,375	10,881	0,32 5/8	33,375	10,881	0,32 5/8
Кентукки	—	—	—	5,400	5,400	1,00
Иллинойсъ	—	—	—	1,460	4,906	3,36
Канзасъ	—	—	—	500	2,500	5,00
Техасъ.	–	—	—	48	340	7,08 3/8
Миссури	—	—	—	20	40	2,00
Всего. . .	12.392,520	2.068,223	0,16 3/4	35.163,513	26.963,340	0,76 5/8

Судя по этимъ даннымъ [1]) стоимость обработки главнаго предмета производства—освѣтительнаго масла, включая сюда и бензинъ, обходится въ 108,5 центовъ за бариль въ 42 гал. или пудъ—18,2 коп. металл. Смазочныя масла обходятся гораздо дороже—2,69 цента за бариль, или за пудъ—43,8 коп. металл., что конечно зависитъ не столько отъ трудности перегонки или очистки, сколько отъ различныхъ примѣсей, которыя прибавляютъ для увеличенія вязкости.

Чтобы переработать это количество нефти американскимъ предпринимателямъ пришлось затратить громадный капиталъ на сооруженіе заводовъ и необходимыхъ машинъ. Сопоставляя данныя по этому предмету за 1880 и 1889 годы дѣло представится въ слѣдующемъ видѣ [2]):

	въ 1880 г.	въ 1889 г.
Стоимость земель	неизвѣстно.	7.524,626 дол.
» зданій и разныхъ сооруженій	1.899,288	6.173,259 »
» машинъ, резервуаровъ и пр.	3.737,998	19.338,480 »
» всего устройства	неизвѣстно.	43.347,243 »
Общая сумма вложенная въ нефтеобрабатывающую промышленность	27.325,746	76.383,608 »

Такимъ образомъ, средняя стоимость завода для 1880 года опредѣляется въ 318,000 дол., а для 1889 г. въ 727,000 дол., т. е. болѣе чѣмъ удвоилась или иными словами производство стало концентрироваться въ рукахъ крупныхъ предпринимателей.

Чтобы составить себѣ приблизительное понятіе объ оборотномъ капиталѣ, необходимомъ для нефтеобрабатывающихъ заводовъ, можно привести слѣдующую разцѣнку стоимости сырыхъ матеріаловъ и готовыхъ продуктовъ только для пенсильванскаго нефтянаго округа.

	въ 1880 г.	въ 1889 г.
Основной капиталъ затраченный на устройство заводовъ	27.325,746	76.383,608
Стоимость матеріаловъ: сырой нефти	16.340,581	44.267.554
» » топлива	1.319,008	1.748,600
» » сѣрной кислоты	1.206,052	1.488,363
» » укупорки	15.964,627	16.466,932
» другихъ матеріаловъ	168,833	12.969,640
Общая стоимость сырыхъ матеріаловъ	34.999,101	76.941,089
» » готовыхъ продуктовъ, включая сюда и стоимость укупорки	59.069,845	90.835,384

На всѣхъ нефтеобрабатывающихъ заводахъ въ 1880 году было занято 12,231 человѣкъ (9,498 мужчинъ, 25 женщинъ и 346 дѣтей); въ 1889 году

---

[1]) Mineral Resources of the United States, 1889—1890; Report on Mineral Industries in the United States at the Elevents Census. 1892.

[2]) Report of the Secretary of Internal Affairs of Pennsylvania. 1892, p. 150.

это число увеличилось лишь на 305 человѣкъ, достигнувъ 12,536, изъ коихъ 11,052 получало жалованіе поденно, 105 по мѣсячно, 23 задѣльно и 1,356 неопредѣленно. Изъ 11,180 постоянныхъ рабочихъ только 1,310 человѣкъ или 12% получали менѣе 1½ дол. въ день; но это были въ большинствѣ случаевъ мальчики; затѣмъ 5,329 человѣкъ получало отъ 1½ до 2 дол., 2,439 получало отъ 2 до 2½ дол., 1,302 получало отъ 2½ до 3 дол. и 673—три и болѣе долларовъ.

Не входя въ описаніе подробностей техническаго устройства заводовъ и аппаратовъ употребляемыхъ для этого, можно лишь сказать, что въ общемъ перегонка и очистка освѣтительныхъ продуктовъ производится также, какъ и въ Россіи, но есть и особенности, вызванныя характеромъ самой нефти. Нагрѣваніе кубовъ производится каменнымъ углемъ иногда и разными продуктами нефти, если таковые не находятъ себѣ другаго примѣненія; очистка сѣрной кислотой въ 66° Б. и ѣдкимъ натромъ производится какъ и въ Россіи; кислота употребляется мѣстнаго производства, а натръ получается изъ Англіи; первая продается въ Нью-Іоркѣ по 80—90 центовъ за 100 фунтовъ, а второй стоитъ около 4 долл. 100 фун. Кислоты употребляется для очистки тяжелаго бензина—около ½%, для керосина 1½ до 2% и для тяжелыхъ маслъ 4—6%. Расходъ щелочи въ 15° Б. для керосина бываетъ около 1½%.

Въ приведенномъ выше перечнѣ продуктовъ фракціонированной перегонки нефти поименованы лишь наиболѣе типичные, потому что въ дѣйствительности на американскихъ заводахъ получается громадное количество нефтяныхъ товаровъ подъ самыми разнообразными наименованіями. Пользуясь тѣмъ, что нефть представляетъ собою смѣсь углеводородовъ, дающихъ при перегонкѣ тоже смѣсь таковыхъ безъ опредѣленнаго химическаго характера, каждый заводчикъ выпускаетъ свои произведенія подъ имъ же придуманными названіями. Если къ этому прибавить, что большинство американскихъ производителей не ограничивается одной перегонкой сырой нефти, а полученные дистиллаты подвергаетъ еще вторичной перегонкѣ, то можно понять, почему на рынокъ является такая масса разнообразныхъ нефтяныхъ товаровъ. Но прежде чѣмъ говорить объ отдѣльныхъ продуктахъ, необходимо обратить вниманіе на одну характерную особенность американской сырой нефти, которую тамъ называютъ cracеang: въ началѣ перегонки плотность дистиллатовъ постепенно возрастаетъ и это продолжается до 0,825, что соотвѣтствуетъ приблизительно 60%; затѣмъ удѣльный вѣсъ продуктовъ начинаетъ вновь уменьшаться, что указываетъ на появленіе продуктовъ разложенія; до 75% идутъ продукты разложенія, а затѣмъ перегоняются тяжелыя масла.

Вотъ результаты фракціонированной перегонки нѣсколькихъ сортовъ американской нефти:

	Брадфордская [1]).		Макъ-Дональдская [2]).		Макъ-Дональдская [3]).	
	Температура.	Плотность.	Температура.	Плотность.	Температура.	Плотность.
Сырая.	15	0,7904	15	0,7870	15	0,7926
5%	115	0,6858	119	0,6874	119	0,6668
5%	130	0,7058	125	0,7084	135	0,6954
5%	145	0,7198	130	0,7230	156	0,717
5%	160	0,7332	128	0,7345	170	0,7338
5%	177	0,7424	115	0,7430	183	0,7446
5%	191	0,7512	117	0,7520	198	0,7558
5%	165	0,7636	122	0,7608	189	0,7642
5%	164	0,7726	129	0,7700	216	0,7738
5%	175	0,7818	142	0,7790	247	0,7808
5%	186	0,7906	152	0,7883	208	0,7887
5%	192	0,8002	160	0,7995	203	0,7957
5%	198	0,8110	185	0,8095	204	0,8015
5%	228	0,8173	200	0,8168	222	0,8111
5%	236	0,8156	214	0,8181	262	0,8177
5%	263	0,8136	224	0,8181	276	0,8217
5%	252	0,8061	228	0,8239	295	0,8231
5%	257	0,8025	240	0,8012	300	0,8214
5%	252	0,8055	252	0,8162	302	0,8214
5%	287	0,8150	257	0,8199	312	0,8164
5%	291	0,8575	—	—	—	—

Такимъ образомъ, при среднемъ удѣльномъ вѣсѣ американской нефти въ 0,790, перегонка начинается съ продуктовъ, которые не конденсируются въ обыкновенныхъ холодильникахъ и которые выпускаются въ газообразномъ состояніи на воздухъ, а чаще направляются въ топку, и заводчики пользуются имъ, какъ превосходнымъ горючимъ матеріаломъ. Затѣмъ слѣдуетъ рядъ легковоспламеняющихся продуктовъ, негодныхъ для освѣщенія въ обыкновенныхъ лампахъ, которые подъ общимъ именемъ «нафта» (Naphtha) поступаютъ въ продажу для разныхъ техническихъ цѣлей. Далѣе дистиллируются менѣе опасные продукты, поступающіе на рынокъ подъ названіемъ освѣтительныхъ маслъ, и, наконецъ, въ кубѣ остается нѣкоторый остатокъ тяжелой дегтеобразной жидкости. Послѣднюю въ другихъ кубахъ подвергаютъ спеціальной перегонкѣ, съ цѣлью полученія смазочныхъ и вообще тяжелыхъ продуктовъ нефти. Мнѣ удалось осмотрѣть въ Америкѣ нѣсколько заводовъ, изъ коихъ заводы Standard Oil C⁰ представляются наиболѣе типичными и потому объ нихъ необходимо сказать нѣсколько словъ.

---

[1]) Нефть изъ Брадфордскаго округа, взятая на нефтепроводной ст. въ Байонѣ.

[2]) Нефть изъ Макъ-Дональдскаго округа, взятая на мѣстѣ добычи.

[3]) Нефть изъ Макъ-Дональдскаго округа, взятая на нефтепроводной ст. въ Филадельфіи.

Названная компанія имѣетъ въ своихъ рукахъ или подъ своимъ контролемъ около 85% нефтеобрабатывающаго производства и кромѣ того еще нѣсколько собственныхъ заводовъ, изъ коихъ наиболѣе выдающимися считаются: въ Байоннѣ (N. J.), въ Чикаго и близь Филадельфіи. Всѣ эти заводы связаны съ желѣзнодорожною и нефтепроводною сѣтями страны и получаютъ сырой продуктъ какого угодно качества, смотря по тому на какіе товары въ данное время усиливается спросъ.

Если желаютъ получить больше легкихъ продуктовъ, то нефть получается изъ Вашингтонскаго района, близь Питсбурга, и въ этомъ случаѣ удѣльный вѣсъ нефти изъ нефтепровода не превышаетъ 0,786—0,790; если же спрашивается на рынкѣ парафиновое масло, то сырье получается изъ Брадфордскаго округа, гдѣ ея удѣльный вѣсъ достигаетъ 0,809. Компанія выработала извѣстные типы наиболѣе ходовыхъ товаровъ: прежде всего она получаетъ 13% легкихъ продуктовъ нафты; удѣльный вѣсъ ихъ колеблется между 0,630 и 0,740; затѣмъ вторая порція въ количествѣ 20% есть наиболѣе цѣнный товаръ—освѣтительное масло, свѣтлое какъ слеза и извѣстное подъ именемъ Water White; удѣльный вѣсъ его 0,786 при температурѣ воспламеняемости не менѣе 110° по F. Третья порція, тоже освѣтительное масло съ удѣльнымъ вѣсомъ 0,790—0,793, называемое Standard White, получается въ количествѣ 54%. Затѣмъ получается 8% остатковъ и около 5% угара и потери. Первая и четвертая порціи иногда подвергаются вторичной перегонкѣ, а вторая и третья, т. е. Water White и Standard White, поступаютъ прямо въ очистительныя заведенія.

Нафта при вторичной перегонкѣ даетъ рядъ легкихъ продуктовъ: 15% газолина, 45% нафты безъ запаха, 30% газовой нафты (идущей на приготовленіе газа) и около 5% бензина—0,725.

Вторичная перегонка остатковъ, удѣльный вѣсъ коихъ бываетъ отъ 0,825 до 0,880, тоже даетъ рядъ продуктовъ: 10% сала, 30% парафина, 40% газоваго масла, 10% кокса и 10% угара и потерь.

При медленной перегонкѣ потерь бываетъ гораздо меньше, и такъ какъ въ Америкѣ эта операція производится очень долго, то можно думать, что онѣ не превышаютъ 2—3%, и это тѣмъ болѣе вѣроятно, что, какъ было упомянуто выше, не сконденсированные пары и газы, выходящіе изъ холодильниковъ, часто направляются прямо въ топку и, слѣдовательно, утилизируются непосредственно.

Нефтеобрабатывающій заводъ Standard Oil C° въ Чикаго, перегоняющій огайскую нефть, заслуживаетъ особеннаго вниманія. Эта нефть, по свидѣтельству проф. Лорда *), получается изъ трентонскаго известняка и содержитъ въ себѣ 0,553% сѣры. Эта примѣсь настолько прочно связана съ перерабатываемымъ товаромъ, что переходитъ даже съ дистиллатомъ, который,

*) First Annual Report of the Geological Survey of Ohio, by Orton, p. 198.

по свидѣтельству того же ученаго, содержитъ ея 0,52%. Часть ея, впрочемъ, отдѣляется при очисткѣ кислотою и щелочью, такъ что готовый керосинъ изъ огайской нефти содержитъ сѣры лишь 0,36%. Само собою разумѣется, что и этого количества вредной примѣси достаточно, чтобы сдѣлать освѣтительный продуктъ совершенно негоднымъ къ употребленію. Между тѣмъ сырой нефти здѣсь было много, спросъ былъ значительный и потому удаленіе сѣры изъ освѣтительнаго продукта представляло серьезную задачу, которую въ Чикаго разрѣшили весьма удачно: перегонку стали производить надъ окисью мѣди, въ результатѣ чего получалась сѣрнистая мѣдь — продуктъ, не имѣющій особенной цѣны, тогда какъ окись мѣди представляла большую цѣнность. Чтобы помочь дѣлу, придумали средство возстановлять окись изъ сѣрнистой мѣди путемъ обжиганія, причемъ пары сѣрнистой кислоты выпускались на воздухъ. Однако, способъ этотъ оказался не вполнѣ выгоднымъ и потому администрація завода предполагаетъ теперь устроить спеціальныя башни для улавливанія этого газа. Полученная этимъ путемъ сѣрная кислота послѣ необходимой концентраціи будетъ употребляться для очистки керосина. Въ описанномъ процессѣ имѣетъ особенное значеніе сохраненіе окиси мѣди, — однимъ и тѣмъ же количествомъ ея можно производить очистку громаднаго количества нефти; потери при операціи весьма незначительны.

Возвращаясь къ отдѣльнымъ дистиллатамъ фракціонированной перегонки нефти, слѣдуетъ замѣтить, что наиболѣе легкіе продукты выпускаются подъ именемъ цимогена—0,63, риголена—0,636—0,640, газолина—0,640—0,670, нафты—0,670—0,700, бензина—0,700—0,729 и пр. Первые употребляются для экстракціи маслъ, при вулканизаціи каучука, для освѣщенія въ спеціальныхъ лампахъ-свѣчахъ, для нефтяныхъ двигателей, для аптечныхъ цѣлей и пр., а послѣдніе — для освѣщенія уличныхъ фонарей, для топки кухонныхъ очаговъ и пр. Цимогенъ и риголенъ продаются гораздо дороже керосина, а газолинъ и бензинъ — дешевле его; въ общемъ же можно принять, что нафта вообще продается нѣсколько дешевле керосина, такъ какъ ея примѣненіе болѣе ограниченное.

Освѣтительныя масла имѣютъ болѣе постоянный характеръ, хотя и здѣсь встрѣчаются товары подъ своеобразными названіями, напр., Radiant oil, Tea rose oil, Brillant oil и пр. Практика, однако, выработала три наиболѣе распространенныхъ типа нефтяныхъ освѣтительныхъ матеріаловъ, различающихся по цвѣту: Water White — совершенно прозрачная какъ вода жидкость, Standard White — блѣдно-соломеннаго цвѣта и, наконецъ, Prime White — цвѣта средняго или промежуточнаго между ними. Удѣльный вѣсъ ихъ не бываетъ выше 0,800, а температура вспышки не ниже 110° F.

Смазочныя масла также отличаются большимъ разнообразіемъ, но здѣсь чаще наименованіе дается по цѣли, для которой предназначено масло: Cotton king, Compress oil, Shiard cylinder и пр. Затѣмъ идутъ парафиновыя

масла, постепенно принимающія консистенцію жира и сала—вазелинъ, минеральное сало и пр. Перегонку часто доводятъ до суха и всѣ продукты фракціонированной перегонки, до кокса включительно, имѣютъ опредѣленное назначеніе и вѣрный сбытъ. На американскихъ нефтеобрабатывающихъ заводахъ не знаютъ отбросовъ; тамъ все утилизируется.

Приготовленіе смазочныхъ маслъ въ Америкѣ, въ виду чрезвычайно жидкой консистенціи сырой нефти, имѣетъ совершенно другой характеръ, чѣмъ въ Россіи, и потому я позволю себѣ небольшое отступленіе въ область техники производства; при томъ же нѣкоторыя изъ приведенныхъ ниже подробностей будутъ не безполезны для русскихъ производителей.

Американцы подраздѣляютъ свои смазочныя масла на пять группъ: 1) естественныя масла, не требующія обработки; 2) естественныя масла, требующія только выставки на солнцѣ; 3) естественныя масла, разлагающіяся паромъ въ открытыхъ сосудахъ; 4) сырыя масла, изъ коихъ выдѣляются легкія части въ перегонныхъ кубахъ, и 5) масла, получаемыя либо перегонкой остатковъ, либо посредствомъ конденсаціи и разложенія нѣкоторыхъ тяжелыхъ дистиллатовъ. Въ послѣднемъ случаѣ они подвергаются очисткѣ кислотою и щелочью. Для перваго способа требуется нефть удѣльнаго вѣса 0,8641, которая называется естественнымъ машиннымъ масломъ; для втораго требуется масло удѣльнаго вѣса 0,875, которое отъ стоянія въ открытыхъ бакахъ на солнцѣ освобождается отъ легкихъ продуктовъ и отстаивается; въ третьемъ случаѣ черезъ слой нефти въ открытыхъ бакахъ пропускаютъ паръ, что по существу напоминаетъ предыдущій способъ; въ четвертомъ—тотъ же самый процессъ производится въ закрытыхъ кубахъ и, слѣдовательно, есть дистилляціонный заводъ; наконецъ, пятый способъ есть вторичная перегонка уже дистиллированныхъ продуктовъ или ихъ остатковъ. Всѣ эти масла рѣдко обращаются въ продажѣ безъ подмѣсей и такъ какъ они очень жидки, то къ нимъ обыкновенно прибавляютъ животныхъ жировъ, растительныхъ маслъ и даже минеральныхъ веществъ, смотря по назначенію смазочнаго масла. Принятая въ этомъ производствѣ система такъ неопредѣленна, что каждый заводчикъ имѣетъ свой собственный рецептъ для приготовленія того или другаго продукта. Масла, идущія на выдѣлку кожъ, заключаютъ въ себѣ животные жиры, масла для шерсти смѣшиваются съ растительными, масла для слабыхъ трущихся поверхностей иногда обходятся безъ подмѣси, а для тяжелыхъ частей машинъ къ смазочному матеріалу прибавляются минеральныя вещества: графитъ въ порошкѣ виситъ въ маслѣ и даетъ возможность, измѣняя пропорцію, приготовить цѣлый рядъ plumbago-oils; тяжелые дистиллаты американской нефти обыкновенно сухіе на ощупь, становятся жирными и мягкими. Plumbago-oils особенно рекомендуются для вагонныхъ осей, паровыхъ цилиндровъ и пр. Приблизительно для той же цѣли и для обработки тяжелыхъ дистиллатовъ употребляютъ глину и пирофиллитъ — минералъ, напоминающій тальк; въ порошкѣ онъ

чрезвычайно мягокъ и жиренъ на ощупь. Въ этомъ отношеніи особеннаго вниманія заслуживаетъ фабрикація такъ называемыхъ галеновыхъ маслъ (Galena-oils), приготовляемыхъ въ большомъ количествѣ во Франклинѣ, въ Пенсильваніи. Масла эти состоятъ изъ свинцоваго мыла, растворенаго въ нефти; мыло же это приготовляется кипяченіемъ окиси свинца съ омыливающимъ масломъ, а затѣмъ масса распускается въ натуральной нефти изъ упомянутой области. Масла эти отличаются значительной вязкостью и постоянствомъ. Плотность или, вѣрнѣе, вязкость подобныхъ маслъ, конечно, не всегда одинакова и во всякомъ случаѣ она значительно уступаетъ вязкости минеральныхъ маслъ изъ нефтяныхъ остатковъ бакинскаго производства, какъ о томъ свидѣтельствуютъ, между прочимъ, Ришъ и Румъ, командированные французскимъ правительствомъ въ Соединенные Штаты Сѣверной Америки для ознакомленія тамъ съ положеніемъ нефтяной промышленности.

При сравненіи смазочныхъ маслъ русскаго и американскаго производства заслуживаетъ серьезнаго вниманія одно обстоятельство, указываемое въ послѣднемъ годовомъ отчетѣ министра внутреннихъ дѣлъ штата Пенсильванія. Тамъ сказано, что масла, приготовленныя изъ сырой нефти безъ перегонки, почти никогда не выдѣляютъ парафина при охлажденіи, что указываетъ на его отсутствіе въ ней. Изъ этого авторъ заключаетъ, что парафинъ въ американской нефти образуется лишь во время ея перегонки. Естественныя масла употребляются только для грубыхъ частей, обыкновенно же для этой цѣли ихъ готовятъ искусственно, причемъ сходство бываетъ настолько полное, что трудно отличить одни отъ другихъ. Свои искусственныя масла фабрикантъ старается выдавать за естественныя, что опять-таки придаетъ большее значеніе послѣднимъ. Такимъ образомъ, основываясь на приведенномъ положеніи относительно образованія парафина лишь при перегонкѣ и имѣя въ виду, что почти вся масса смазочныхъ матеріаловъ представляетъ дистиллаты фракціонированной перегонки нефти, приходится допустить, что всѣ американскія масла должны при охлажденіи выдѣлять парафины. Это ихъ свойство является крупнымъ недостаткомъ для смазочнаго матеріала. Русскія нефтяныя масла представляютъ въ этомъ отношеніи громадныя преимущества: обладая природною вязкостью, они не требуютъ прибавленія къ нимъ не только минеральныхъ веществъ, но обходятся безъ растительныхъ маслъ и животныхъ жировъ. Какъ бы твердое вещество ни было хорошо растерто въ порошокъ, въ немъ всегда останутся крупинки или комья, которые будутъ царапать трущіяся поверхности. Бовертонъ Редвудъ, подробно изучавшій нефтяное дѣло въ Америкѣ и въ Россіи, вмѣстѣ съ профессоромъ Dewar'омъ, тоже указываютъ на вышеозначенную особенность русской нефти и даютъ ей полное предпочтеніе какъ смазочному матеріалу *).

*) B. Redwood. Petroleum, its production aud uses; см. также „On visconsinity or viscometry“, того же автора.

Производство поименованныхъ какъ освѣтительныхъ, такъ и смазочныхъ матеріаловъ не обложено никакими государственными налогами, но въ видахъ охраненія общественной безопасности они могутъ обращаться въ странѣ лишь послѣ осмотра ихъ и надлежащаго испытанія компетентнымъ лицомъ. Каждый штатъ по этому предмету имѣетъ свои законы, которымъ подчиняется мѣстная торговля нефтяными продуктами, отправлять же ихъ въ другіе штаты или вывозить вовсе изъ предѣловъ государства можно свободно, безъ мѣстной инспекціи. Экспортируемый товаръ, хотя и вполнѣ свободенъ въ полицейскомъ отношеніи, но въ видахъ коммерческихъ подчиняется извѣстнымъ правиламъ утверждаемымъ Нью-Іоркской Товарной биржей. Такъ какъ тѣ и другія правила въ нѣкоторой степени регулируютъ внутреннюю и внѣшнюю торговлю страны нефтяными продуктами, то необходимо ближе ознакомиться съ ихъ характеромъ. По внутренней торговлѣ достаточно ознакомиться съ законами Пенсильваніи, а по внѣшней—съ правилами Нью-Іоркской Товарной биржи.

Законъ отъ 15 мая 1874 года *) воспрещаетъ продажу для освѣщенія въ предѣлахъ штата Пенсильванія нефть, керосинъ, нафту, газолинъ или другія горючія жидкости, которыя воспламеняются ниже 110° F. Контроль надъ этимъ возлагается правительствомъ на особаго инспектора, назначаемаго на эту должность срокомъ на 3 года. Однако, правительство оставляетъ за собою право уволить его во всякое время, если онъ будетъ замѣченъ въ небрежности или недостаточномъ знакомствѣ съ дѣломъ. Опредѣленіе температуры вспышки производится инспекторомъ съ помощью прибора Tagliabue или другаго соотвѣтствующаго прибора. Инспекторамъ предоставляется приглашать къ себѣ въ помощь другихъ, которые являются отвѣтственными на равнѣ съ нимъ. Инспекторъ при опредѣленіи на должность принимаетъ присягу и кромѣ того вноситъ залогъ въ 10,000 долларовъ. За инспекцію нефтяныхъ продуктовъ инспекторъ получаетъ по 20 центовъ за мѣсто, если въ партіи менѣе 10 мѣстъ; по 10 центовъ, если въ партіи не болѣе 50 мѣстъ, и по 7 центовъ за мѣсто при партіяхъ болѣе 50 мѣстъ. Кромѣ того, за испытаніе керосина въ наливномъ вагонѣ онъ получаетъ по 1 доллару за вагонъ. По окончаніи испытанія инспекторъ накладываетъ свое клеймо на посуду, обозначая, штатъ «Пенсильванія, температура вспышки 110° F.» и свою фамилію. Ему предоставляется право входить во всякое торговое заведеніе, гдѣ онъ подозрѣваетъ товаръ безъ узаконеннаго клейма и требовать повѣрочнаго испытанія. Если подозрѣніе оправдается, то виновный привлекается къ отвѣтственности по суду и приговаривается къ

*) Annual Report of the Secretary of Internal Affairs of the Commonwealth of Pennsylvania. 1892, pp. 138—140.

штрафу въ размѣрѣ не менѣе 250 и не болѣе 500 дол. или къ тюремному заключенію срокомъ до 1 года, или къ тому и другому наказанію вмѣстѣ, по усмотрѣнію суда.

Въ случаѣ предъявленія къ отвѣтчику претензіи за убытки причиненныя отъ керосина съ неузаконеннымъ клеймомъ, онъ отвѣтственъ предъ пострадавшимъ. Товаръ неудовлетворяющій требованіямъ настоящаго закона или съ фальшивымъ клеймомъ немедленно конфискуется и продается на заводъ для новой перегонки, причемъ половина вырученной суммы идетъ въ пользу обвинителя, а другая половина въ пользу школьнаго фонда того графства, гдѣ былъ конфискованъ товаръ. Инспекторъ, неправильно заклеймившій товаръ, подвергается штрафу отъ 250 до 1,000 долларовъ или приговаривается къ тюремному заключенію отъ 3 мѣсяцевъ до 1 года, причемъ половина штрафа идетъ въ пользу доносителя, а другая половина въ пользу мѣстнаго школьнаго фонда.

Товаръ предназначенный къ вывозу изъ штата заграницу или въ другой штатъ, имѣетъ на посудѣ отмѣтку: «для экспорта» и онъ не подвергается инспекціи. Равнымъ образомъ не возбраняется и употребленіе легковоспламеняющихся жидкостей въ родѣ бензина, газолина, нафты и проч., но требуется на нихъ соотвѣтствующая отмѣтка. Таковы въ общихъ чертахъ законы и другихъ штатовъ относительно контроля качества нефтяныхъ освѣтительныхъ продуктовъ, идущихъ на внутреннее потребленіе.

Товаръ предназначенный къ вывозу заграницу подвергается контролю со стороны спеціальной инспекціи отъ Нью-Іоркской Товарной биржи. Правила утвержденныя по этому предмету биржевымъ комитетомъ Нью-Іорка, приняты также биржами другихъ крупныхъ промышленныхъ центровъ, откуда производится отпускъ нефтяныхъ товаровъ, какъ-то: Филадельфіи, Балтиморы, Бостона и др.

Правила эти въ общемъ заключаются въ слѣдующемъ *):

Ассоціація, носящая названіе Нью-Іоркской Товарной биржи, имѣетъ цѣлью установленіе въ торговлѣ справедливыхъ началъ и порядка, сохраненіе единообразія въ торговыхъ обычаяхъ, собираніе и распространеніе полезныхъ свѣдѣній и разборъ споровъ и недоразумѣній между сочленами биржи.

Биржевой комитетъ или совѣтъ директоровъ организуетъ изъ 5 членовъ Нью-Іоркской биржи, занимающихся нефтяною промышленностью, особую коммисію, которая помимо предписаній биржеваго комитета вѣдаетъ всѣ споры, возникающіе между членами биржи по куплѣ-продажѣ нефтяныхъ продуктовъ. За разсмотрѣніе упомянутыхъ недоразумѣній коммисія получаетъ 15 дол. отъ стороны признанной виновной, но сторонамъ не воз-

---

*) Report of the New-York Produce Exchange from 1 July 1892 to July 1 1893. New-York, 1893, p. 239.

браняется обращаться и къ третейскому суду. Коммисія выбираетъ изъ биржевыхъ маклеровъ трехъ лицъ—Нефтяной курсовой комитетъ,—на обязанности коихъ возлагается записываніе ежедневныхъ цѣнъ по продажѣ нефтяныхъ товаровъ и составленіе отчетовъ по этому предмету для биржи. На обязанности нефтяной коммисіи лежитъ, между прочимъ, назначеніе изъ членовъ Нью-Іоркской Товарной биржи инспекторовъ, которые производятъ испытаніе всѣхъ нефтяныхъ товаровъ и опредѣляютъ ихъ свойства, руководствуясь слѣдующими правилами биржи:

Сырою нефтью признается чистая естественная нефть, не подвергавшаяся никакой обработкѣ паромъ или огнемъ, не содержащая въ себѣ воды или другихъ примѣсей и имѣющая удѣльный вѣсъ 43—48° по Б.; при продажѣ нефти наливомъ, количество ея опредѣляется съ помощью измѣренія резервуара; нефть въ бочкахъ продается по вѣсу, причемъ 6½ фунтовъ нефти netto принимается за галлонъ.

Очищенная нефть должна быть типа Standard White или лучше, съ температурой вспышки при 110° F. или выше и съ удѣльнымъ вѣсомъ не ниже 44° Б. или 0,8045 уд. в. (Температура воспламененія опредѣляется по электрическому аппарату Зейбольдта). При продажѣ очищенной нефти наливомъ количество ея опредѣляется измѣреніемъ резервуаровъ на суднѣ; при продажѣ ея въ посудѣ, товаръ долженъ быть доставленъ въ хорошо проклеенныхъ бочкахъ, выкрашенныхъ въ синій цвѣтъ и съ бѣлыми днищами; бочки наполняются нефтью до 1 или 2 дюймовъ отъ втулки; товаръ продается по вѣсу, причемъ 6½ фунтовъ ея netto принимаются за галлонъ. Бочка должна быть приготовлена изъ хорошо просушеннаго бѣлаго дуба и на днищахъ ея должны быть отмѣчены вѣсъ товара и тара. При этомъ подробно указывается число обручей на бочкахъ и ширина употребленнаго на это желѣза. Провѣрка вѣса доставленнаго товара производится за счетъ покупателя.

Нафта должна быть свѣтла и прозрачна какъ вода съ пріятнымъ запахомъ и удѣльнымъ вѣсомъ отъ 68 до 73° Б. или 0,689—0,707 уд. в. (Нафта, проданная въ бочкахъ, опредѣляется по вѣсу, при чемъ 5¾ фунта его принимаются за галлонъ).

Остатками именуются отбросы послѣ дистилляціи сырой нефти, но безъ кокса и воды, съ удѣльнымъ вѣсомъ отъ 16 до 21° по Боме или 0,9589—0,9271 уд. в. (7½ фунтовъ остатковъ netto принимаются за галлонъ).

При заключеніи условія по доставкѣ очищенной нефти или нафты въ посудѣ бариль принимается въ 50 гал., при доставкѣ же наливомъ—только въ 45 гал. Въ контрактахъ по доставкѣ сырой нефти въ посудѣ бариль считается въ 48 гал., а наливомъ въ 42 гал.

Покупщику предоставляется право пригласить своего инспектора для испытанія и провѣрки товара, доставляемаго по контракту. Въ случаѣ несогласія между инспекторами заинтересованныхъ сторонъ они приглашаютъ

третьяго инспектора и тогда споръ рѣшается третейскимъ судомъ, который и выдаетъ надлежащее свидѣтельство, безъ упоминанія однако о спорѣ.

Независимо отъ сего подробно регламентируются отношенія между покупателемъ и продавцемъ какъ относительно товара и посуды, такъ равно и относительно пріема и сдачи его. Для разнаго рода соглашеній опредѣлены извѣстныя формы, по которымъ устанавливаются взаимныя обязательства между членами Нью-Іоркской Товарной биржи, что однако не лишаетъ ихъ права заключать и всякія другія условія. Фиктивныя продажи положительно воспрещены.

Таковы въ общихъ чертахъ тѣ условія, которымъ должны удовлетворять нефтяные освѣтительные продукты, идущіе на внутреннее потребленіе и для вывоза.

Оффиціальная статистика по вывозу нефтяныхъ продуктовъ составляется въ Америкѣ чрезвычайно подробно и обстоятельно: главнѣйшіе предметы экспорта—сырая нефть, нафта съ газолиномъ и бензиномъ, освѣтительныя и смазочныя масла, остатки—выдѣляются въ отдѣльныя рубрики; затѣмъ классификація отпуска идетъ по портамъ отправленія и назначенія, по государствамъ, по временамъ года и пр. При такой полнотѣ свѣдѣній, особенно сильно чувствуется отсутствіе классификаціи по способу перевозки наливомъ или въ тарѣ, въ бочкахъ или ящикахъ, на пароходахъ или парусныхъ судахъ. Но и за всѣмъ тѣмъ статистика экспорта вполнѣ удовлетворяетъ своей цѣли: по ней легко составить себѣ точное понятіе—куда и въ какомъ количествѣ направляются американскіе нефтяные продукты. Оффиціальная статистика дополняется частною: почти каждый торговый агентъ самъ слѣдитъ за экспортомъ и періодически публикуетъ эти свѣдѣнія для своихъ кліентовъ. Въ своихъ отчетахъ они нерѣдко входятъ въ нѣкоторыя подробности и сообщаютъ также размѣръ фрахтовъ на тотъ или другой товаръ.

Нельзя, однако, того же сказать относительно данныхъ по внутреннему потребленію этихъ продуктовъ. По этому предмету нѣтъ рѣшительно никакихъ свѣдѣній. Только за два цензовыхъ года есть попытка разработать эту статью, но она все еще остается попыткой, и мы не можемъ сказать—сколько и какихъ нефтяныхъ продуктовъ ежегодно производитъ страна, сколько и какихъ продуктовъ потребляетъ она. Только по разности между добычей и эквивалентомъ сырой нефти, соотвѣтствующимъ вывезеннымъ продуктамъ, можно составить понятіе объ общемъ количествѣ нефти, оставшейся въ странѣ на внутреннее потребленіе, но въ какомъ видѣ она ее получала—нельзя установить.

Въ нижеприведенныхъ таблицахъ годъ принимается фискальный отъ 1 іюля до 30 іюня.

Количество и стоимость всѣхъ вывезенныхъ продуктовъ съ 1864 по 1893 г.

Годы.	Тысячъ галлоновъ.	Стоимость въ тыс. дол.	Годы.	Тысячъ галлоновъ.	Стоимость въ тыс. дол.	Годы.	Тысячъ галлоновъ.	Стоимость въ тыс. дол.
1864	23,210	10,783	1874	247,806	41,246	1884	513,660	47,103
1865	25,497	16,562	1875	221,955	30,079	1885	574,628	50,258
1866	56,988	24,831	1876	243,660	32,916	1886	577,721	50,200
1867	70,256	24,408	1877	309,199	61,789	1887	592,803	46,825
1868	79,457	21,811	1878	338,841	46,575	1888	578,352	47,042
1869	100,637	31,127	1879	378,310	40,305	1889	616,195	49,914
1870	113,735	32,669	1880	423,965	36,219	1890	664,491	51,403
1871	149,893	36,895	1881	307,660	40,316	1891	710,124	52,037
1872	145,172	34,058	1882	559,955	51,233	1892	715,472	44,806
1873	187,815	42,051	1883	505,932	44,915	**Всего**	**10.033,349**	**1.139,386**

Такимъ образомъ за 29 лѣтъ американцы получили съ иностранныхъ потребителей нефтяныхъ продуктовъ громадную контрибуцію въ 1.139.386,000 долларовъ, что составляетъ въ годъ около 40 милл. долларовъ. Изъ 10 слишкомъ милліардовъ галлоновъ нефтяныхъ продуктовъ почти 90% товара составляютъ окончательно приготовленныя произведенія, предназначенныя къ непосредственному потребленію и слѣдовательно большая часть выручки распредѣлилась въ странѣ между разными отраслями промышленности, имѣвшими прямое или косвенное отношеніе къ нефтеобрабатывающему дѣлу. Сырые продукты стали вывозиться изъ Америки только недавно, и до сихъ поръ это дѣло не имѣетъ большаго промышленнаго значенія. Несмотря на значительные успѣхи электрическаго освѣщенія и техники газоваго производства, спросъ на нефтяные матеріалы съ каждымъ годомъ увеличивается.

Распредѣленіе вывоза важнѣйшихъ продуктовъ видно изъ слѣдующей таблицы:

Вывозъ нефтяныхъ продуктовъ по качеству съ 1864 по 1893 г. (въ тыс. гал.).

Годы.	Сырой нефти.	Нафты.	Освѣт. маслъ.	Смаз. маслъ.	Остатковъ.
1864	11,125	438	11,647	—	—
1870	10,403	5,423	97,903	—	—
1875	14,718	11,759	191,552	1,173	2,753
1880	28.298	18,411	367,326	5,163	4,767
1885	81,038	15,823	458,245	13,002	2,633
1890	95,451	12,937	523,295	30,163	2,646
1891 *)	91,415	12,171	571,120	33,515	1,903
1892 *)	104,013	16,351	586,406	33,805	330
1893	114,609	15,249	705,674	34,763	460

*) Свѣдѣнія за послѣдніе два года взяты изъ Stowell's Petroleum Reporter и они не вполнѣ сходятся съ данными Нью-Іоркской Товарной биржи; впрочемъ, разница не очень велика.

Въ виду особенно важнаго значенія освѣтительныхъ маслъ въ ряду другихъ нефтяныхъ продуктовъ, весьма интересно прослѣдить куда направлялся этотъ товаръ, какія государства предъявляли къ нему наибольшія требованія и въ какихъ онъ укрѣпился особенно прочно, такъ какъ данныя по этому предмету образуютъ довольно полную картину міроваго спроса нефтяныхъ освѣтительныхъ продуктовъ.

Вывозъ освѣтительныхъ продуктовъ по государствамъ съ 1864 по 1893 г.
(въ тысячахъ галлоновъ).

СТРАНЫ НАЗНАЧЕНІЯ:	1864.	1870.	1875.	1880.	1885.	1890.	1891.	1892.
Великобританія	3,527	8,386	22,258	48,832	62,912	66,395	81,029	94,902
Германія	635	31,241	63,154	113,025	97,688	140,264	162,187	133,417
Франція	1,367	2,925	2,022	339	105	2,088	3,765	3,006
Бельгія	2,240	15,023	28,601	37,059	48,520	41,391	32,397	31,471
Италія	668	4,264	8,544	16,998	27,253	19,748	20,956	22,324
Голландія	514	6,977	10,109	21,557	25,782	47,316	54,879	76,608
Испанія	133	4,033	5,922	6,651	1,814	109	90	212
Россія	347	2,023	3,820	1,275	213	—	—	112
Австрія	—	2,107	3,704	16,530	7,266	—	717	—
Португалія	37	910	958	2,199	3,388	4,287	5,035	4,063
Швеція и Норвегія	34	109	2,625	4,731	7,979	11,772	8,957	11,160
Данія	3	1,068	5,325	6,594	9,229	7,147	9,135	7,020
Другія европейскія государства	34	9,419	5,843	7,838	9,450	2,561	2,603	2,062
Британскія владѣнія въ Сѣверной Америкѣ	231	639	908	1,037	3,893	5,105	5,230	5,889
Мексика	27	458	466	1,128	1,624	1,755	2,169	1,094
Центр. америк. госуд. и британскій Гондурасъ	10	2	41	136	368	259	766	958
Западная Индія	386	2,562	3,132	2,940	3,519	4,190	3,004	4,263
Южн. Америка: Бразилія	298	1,506	3,000	3,909	8,163	8,695	10,471	14,028
Аргентинская республика	111	429	279	1,433	3,639	3,114	3,476	4,825
Венецуэла	50	68	250	413	702	973	1,165	1,156
Соедин. Штаты Колумбія	—	113	194	458	383	554	713	710
Урагвай	—	185	444	782	2,457	3,492	3,166	4,293
Гвіана	—	—	236	434	606	1,134	511	893
Чили	88	256	642	928	1,438	2,975	1,606	3,663
Перу	130	295	515	146	337	202	320	279
Другія ю.-амер. госуд.	—	—	—	19	8	185	284	127
Китай	10	470	2,121	3,577	15,421	13,072	27,161	17,371
Британская Вост. Индія	459	73	1,232	17,425	37,340	44.023	39,660	37,031
Японія	—	—	2,585	13,559	19,739	37,893	31,001	23,762
Брит. вл. въ Австраліи	—	1,530	2,128	4,462	7,315	7,977	10,276	10,376
Гавайскія острова	10	23	44	155	362	753	1,313	434
Голландская Вост. Индія	—	335	4,858	22,344	20,745	18,420	21,633	17,017
Гонъ-Конгъ	—	—	251	493	7,725	11,150	10,815	16,530
Другія азіатскія госуд.	220	—	1,933	1,627	7,034	1,764	2,997	4,521
Африка	278	214	3,132	5,734	11,276	7,028	6,938	8,866
Остальныя государства	—	360	277	561	2,541	5,440	4,696	454
Всего	11,647	97,903	191,552	367,326	458,243	523,295	571,120	564,897

Изъ таблицы видно, что экспортъ керосина изъ Америки за 29 лѣтъ увеличился въ 48½ разъ, причемъ ростъ этотъ въ первое время шелъ гораздо быстрѣе, тогда какъ въ послѣдніе годы замѣчается даже какъ будто ослабленіе. Обращаясь къ потребительнымъ государствамъ, находимъ въ числѣ ихъ Германію занимающею первое мѣсто. Оно одно требуетъ 25—30% всего экспорта, хотя, какъ видно будетъ далѣе, ему нужно для собственнаго потребленія далеко не все это количество; часть товара ввозится въ Германію лишь временно, чтобы оттуда, по мѣрѣ надобности, отправлять въ другія мѣста. Такую же роль складочныхъ мѣстъ играютъ Бельгія и Голландія, получающія керосина въ количествѣ значительно превышающемъ ихъ собственное потребленіе. Великобританія играетъ транзитную роль только въ слабой мѣрѣ, такъ какъ большая часть ввозимаго туда керосина расходуется тамъ же. Въ общемъ эти четыре государства дальняго Запада потребляютъ 65% всего американскаго отпуска. Затѣмъ государства дальняго Востока требуютъ около 20% (Индія 13%, Японія 4%, Китай 3%), а остальные 15% распредѣляются по мелочамъ по остальнымъ государствамъ Стараго и Новаго Свѣта.

Обращаясь къ разсмотрѣнію отдѣльныхъ портовъ назначенія необходимо замѣтить, что эта статья по американскимъ источникамъ не всегда можетъ быть выяснена съ желательною полнотою по той причинѣ, что нерѣдко судно отправленное въ какой-нибудь портъ, въ пути получаетъ другое назначеніе и разгружается совсѣмъ не тамъ, гдѣ отмѣчено по американскимъ даннымъ. Кромѣ того, нѣкоторые порта, какъ уже было упомянуто, играютъ роль передаточныхъ инстанцій и о дѣйствительномъ потребленіи даннаго порта можно судить лишь по даннымъ того государства, которому онъ принадлежитъ. Однако-жъ для приблизительныхъ соображеній интересно сопоставить отправки въ разные порты, чтобы судить объ обширности района, который охватывается американскою экспортною торговлею нефтяными продуктами. По этому предмету можно воспользоваться отчетомъ одного изъ Нью-Іоркскихъ маклерскихъ домовъ Geopel and Trube, хотя бы за 1 прошлый годъ. Разница между этими данными и оффиціальными не будетъ значительна, а между тѣмъ здѣсь наглядно выясняется потребность каждаго порта, и только когда судно не имѣло опредѣленнаго порта назначенія, товаръ показанъ по государству.

Географическое распредѣленіе экспорта американскихъ нефтяныхъ продуктовъ въ 1893 г.

Порты и страны.	Очищен. керосина наливомъ и въ бочк., барилей.	Сырой нефти наливомъ и въ бочкахъ, барилей.	Нафты въ бочкахъ, барилей.	Очищеннаго керосина въ жестянкахъ, ящиковъ.
Ааргусъ	64,661	—	75	—
Аликанте Барцелона	—	87,679	—	—
Аальборгъ	3,681	—	—	—
Африка, зап. берегъ	—	—	—	13,365
Алжиръ	—	—	—	164,572
Австралія	—	—	—	908,894
Азорскіе о-ва	—	—	—	7,102
Авонмоутъ (Avonmouth)	99,831	—	—	—
Аравія	—	—	—	168,000
Амстердамъ	274,274	—	—	—
Антверпенъ	794,642	—	—	—
Банда о-ва (Banda Isls)	—	—	—	58,341
Бельфастъ	44,859	—	—	—
Бергенъ	46,593	—	—	—
Блей (Blaye)	2,700	171,217	13,514	—
Барроу	26,150	—	—	—
Бильбао	—	45,616	—	—
Бременъ *)	347,284	—	—	—
Бирма (Burmah)	—	—	—	187,969
Валенсія	—	7,661	—	—
Ватерфордъ	8,486	—	—	—
Ваза	1,515	—	400	—
Виго	—	5,834	—	—
Венеція	38,369	—	—	—
Висби	3,733	—	—	—
Великобританія	—	—	—	5,554
Гамбургъ *)	400,571	—	—	—
Гавръ	34,200	218,742	—	—
Гуль	169,808	—	—	—
Голландія и Бельгія	—	—	—	982
Греція	—	—	—	131,200
Германія	—	—	—	27,374
Гибралтаръ	—	—	—	48,045
Галвей	6,153	—	—	—
Гефле	16,387	—	499	—
Гижонъ	—	10,088	—	—
Готенбургъ	32,693	—	1,999	—
Данцигъ *)	93,630	—	—	—
Діеппъ	—	67,694	—	—
Дувръ	2.974,327	—	—	—
Дронтгеймъ	5,129	—	—	—
Дублинъ	92,626	—	—	—
Дюнкирхенъ	36,193	211,292	3,870	—
Ексмутъ	32,391	—	8,357	—
Египетъ	—	—	—	200,387
Зундсваль	11,152	—	—	—
Занзибаръ	—	—	—	98,682
Зундерландъ	29,801	—	—	—
Ипсвичъ	5,839	—	—	—
Индія	—	—	—	5.943,534
Италія	—	—	—	1.540,990
Испанія и Португалія	—	—	—	250,994
Кальяри	16,900	—	—	—
Калэ	—	72,461	—	—
Кардифъ	21,487	—	1,700	—
Колеренъ	3,100	—	—	—
Коркъ	17,287	—	—	—
Коруна	—	10,045	—	—
Копенгагенъ	157,308	—	—	—
Куксгафенъ	202,140	—	—	—
Канарскія о-ва	—	—	—	71,236
Капская земля	—	—	—	228,827
Кохинхина	—	—	—	346,940
Карлскрона	3,256	—	—	—
Кайоге (Kjoge)	2,784	—	—	—
Колдингъ	5,811	—	—	—
Кенигсбергъ	4,365	—	—	—
Квинстоунъ	23,912	—	—	—
Китай	—	—	—	5.745,075
La-Pallice	51,469	30,178	21,277	—
Лимерикъ	18,894	—	—	—
Лиссабонъ	30,954	—	—	—
Ливерпуль	324,281	—	51,853	—
Лондонъ *)	710,863	—	52,564	—
Лондондери	15,872	—	—	—
Малага	—	10,911	—	—
Марсель	2,220	92,263	—	—
Мадейра	—	—	—	10,150
Малайскій полуостровъ	—	—	—	328,537
Неаполь	14,510	—	—	—
Newry	2,747	—	—	—
Норденгамъ	73,100	97,671	92,036	—
Новая Зеландія	—	—	—	148,695
Общественныя о-ва (Society Isls)	—	—	—	5,318
Опорто	28,478	—	—	—
Палермо	74,050	—	—	—
Passages	—	15,819	—	—

*) Часть груза направлена черезъ Дувръ.

Порты и страны.	Очищен. керосина наливомъ и въ бочк., барилей.	Сырой нефти наливомъ и въ бочкахъ, барилей.	Нафты въ бочкахъ, барилей.	Очищеннаго керосина въ жестянкахъ, ящиковъ.
Pitea и Umea. . .	4,518	—	—	—
Портъ de Bouc. .	33,327	—	4,130	—
Плимутъ	52,644	—	—	—
Портъ Head . . .	200	—	15,075	—
Поццуоли	2,611	—	—	—
Ростокъ	5,031	—	—	—
Роттердамъ *). . .	579,009	—	—	—
Руанъ	104,736	373,463	24,554	—
Рошфоръ	5,655	—	3,489	—
Россія и Балканы.	—	—	—	700
Sables d'Olonne. .	50	19,471	1,934	—
Сетъ (Cette) . . .	12,500	121,081	—	—
С. Лубэ	20,350	29,932	11,566	—
С. Луй.	10,245	53,725	—	—
Сантандеръ . . .	—	128,476	—	—
Савона	108,352	—	—	—
Севилья	—	34,334	—	—
Слиго	6,862	—	—	—
Skeeleftea	2,514	—	—	—
Соутгамптонъ . .	33,614	—	—	—
Стокгольмъ. . .	86,686	3,000	899	—
Sodertelge	2,232	—	7,950	—
Свендборгъ. . . .	6,326	—	—	—
Сандвичевы о-ва .	—	—	—	59,905
Сенегамбія. . . .	—	—	—	2,265
Суматра	—	—	—	225,323
Тарагона	—	17,586	—	—
Тунисъ	1,400	—	—	7,000
Tralee.	2,250	—	—	—
Тонкинъ.	—	—	—	72,190
Удевала	9,176	—	900	—
Франція	—	—	—	10,170
Фіуме	—	70,466	—	—
Флиссингенъ *) . .	76,700	—	—	—
Фредеричія. . . .	5,100	—	—	—
Филипинскіе о-ва .	—	—	—	164,462
Христіанія. . . .	39,558	—	400	—
Христіанзандъ . .	32,328	—	—	—
Целебесъ о-въ . .	—	—	—	100,995
Штетинъ *). . . .	268,121	—	—	—
Шильдсъ.	69,313	—	—	—
Швеція	—	—	—	17,100
Ява	—	—	—	2.503,840
Японія.	—	—	—	3.043,313
Всего въ 1893 г.	9.084,838	2.006,705	319,041	22.848,026
1892 »	7.426,008	1.785,696	—	14.691,917
1891 »	6.847,779	1.566,581	—	13.846,507
1890 »	6.702,803	1.446,349	—	17.437,068
1889 »	6.212,009	1.423,866	—	19.248,341
1888 »	5.639,170	1.233,778	—	13.432,867

Въ первыхъ двухъ графахъ опредѣляется количество керосина и нефти вывезеннаго въ бочкахъ или наливомъ безразлично; къ сожалѣнію нѣтъ достаточныхъ свѣдѣній, чтобы выдѣлить сколько именно отправлено въ той или другой тарѣ. Это помогло бы отчасти выяснить размѣры бочечнаго производства въ Соединенныхъ Штатахъ для нефтепромышленныхъ цѣлей. Въ двухъ послѣднихъ графахъ показано количество ящиковъ съ нефтью и керосиномъ. Если въ дополненіе къ послѣдней таблицѣ привести еще нѣсколько общихъ итоговъ по вывозу тѣмъ или другимъ способомъ, то легко получить понятіе по крайней мѣрѣ о размѣрахъ жестяночнаго и бочечнаго производства:

---

*) Часть груза направлена черезъ Дувръ.

	Всякихъ продуктовъ.	
	Въ бочкахъ и наливомъ. Барилей.	Ящиковъ.
1893 г.	11.091,543	22.838,026
1892 »	9.211,704	14.886,366
1891 »	8.414,360	15.187,674
1890 »	8.149,152	19.017,786
1889 »	7.635,875	20.333,992
1888 »	6.872,948	14.571,295

Изъ этого видно, что рынки дальняго Востока, куда главнымъ образомъ направляется товаръ въ жестянкахъ, постепенно теряются американцами. Конечно эти потери не показываютъ еще, чтобы русскій товаръ получалъ тамъ преобладающее значеніе, но несомнѣнно свидѣтельствуетъ, что американскій товаръ новыхъ рынковъ не находитъ на дальнемъ Востокѣ. Сами американцы, однако, думаютъ *), что имъ трудно будетъ удержать за собою рынки дальняго Востока въ борьбѣ съ русскими нефтяными товарами. Дальній Востокъ отъ американцевъ, дѣйствительно, гораздо дальше, чѣмъ отъ русскихъ и если вспомнить, что американскому керосину нужно пройти слишкомъ $^2/_3$ земнаго мередіана по ломанному направленію и дважды пересѣчь экваторъ, чтобы достигнуть Японіи или Китая, то нельзя не согласиться, что у него шансы не равныя съ русскимъ товаромъ и что географическія преимущества на сторонѣ послѣдняго.

Сколько приготовляется смазочныхъ матеріаловъ во всѣхъ Соединенныхъ Штатахъ—опредѣлить нельзя, но по даннымъ экспорта можно составить себѣ нѣкоторое понятіе о размѣрахъ производства. Регистрація экспорта смазочнаго масла началась всего въ 1869 году и въ 1881—1892 г. вывозъ достигъ 33½ милл. галлоновъ. Главной потребительницей американскихъ смазочныхъ маслъ является Англія, получающая половину всего экспорта, а вмѣстѣ съ Шотландіей и Ирландіей—53%; затѣмъ слѣдуетъ Германія—13%, Франція—7%, Голландія—6% и др. Однако, къ этимъ цифрамъ нельзя относиться съ полнымъ довѣріемъ, потому, что часть груза могла не дойти по назначенію или потомъ могла быть вывезена куда нибудь. Онѣ вѣрны только въ общей суммѣ вывоза, а по распредѣленію лишь относительны. Почти весь этотъ отпускъ собирается на берегу Атлантическаго океана, гдѣ расположены наиболѣе значительные нефтеобработывающіе заводы, и благодаря таковому счастливому географическому положенію американскому производителю открыты всѣ рынки міра, которые предъявляютъ къ нему самыя разнообразныя требованія: трущіяся части машинъ работаютъ при самыхъ разнообразныхъ условіяхъ и потому необходимо, чтобы и масло обладало соотвѣтствующими достоинствами. Отвѣчая этимъ требованіямъ, аме-

*) New York Herald, 19 Nov. 1893.

риканская практика имѣетъ въ своемъ распоряженіи болѣе 50 сортовъ тяжелыхъ маслъ (heavy oils), большая часть коихъ предназначается для смазки. Масла эти имѣютъ различныя плотности, въ среднемъ ихъ удѣльный вѣсъ можно принять за 0,890 и тогда вѣсъ американскаго галлона масла будетъ 8,2 русск. фунта. Сопоставляя данныя по экспорту смазочныхъ маслъ изъ Россіи и Соединенныхъ Штатовъ за послѣдніе 3½ года, получимъ слѣдующую таблицу:

	1890.	1891.	1892.	1893 по 1 Іюля.
	Пуды.			
Изъ Россіи	4.566,000	5.060,000	6.193,000	2.710,000
» Соединенныхъ Штатовъ. . .	6.188,000	6.871,000	6.886,000	3.609,640

Минеральныхъ смазочныхъ маслъ за 1869—1893 годъ вывезено изъ Соединенныхъ Штатовъ слѣдующія количества:

Конецъ года 30 Іюля.	Галлоны.	Доллары.	Конецъ года 30 Іюля.	Галлоны.	Доллары.
1869	134,532	51,122	1883	10.182,342	2.326,632
1870	6,871	2,611	1884	10.515,535	2.179,595
1871	59,632	22,660	1885	13.002,483	2.632,883
1872	541,419	211,287	1886	12.526,069	2.519,615
1873	748,699	277,966	1887	16.910,513	3.133,300
1874	1.244,305	404,243	1888	22.889,529	3.975,377
1875	1.173,473	313,646	1889	25.166,913	4.292,020
1876	963,442	303,863	1890	30.162,522	4.763,347
1877	1.601,065	497,540	1891	33.514,730	4.858,603
1878	2.304,624	639,381	1892	33.591,076	5.203,350
1879	2.487,681	655,468	Съ 1 Іюля по 31		
1880	5.162,835	1.039,124	Декабря 1892 г.	17.608,657	—
1881	4.852,203	1.054,064	Съ 1 Янв. по 31		
1882	5.508,100	1.492,396	Декабря 1893 г.	28.166,236	—

Вывозъ изъ Соединенныхъ Штатовъ Сѣверной Америки минеральныхъ смазочныхъ маслъ по государствамъ за 1890—1892 г. представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	1889—1890.	1890—1891.	1891—1892.
	Галлоны.		
Аргентина . . .	300,490	354,667	238,419
Австро-Венгрія .	40,243	15,957	24,850
Бельгія	1.955,145	9.337,030	3.632,954
Бразилія	128,301	218,171	268,289
Центральная Америка (Никарагуа)	6,066	6,051	11,257
Чили	186,004	186,388	193,547
Китай	2,669	20,518	3,367
Колумбія	17,970	61,224	34,320
Данія	43,598	68,056	52,991
Эквадоръ	13,233	2,786	—
Франція	3.088,183	3.048,257	2.461,722
Французская:			
Зап. Индія . .	1,500	10,009	877,000
Вост. » . .	250	200	--
Германія	3.670,937	4.186,225	4.512,639
Англія	14.886,635	18.767,573	16.867,386
Шотландія . . .	2.070,692	—	1.910,840
Ирландія . . .	78,120	—	1,600
Гибралтаръ . . .	3,500	--	—
Нов. Шотландія .	163,444	168,244	112,457

	1889—1890.	1890—1891.	1891—1892.
	Галлоны.		
КвебекъиОнтаріо.	81,009	76,001	70,509
Британская Колумбія	12,330	45,553	42,712
Ньюфаундлендъ и Лабрадоръ .	15,556	8,994	13,354
Британская Зап. Индія.	13,911	19,630	19,439
Гвіана	6,485	7,102	4,227
Вост. Индія. . .	9,840	30,276	101,619
Гонъ-Конгъ. .	—	3,780	—
Британскія владѣнія:			
въ Африкѣ .	14,155	24,771	79,209
» Австраліи	378,005	446,598	643,778
Гавайскіе о-ва .	14,350	22,621	19,094
Гаити.	3,452	4,784	1,644
Италія	510,622	591,996	414,971
Японія	51,991	53,063	45,410
Мексика	125,505	96,921	164,775
Голландія. . . .	2.037,437	1.504,623	2.229,116
Перу	39,998	39,107	32,437
Португалія . . .	10	4,235	64,050
Санто-Доминго .	12,215	6,730	10,618
Испанія	36,636	16,363	50,736
Куба	74,351	100,712	171,554
Порто-Рико . . .	611	—	171,554
Филиппинскіе острова	162	—	19,094
Испанскія пос. вл. въ Африкѣ . .	95	208	—
Швеція и Норвегія	19,260	4,531	17,045
Турція въ Африкѣ (Египетъ) .	—	624	2,000
Урагвай.	18,588	40,812	8,351
Венецуэла. . . .	10,590	9,353	11,895
Другія государства	19,478	25,015	24,265
Всего галлоновъ	30.162,522	33.514,730	33.591,076
» долларовъ.	4.763,347	4.858,603	5.203,350

Главнымъ центромъ американской экспортной торговли нефтяными продуктами является Нью-Іоркъ, на долю котораго ежегодно приходится около 62% всего вывоза; второе мѣсто занимаетъ Филадельфія—отправляющая около 32%, затѣмъ идутъ Балтимора—1—2%, Бостонъ—около ½% и остальные порты—4%. Въ какой мѣрѣ колебалось распредѣленіе вывоза за 29 лѣтъ между упомянутыми портами видно изъ нижеслѣдующей таблицы:

Отпускъ нефтяныхъ продуктовъ по портамъ съ 1864 по 1893 г.

(въ тысячахъ галлоновъ).

Годы:	Филадельфія.	Нью-Іоркъ.	Балтимора.	Бостонъ.	Остальные порты.
1864	4,983	15,330	709	1,782	406
1870	39,514	70,648	1,514	1,633	419
1875	58,209	142,066	18,440	2,609	531
1880	82,610	314,170	19,388	5,213	2,583
1885	148,835	399,941	14,255	8,967	2,661
1890	163,102	406,191	12,038	4,210	18,891
1891	190,241	480,055	15,789	3,042	20,996
1892	231,111	446,969	11,707	2,299	23,385

Кромѣ этихъ четырехъ портовъ, вывозъ нефтяныхъ продуктовъ производится еще изъ 49 другихъ портовъ, но небольшими количествами. Такъ, напр., изъ Ньюарка (N. J.) вывезено—703 т., Perth Amboy (N. J.)—16,977 т., Норфалька, Corpus Chtristi (Тех.), Новаго Орлеана, Саларіе (Тех.), С. Франциско—413 т., Вермонта—1,197 т., и пр. Часть этихъ грузовъ

идетъ на сѣверъ въ англійскія владѣнія (изъ Вермонта), часть на дальній Востокъ черезъ Великій океанъ въ Японію, Сибирь и на разные Тихоокеанскіе острова.

Въ виду такой преобладающей роли Нью-Іоркскаго порта въ экспортѣ нефтяныхъ продуктовъ, опредѣляющаго цѣны на нихъ на всемірномъ рынкѣ, чрезвычайно важно знать въ какой мѣрѣ подвергались колебанію цѣны на тѣ или другіе продукты именно въ Нью-Іоркѣ. По этому предмету имѣются весьма обстоятельныя биржевыя свѣдѣнія, изъ коихъ можно воспользоваться лишь для трехъ главнѣйшихъ продуктовъ вывоза—сырой нефти, нафты и керосина.

Цѣны въ центахъ въ Нью-Іоркѣ на сырую нефть, нафту и освѣтительныя масла за галлонъ въ бочкахъ съ 1863 по 1893 г.

Годы.	Сырая нефть.	Нафта.	Освѣтительное масло.	Годы.	Сырая нефть.	Нафта.	Освѣтительное масло.
1863	28 1/8	28 1/2	44 3/4	1878	7 1/4	7 1/8	10 3/4
1864	41 7/8	39 1/2	65	1879	3 5/8	6 1/2	8 1/8
1865	38 1/4	50 3/8	58 3/4	1880	6 5/8	7 3/4	9
1866	25 3/4	37 7/8	42 1/2	1881	6 3/8	9 5/8	8
1867	12 1/4	23 3/4	28 3/8	1882	6 5/8	6 1/4	7 3/8
1868	19 5/8	19	29 1/2	1883	7 1/8	5 7/8	8
1869	23 3/4	10 3/8	32 3/4	1884	7	7 1/2	8 1/8
1870	18 1/2	9 7/8	26 3/8	1885	7	7 1/8	8
1871	18 1/8	10	24 1/4	1886	6 1/8	8 1/4	7 1/8
1872	16 1/4	14 3/4	23 5/8	1887	5 7/8	7 3/4	6 5/8
1873	10 5/8	11 1/8	17 7/8	1888	6 5/8	7 1/2	7 1/2
1874	6	9	13	1889	6 3/4	7 3/8	7 1/8
1875	6 1/2	9 5/8	13	1890	7 3/8	7 1/2	7 3/8
1876	10 1/2	11 3/8	19 1/8	1891	6 1/4	6 1/8	6 7/8
1877	9 1/8	9 3/4	15 1/8	1892	5 5/8	5 1/8	6

Цѣны на сырую нефть и на нафту за послѣднія 30 лѣтъ упали въ 5 разъ, а цѣны на керосинъ за тоже время—въ 7 1/2 разъ; такое значительное паденіе произошло не сразу, но и не совсѣмъ постепенно, такъ какъ цѣны подвергались значительнымъ колебаніямъ. Въ первые годы керосинъ продавался почти вдвое дороже сырой нефти, затѣмъ это отношеніе измѣнилось и въ послѣднее время очищенные продукты стали продаваться по цѣнѣ сыраго матеріала. Нѣтъ сомнѣнія, что это явленіе не есть нормальное, и умышленное пониженіе цѣнъ на готовые продукты вызвано желаніемъ крупныхъ экспортеровъ и главнымъ образомъ Standard Oil C^0 захватить всѣ міровые рынки въ свои руки, вытѣснивъ оттуда русскія произведенія, хотя бы это стремленіе стоило ей нѣсколькихъ милліоновъ долларовъ. Располагая громаднымъ капиталомъ, названная компанія не жалѣетъ средствъ, чтобы добиться монополіи на міровыхъ рынкахъ и съ 1890 г. на многихъ изъ нихъ она торгуетъ себѣ въ убытокъ, насколько по крайней мѣрѣ можно судить изъ приведенныхъ

данныхъ. Въ самомъ дѣлѣ, въ 1890 г. керосинъ и сырая нефть стояли въ одной цѣнѣ—по 7 3/8 цента за гал., а нафта съ бензиномъ нѣсколько дороже—7 1/2 ц.; въ 1891 году цѣна керосина поднялась на 5/8 ц. выше цѣны на сырую нефть, а бензинъ стоялъ ниже послѣдней. Въ 1892 году разница эта была еще меньше—3/8 ц., при одновременномъ стояніи цѣнъ на бензинъ на 1/2 цента ниже стоимости сырой нефти.

Въ приведенныхъ цѣнахъ большую роль играетъ стоимость бочекъ и потому весьма интересно сопоставить съ ними данныя по стоимости сырой нефти и керосина типа Standard White наливомъ въ 1891 и 1892 гг. (въ центахъ за галлонъ *).

	1891.		1892.			1891.		1892.	
	Сырая нефть.	Керосинъ.	Сырая нефть.	Керосинъ.		Сырая нефть.	Керосинъ.	Сырая нефть.	Керосинъ.
Январь	4,53	4,875	3,30	3,95	Іюль	3,68	4,48	2,91	3,50
Февраль	4,55	4,93	3,27	3,91	Августъ. . . .	3,24	4,22	3,00	3,59
Мартъ.	4,47	4,77	3,10	3,82	Сентябрь . . .	3,05	3,925	3,04	3,60
Апрѣль	4,27	4,63	2,91	3,60	Октябрь. . . .	3,10	3,90	2,90	3,60
Май	4,15	4,65	2,90	3,58	Ноябрь	3,05	3,90	2,85	3,28
Іюнь	4,02	4,60	2,80	3,50	Декабрь. . . .	3,20	3,95	2,85	2,96

Здѣсь уже не замѣчается, чтобы готовый продуктъ продавался по цѣнѣ сыраго; напротивъ между ними въ продолженіи двухъ послѣднихъ лѣтъ разница держится довольно опредѣленная.

Въ дополненіе къ приведеннымъ свѣдѣніямъ о рыночныхъ цѣнахъ въ Нью-Іоркѣ не излишне будетъ привести параллельно цѣны на керосинъ на трехъ главнѣйшихъ европейскихъ рынкахъ—въ Лондонѣ, Антверпенѣ и Бременѣ**).

1893.	Нью-Іоркъ, центовъ за галлонъ.	Лондонъ, пенсовъ за галлонъ.	Антверпенъ, франковъ за 100 кило.	Бременъ, марокъ за 50 кило.	1893.	Нью-Іоркъ, центовъ за галлонъ.	Лондонъ, пенсовъ за галлонъ.	Антверпенъ, франковъ за 100 кило.	Бременъ, марокъ за 50 кило.
Январь	6,17	4,5	12,875	5,45	Августъ. . . .	5,90	3,937	11,875	4,55
Февраль. . . .	6,15	4,437	12,625	5,37	Сентябрь . . .	5,90	3,875	11,625	4,44
Мартъ	6,15	4,25	12,625	5,22	Октябрь . . .	5,90	3,75	11,625	4,40
Апрѣль	6,15	4,125	12,75	5,15	Ноябрь	5,98	3,625	11,375	4,60
Май	5,80	4,125	12,25	4,93	Декабрь. . . .	6,25	3,625	11,75	4,93
Іюнь	5,83	4,25	12,25	4,83	Средняя. . . .	6,00	4,04	12,145	4,88
Іюль	5,84	4,00	12,125	4,73					

*) Report of the New York Produce Exchange, 1892—93; pp. 120—122.

**) Составлено по даннымъ Stowell's Petroleum Reporter за 1893 г.

Сопоставляя приведенныя цифры за 11 мѣсяцевъ находимъ, что цѣны на керосинъ повсемѣстно падаютъ, но это паденіе выражается не вездѣ одинаково: въ Нью-Іоркѣ цѣна упала всего на 3%, тогда какъ въ Лондонѣ это паденіе выразилось въ 19,3%, въ Антверпенѣ—11,7% и въ Бременѣ—15,6%; въ Декабрѣ цѣна повсемѣстно и довольно значительно поднялась, кромѣ Лондона, гдѣ она осталась безъ измѣненія.

Въ заключеніе обзора нефтеобрабатывающей промышленности не излишне сказать нѣсколько словъ о существовавшихъ въ Соединенныхъ Штатахъ внутреннихъ налогахъ на нефть и продукты ея переработки, а также о ввозныхъ таможенныхъ пошлинахъ, которыми оберегались интересы отечественнаго производства.

Начало развитія нефтянаго дѣла въ Америкѣ совпало съ проявленіемъ политическихъ недоразумѣній между отдѣльными штатами, и начавшаяся вслѣдъ затѣмъ междоусобная война за эмансипацію негровъ поставила федеральное правительство въ крайне затруднительное финансовое положеніе. Война поглощала массу средствъ, а между тѣмъ, вслѣдствіе вызваннаго ею застоя въ торгово-промышленномъ обмѣнѣ страны, доходы послѣдней не только не увеличивались, а, напротивъ, значительно сократились. Это побудило конгрессъ обратиться къ новымъ обложеніямъ, и нефтяная промышленность попала въ первую очередь. По закону 1 іюля 1862 г., вошедшему въ силу съ 1 сентября того же года, всѣ освѣтительныя масла, получаемыя путемъ дистилляціи нефти и каменноугольнаго или шифернаго дегтя, были обложены акцизомъ въ размѣрѣ 10 центовъ за галлонъ за нефтяныя масла и по 8 центовъ за ту же мѣру за каменноугольныя, съ возвращеніемъ его въ случаѣ вывоза товара заграницу. По первое іюля 1863 г., т. е. за 10 мѣсяцевъ дѣйствія новой системы, дохода поступило всего 649,962 долл.; такая ничтожная сумма, конечно, не могла удовлетворять нуждамъ правительства и потому немедленно же приступили къ возвышенію этого налога, и закономъ 30 іюня 1864 г. акцизъ съ нефтяныхъ освѣтительныхъ маслъ былъ назначенъ въ 20 центовъ за галлонъ, а за камменноугольныя — по 15 центовъ, что въ переводѣ на нашу мѣру составитъ за пудъ: въ первомъ случаѣ— 1 р. 40 коп., а во второмъ — 1 р. 5 к. мет. Независимо отъ сего, сырая нефть тоже была обложена акцизомъ въ размѣрѣ одного доллара за бариль въ 45 гал., что въ русской мѣрѣ составитъ 16,2 коп. мет. за пудъ. Доходъ увеличился сразу и за 1863 — 64 г. онъ возросъ до 2.255,329 долл., а въ слѣдующемъ фискальномъ году онъ достигъ 3.276,759 долл., изъ коихъ только 95,998 долл. пришлось за каменноугольныя, а остальная сумма — за нефтяныя масла. За вторую половину 1865 года за сырую нефть выручено

---

*) Этотъ бѣглый историческій очеркъ составленъ по отчету S. S. Hays, разсмотрѣнному въ 39 конгрессѣ: «Executive documents printed by order of the House of Representatives during the 39 congress, 1865—66 г.».

*

1.047,043 долл. и за освѣтительныя масла — 2.613,038 долл. Какъ, повидимому, ни значительна эта сумма, въ особенности для того тревожнаго времени, но союзное правительство, войдя въ ближайшее обсужденіе вопроса о вліяніи акциза на развитіе нефтяной промышленности, пришло къ убѣжденію, что особенно вредное вліяніе имѣло обложеніе сыраго продукта и потому въ 1866 году было признано возможнымъ вовсе снять этотъ налогъ. Вскорѣ междоусобіе кончилось, промышленная дѣятельность стала вновь оживляться, средства государственнаго козначейства стали усиливаться, такъ что явилась возможность отказаться отъ усиленныхъ налоговъ и нефтеобрабатывающая промышленность была освобождена отъ всякихъ налоговъ.

Американская нефтяная промышленность, въ силу своего географическаго положенія, мало боится иностранной конкурренціи, и единственная страна, откуда Соединенные Штаты могли бы получать нефть—это Канада, да и оттуда могутъ пользоваться лишь ближайшія мѣста, которыя могутъ получать этотъ товаръ системой каналовъ и слѣдовательно дешевле, чѣмъ по желѣзной дорогѣ. За послѣднее десятилѣтіе нефтяныхъ маслъ ввезено въ Соединенные Штаты:

Въ 1882 г.	на 2,236 дол.	Въ 1888 г.	на 14,543 дол.
» 1883 »	» 209 »	» 1889 » . . .	» 21,039 »
» 1884 »	» 10,695 »	» 1890 »	» 46,754 »
» 1885 »	» 23,206 »	» 1891 »	» 49,098 »
» 1886 »	» 15,581 »	» 1892 »	» 45,118 »
» 1887 »	» 11,583 »	» 1893 »	» 53,084 »

Само собою разумѣется, что такой ничтожный ввозъ не можетъ имѣть промышленнаго значенія и носитъ совершенно случайный характеръ. Вѣроятно, что нѣкоторое вліяніе на ввозъ имѣетъ дѣйствующій высокій покровительственный тарифъ и быть можетъ этимъ можно объяснить агитацію прошлаго года въ пользу уничтоженія ввозныхъ пошлинъ на нефтяные продукты. Сторонники этой мѣры надѣялись, что съ уничтоженіемъ пошлинъ русскій керосинъ появится въ Америкѣ и повліяетъ на пониженіе очень высокихъ мѣстныхъ цѣнъ на минеральные освѣтительные матеріалы. Противники, напротивъ, высказывали опасеніе, что дешевый русскій товаръ совершенно подорветъ американское производство. Но эти опасенія едва ли имѣютъ основаніе, такъ какъ русскій товаръ имѣетъ еще слишкомъ много ближайшихъ рынковъ, чтобы стремиться въ Америку.

Транспортировка нефти и ея продуктовъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки.

Первоначальные способы перевозки нефти; идея нефтепровода; начало наливной перевозки нефти по желѣзнымъ дорогамъ. Успѣхи нефтепроводнаго дѣла. Нынѣдѣйствующіе нефтепроводы, длина и діаметръ ихъ; количество перекачиваемой нефти. Прокладка нефтепроводовъ и керосинопровода; стоимость нефтепроводовъ; стоимость станціи, насосовъ и пр., стоимость эксплуатаціи. Отношеніе правительства къ нефтепроводамъ. National Transit C°, ея сертификаты, условія пріема нефти и плата за перекачку по питательнымъ вѣтвямъ. Плата маклерамъ. Регулированіе тарифовъ по перевозкѣ нефти. Условія перевозки по желѣзнымъ дорогамъ; тарифы по перевозкѣ наливомъ и въ тарѣ нефтяныхъ грузовъ. Наливная перевозка водою. Списокъ наливныхъ пароходовъ и парусныхъ судовъ, ходившихъ между Новымъ и Старымъ свѣтомъ въ 1892 г.; фрахты по перевозкѣ нефтяныхъ продуктовъ наливомъ, въ бочкахъ и въ жестянкахъ. Страховая премія.

Успѣхи нефтяной промышленности въ Сѣверной Америкѣ въ значительной мѣрѣ обязаны улучшенію и удешевленію способовъ транспортировки нефти и ея дистиллатовъ. Въ первое время исключительнымъ средствомъ перевозки нефти являлись деревянныя бочки, но съ увеличеніемъ добычи нефти ихъ стало требоваться такое громадное количество, что заготовка лѣса для этой цѣли ставила предпринимателей въ крайне затруднительное положеніе. Если припомнить, что въ началѣ 60-хъ годовъ въ нефтяной области не было никакихъ правильныхъ дорогъ, кромѣ грунтовыхъ, дѣлавшихся въ дождливое время непроходимыми, и что транспортировка бочекъ къ заводу и возвращеніе ихъ обратно на промыселъ происходили крайне медленно, то нельзя не согласиться, что указанное неудобство значительно задерживало развитіе новаго дѣла. Чтобы выйти изъ этого положенія многіе предприниматели вздумали бочки съ нефтью прямо бросать въ рѣку и сплавлять ихъ такимъ первобытнымъ способомъ къ мѣсту переработки; другіе нагружали ими барки и отправляли ихъ внизъ и вверхъ по теченію рѣчекъ пересѣкающихъ нефтяной районъ; нашлись наконецъ смѣльчаки, которые стали прямо наливать нефть въ барки, но такъ какъ послѣднія были сколочены недостаточно плотно, то потери бывало много и потому этотъ способъ не обратилъ на себя ничьего вниманія. Рѣчки, по которымъ сновали тысячи барокъ съ нефтью, были узки и маловодны; на нихъ постоянно происходили столкновенія судовъ, нефти терялось много и вообще здѣсь царствовала полная неурядица. Первая желѣзная дорога въ этой мѣстности была открыта только въ 1863 году и собственно съ этого времени и начинается болѣе или менѣе правильное движеніе нефти. Однако эта первая дорога — Atlantic and Great Western R. R. — не могла удовлетворить возраставшимъ требованіямъ и хотя отъ нея скоро стали отдѣляться вѣтви узкоколейныхъ дорогъ, пересѣкавшихъ мѣстность по разнымъ направленіямъ, но за всѣмъ тѣмъ перевозочныхъ средствъ оказывалось недостаточно: пе-

ревозка продолжала производиться въ бочкахъ и желѣзная дорога только ускоряла сообщеніе и болѣе урегулировала передвиженіе грузовъ. Въ мѣстахъ наибольшей добычи нефти образовывались поселенія, изъ коихъ одно на берегу Oil Creek'a, названное Oil City сдѣлалось въ скоромъ времени центромъ всей Пенсильванской нефтяной промышленности; въ 1864 г. мимо этого городка сновало 1,000 судовъ и 30 пароходовъ съ 4,000 рабочихъ занятыхъ перевозкой нефти. Въ этой мѣстности появились первые нефтеобрабатывающіе заводы и отсюда впервые были отправлены транспорты освѣтительнаго масла.

При обсужденіи въ 39 конгрессѣ вопроса о снятіи акциза съ сырой нефти выяснилось, что въ 1864 и 1865 г. желѣзная дорога взимала отъ Oil City до Нью-Іорка по 4½ дол. за бариль.

Столь высокій фрахтъ по желѣзной дорогѣ и плохое состояніе проселочныхъ путей, служившихъ питательными вѣтвями для желѣзныхъ дорогъ заставили предпринимателей строить заводы поближе къ мѣстамъ добычи сыраго матеріала, хотя эти мѣста не представляли къ тому никакихъ удобствъ. Чтобы выйти изъ этого затруднительнаго положенія многіе изыскивали различныя средства и въ этомъ отношеніи наибольшаго интереса заслуживаетъ попытка S. Syckle'я, составившая эпоху въ исторіи транспортированія нефти, устроить проводъ послѣдней по трубамъ. Онъ попробовалъ устроить трубопроводъ на протяженіи 4 миль изъ Pithole'я къ Miller's farm, но вслѣдствіе неумѣнія прочно скрѣплять трубы одну съ другою, нефти терялось въ пути очень много, а потому новое начинаніе не сразу нашло себѣ подражателей. Однако, идея этого способа, какъ весьма простаго и доступнаго, была сразу оцѣнена по достоинству и усилія мѣстныхъ техниковъ были направлены къ тому, чтобы по возможности прочно скрѣплять трубы и уменьшить утечку. Это неудобство было очень скоро устранено и нефтепроводныя трубы стали бороздить мѣстность по всѣмъ направленіямъ. Стоимость транспортировки нефти по новому способу была настолько дешевле желѣзнодорожной, а въ особенности гужевой, что всѣ наперерывъ старались воспользоваться имъ, вслѣдствіе чего масса подводчиковъ и судовщиковъ осталась безъ работы. Со стороны послѣднихъ было не мало попытокъ портить и ломать нефтепроводы, поджигать станціи, убивать караульщиковъ и пр., но суровыя мѣры противъ нарушителей общественнаго порядка и время взяли свое и уже въ началѣ 70-хъ годовъ передвиженіе нефти по трубамъ получило въ странѣ такое же право гражданства какъ и по желѣзнымъ дорогамъ. Правительство отдѣльныхъ штатовъ выработало спеціальныя правила по прокладкѣ нефтепроводовъ и дѣло скоро вошло въ обычную колею.

Одновременно съ этимъ, желѣзныя дороги, чтобы вновь привлечь къ себѣ нефтяные грузы, стали дѣлать попытки перевозки нефти наливомъ въ особыхъ деревянныхъ бакахъ, поставленныхъ на желѣзнодорожныя платформы. Первыя попытки этого рода въ 1871 году не дали благопріят-

ныхъ результатовъ, но вскорѣ, какъ и при нефтепроводахъ, практика указала всѣ неудобства, которыя и были устранены системой желѣзныхъ цилиндрическихъ резервуаровъ, укрѣпленныхъ на тѣхъ же платформахъ обыкновеннаго типа. Этотъ успѣхъ былъ огромнымъ шагомъ впередъ и далъ возможность постройкѣ нефтеобработывающихъ заводовъ и вдали отъ мѣста добычи сыраго матеріала, какъ, напр., въ Кливландѣ, на берегу озера Эри, въ Нью-Іоркѣ, Бруклинѣ, Филадельфіи и въ другихъ портахъ на берегу Атлантическаго океана. Нефтепроводы долго еще не удалялись такъ далеко отъ своего начала и потому приокеаническіе заводы снабжались нефтью въ наливныхъ вагонахъ по желѣзной дорогѣ. Эти заводы готовили товаръ преимущественно для вывоза и потому понятно, что значительно ослабили дѣятельность заводовъ въ центрѣ нефтянаго района, принудивъ ихъ направлять свои произведенія на внутренніе рынки, преимущественно на западъ. Это явленіе стало особенно рѣзко обозначаться съ 1875 года, когда Pennsilvania Transportation C⁰ задумала первый нефтепроводъ изъ нефтянаго округа въ Нью-Іоркъ.

Первый большой нефтепроводъ былъ открытъ въ 1875 году изъ нижняго нефтянаго округа въ Питсбургъ; онъ былъ 4″ и тянулся на 39 миль отъ Carbon Center къ Brilliant въ окрестностяхъ Питсбурга. Слѣдующимъ по времени было сооруженіе нефтепровода отъ Bear Creek'а къ Кливланду; первая половина его состояла изъ 6″ трубъ, а вторая изъ 5″; общая длина его была 111 миль.

Филадельфійская линія въ 6″; она идетъ отъ Colegrove къ Филадельфіи на протяженіи 235 миль. Отъ предпослѣдней станціи упомянутой линіи въ Milway отходитъ 5″ вѣтвь къ Балтиморѣ на разстояніи 66 миль.

Четырехдюймовый нефтепроводъ въ Буффало начинается отъ Olean'a, N. Y., и тянется на протяженіи 56 миль.

Нью-Іоркская линія состоитъ изъ двухъ 6″ трубъ параллельно идущихъ изъ Olean'a вдоль границы штатовъ Пенсильванія и Нью-Іоркъ до рѣки Saddle въ штатѣ Нью-Джерзи. Здѣсь линіи расходятся: одна идетъ къ заводамъ въ Байону, въ штатѣ Нью-Джерзи, а другая направляется къ острову Long Island, пройдя по пути подъ двумя значительными рѣками — East и North. Нефтепроводъ оканчивается на островѣ въ Hunter's Point'ѣ, гдѣ имѣется нѣсколько перегоночныхъ заводовъ. Разстояніе между конечными пунктами упомянутыхъ нефтепроводовъ 313 миль, но прибавляя сюда многочисленныя ихъ развѣтвленія, общая длина опредѣляется въ 762 мили.

Нефтепроводъ изъ 6″ трубъ компаніи Tide Water начинается въ Риксфордѣ и идетъ къ заводу той же компаніи въ Байону, на разстояніи 284 миль.

Южный нефтепроводъ въ Моргантоунѣ, въ Зап. Виргиніи, направляется къ Филадельфіи, при чемъ онъ состоитъ частью изъ 6″, частью изъ

8″ трубъ. Разстояніе между конечными пунктами 274 мили, но съ развѣтвленіями общая его длина опредѣляется въ 364 мили.

Ниже приводится списокъ главнѣйшихъ нефтепроводовъ С. Америки съ обозначеніемъ ихъ направленія, діаметра и длины съ развѣтвленіями:

1) Питсбургскій нефтепроводъ, 4″, изъ Bear Creek'a . . . 55,00 миль.
2) Буффало нефтепроводъ 4″ изъ Olean'a . . . . . 56,25 »
3) Кливландскій нефтепроводъ, 5″, изъ Bear Creek'a черезъ Сипссонъ, Уарренъ, Мантуа въ Кливландъ. . . . . 110,79 »
4) Филадельфійскій нефтепроводъ, 6″, изъ Colegrove черезъ Латшау и Мильвей . . . . . 234,88 »
5) Балтиморская вѣтвь, 5″, изъ Мильвей . . . . . 65,80 »
6—7) Нью-Іоркскій нефтепроводъ, 6″, изъ Olean'a черезъ Кочектонъ въ Байону и Hunter's Point, съ развѣтвленіями 762,01 »
8) Tide Water нефтепроводъ, 6″, изъ Риксфорда, черезъ Шуманъ въ Байону . . . . . 283,75 »
9) Южная линія, 8″ и 6″ изъ Моргантоуна черезъ Мильвей въ Филадельфію съ развѣтвленіями. . . . . 364,29 »
10) Crescent Pipe Line, 5″, идетъ изъ Грегса черезъ Секетанъ въ Линвудъ. . . . . 267,00 »
11) United States Pipe Line, двойной нефтепроводъ, 4″ и 5″ изъ Тайтусвиля, черезъ Тарпортъ въ Athens, вмѣстѣ. 360,00 »
12) Buckey Pipe Line, изъ Лимы въ Чикаго, 8″. . . . . 208,00 »

Въ настоящее время въ Соединенныхъ Штатахъ есть еще нѣсколько другихъ магистральныхъ линій, при чемъ общая длина ихъ только въ одной Пенсильваніи съ Нью-Іоркомъ достигаетъ 3000 миль. Независимо отъ сего нефтепроводы проложены на небольшихъ разстояніяхъ и по другимъ направленіямъ. Напр., между Kane и Bear Creek'омъ на протяженіи 63 миль, проходитъ пять 6″ трубъ; между Kane и Colegrove, 22 мили, проложена 8″ труба; такого же діаметра труба проложена на протяженіи 30 миль отъ Colegrove къ Olean'y. Что касается длины питательныхъ вѣтвей, то въ этомъ отношеніи характерно показаніе одного изъ представителей Standard Oil C⁰ предъ комитетомъ законодательнаго собранія въ февралѣ 1891 года: онъ удостовѣрилъ, что всѣхъ нефтепроводовъ занятыхъ въ Пенсильваніи транспортировкой сырой нефти не менѣе 25,000 миль, т. е. протяженіе, которымъ, по замѣчанію одного сенатора, можно опоясать земной шаръ по меридіану.

Если бы вся нефть изъ промысловъ попадала на магистральные нефтепроводы, то по отчетамъ послѣднихъ можно было бы судить о производительности всѣхъ промысловъ вообще; но она не вся попадаетъ туда и потому эти цифры вовсе не совпадаютъ. Такъ, напр., на пенсильванскіе нефтепроводы поступило съ промысловъ въ послѣднія шесть лѣтъ слѣдующее количество нефти:

Мѣсяцы.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.
Январь. . .	1.126,035	1.513,012	2.082,894	2.779,675	2.922,873	2.205,449
Февраль . .	1.240,092	1.307,652	2.026,151	2.211,645	2.857,885	2.124,523
Мартъ. . .	1.211,086	1.608,755	2.272,251	2.284,395	2.757,261	2.486,418
Апрѣль. . .	1.320,936	1.629,203	2.279,807	2.258,706	2.732,890	2.251,520
Май. . . .	1.433,469	1.794,129	2.311,840	2.220,567	2.655,778	2.424,315
Іюнь. . . .	1.422,960	1.804,671	2.286,048	2.243,184	2.640,979	2.503,781
Іюль. . . .	1.370,080	1.945,668	2.417,991	2.259,047	2.637,648	2.492,821
Августъ . .	1.365,992	1.961,426	2.399,272	2.436,235	2.689,211	2.604,385
Сентябрь. .	1.253,149	1.860,140	2.452,888	2.707,973	2.496,860	2.497,278
Октябрь . .	1.311,643	1.968,513	2.627,249	3.445,854	2.454,190	2.501,199
Ноябрь. . .	1.416,448	1.898,626	2.475,615	3.846,211	2.368,583	2.362,531
Декабрь . .	1.550,902	2.499,158	2.542,925	3.621,169	2.419,153	2.473,828
Всего .	16.022,792	21.790,953	28.174,931	32.314,661	31.633,311	28.927,948

Въ прошломъ 1893 году по всѣмъ нефтепроводамъ Соединенныхъ Штатовъ перекачка нефти по отдѣльнымъ нефтепроводамъ выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ, въ тысячахъ барилей:

	Янв.	Февр.	Мартъ	Апр.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
National Transit .	686	633	749	658	704	700	654	665	636	666	630	656
Tidewater . . .	121	125	148	138	141	138	130	131	129	125	125	130
Octave	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Southwest.	496	498	553	486	510	492	474	459	438	434	409	494
Franklin.	4	4	7	6	6	6	6	5	6	7	5	6
Western and Atlantic	85	84	92	80	61	84	107	108	84	102	93	40
Ch. Miller	3	4	4	4	4	4	4	5	3	—	—	—
Eureka.	520	503	630	539	568	575	602	746	744	721	685	724
Elk	26	23	25	24	26	23	25	23	21	22	23	21
Emery	28	28	32	31	33	33	32	33	30	31	29	32
Melon	199	158	166	197	271	331	338	319	299	288	259	279
Producers' P. H.	23	7	—	—	—	3	2	1	1	1	1	0,6
Producers' and Refiners' C⁰.	13	57	79	88	99	114	117	108	105	105	101	89
Maksburg	184	212	235	211	200	147	149	153	156	150	135	144
Lima.	1,050	975	1,164	1,074	1,188	1,246	1,290	1,391	1,316	1,302	1,231	1,225
Всего. . .	3,439	3,311	3,885	3,537	3,812	3,896	3,931	4,148	3,969	3,953	3,728	3,843

Изъ этихъ 15 нефтепроводовъ только два послѣднихъ начинаются въ Штатѣ Огайо и транспортируютъ нефть главнымъ образомъ для отопленія, хотя, какъ было сказано выше, послѣ успѣшнаго примѣненія окиси

мѣди къ очисткѣ керосина на заводѣ Standard Oil C⁰ въ Чикаго, количество нефти перерабатываемой на освѣтительныя и смазочныя масла съ каждымъ годомъ увеличивается; всѣ-же остальные нефтепроводы берутъ свое начало въ обширномъ нефтяномъ районѣ, обнимающемъ всю западную Пенсильванію, часть южнаго Нью-Іорка и часть Западной Виргиніи.

Кромѣ перечисленныхъ нефтепроводовъ въ томъ же пенсильванскомъ производительномъ районѣ есть еще два большихъ нефтепровода—New-York Transit и Southern, которые непосредственно не связаны съ промыслами и получаютъ свою нефть черезъ одинъ изъ 13 поименованныхъ выше. Эти нефтепроводы работаютъ болѣе другихъ, но ихъ перекачку нельзя прибавлять къ перекачкѣ остальныхъ, такъ какъ въ этомъ случаѣ одно и тоже количество нефти пришлось бы показать два раза.

На промыслахъ нефть собирается въ большихъ деревянныхъ бакахъ, откуда отходятъ нефтепроводныя трубы къ ближайшимъ коллекторамъ нефтепроводной компаніи. Трубы обыкновенно лежатъ непосредственно на поверхности земли, ничѣмъ не прикрытые, такъ какъ ихъ часто приходится переносить съ мѣста на мѣсто вслѣдствіе недолговѣчности отдѣльныхъ скважинъ. Трубы же магистральныхъ нефтепроводовъ, имѣющихъ постоянное направленіе, чаще всего зарываются въ землю. Когда имъ приходится пересѣкать соляныя озера, то для предохраненія отъ разъѣданія ихъ обшиваютъ деревянными досками и промежутокъ между ними заливаютъ гидравлическимъ цементомъ. Въ наиболѣе опасныхъ мѣстахъ, при пересѣченіи, напр., многоводныхъ рѣкъ—Гудзона, Сѣверной, Восточной и др.—обыкновенныя нефтепроводныя трубы вставляются еще въ другія желѣзныя же трубы очень высокаго давленія, при чемъ промежутокъ между ними заливается свинцомъ. Независимо отъ сего, нефтепроводы пролегающіе по дну рѣкъ прикрѣпляются къ грунту особыми цѣпями и мертвыми якорями и вообще принимается множество мѣръ для предупрежденія разныхъ несчастныхъ случайностей. Такія предосторожности сдѣлались обязательными послѣ одного несчастнаго случая, когда подъ Восточной рѣкой, между Нью-Іоркомъ и Бруклиномъ лопнула нефтепроводная труба, нефть всплыла на поверхность воды и, загорѣвшись отъ поджога на берегу, причинила милліонные убытки обоимъ упомянутымъ городамъ.

Накачиваніе нефти производится повсемѣстно сильными паровыми насосами Вортингтона, причемъ разстояніе между отдѣльными станціями конечно обусловливается какъ топографическими условіями мѣстности, такъ равно и діаметромъ трубъ и природой самой нефти т. е. ея удѣльнымъ вѣсомъ и вязкостью. Въ общемъ же принято считать 30 миль за среднее разстояніе между отдѣльными станціями. Вотъ, напр., разстоянія двухъ большихъ 6″ нефтепроводовъ идущихъ изъ Брадфордскаго округа къ Атлантическому океану въ Байону (N. J.) и Hunter's Point (N. Y.):

Изъ	Olean въ Wellsville	28,54	мили.
»	Wellsville въ Cameron Miles. . . .	27,91	»
»	Cameron Miles въ West Junction . .	29,74	»
»	West Junction въ Catatonk	27,37	»
»	Catatonk въ Osborne Hollow . . .	27,99	»
»	Osborne Hollow въ Hancock	29,86	»
»	Hancock въ Cochecton.	26,22	»
»	Cochecton въ Swartwont.	28,94	»
»	Swartwont въ Newfoundland.. . . .	29,00	»
»	Newfoundland къ Saddle river . . .	28,77	»
»	Saddle river въ Bayonne, N. F. . .	16,29	»
»	» » въ Hunter's Point, N. Y.	12,26	»

Въ другихъ случаяхъ разстоянія между отдѣльными станціями достигаетъ 50 и даже 60 миль, но это всетаки бываетъ не часто.

Нѣкоторые нефтеобрабатывающіе заводы изъ центральнаго нефтянаго района по р. Алегани, стѣсненные борьбою съ Standard Oil C°, заставлявшей ихъ нести высокіе желѣзнодорожные тарифы, тогда какъ сама пользовалась громадными уступками со стороны желѣзныхъ дорогъ, идущихъ изъ упомянутыхъ мѣстъ къ Атлантическому океану, рѣшили попробовать транспортировать по трубамъ не только сырую нефть, но и готовыя освѣтительныя масла. Керосинопроводъ съ этою цѣлью заложенный въ прошломъ году, долженъ нынѣ уже приходить къ концу. Онъ начинается въ Oil City и оканчивается въ Wilkesbarre на разстояніи 250 миль, а изъ этого пункта до Constable Hook (N. J.), на разстояніи 90 миль, керосинъ перевозится въ наливныхъ вагонахъ. Осуществленіе этой блестящей мысли не замедлитъ произвести переворотъ во всей организаціи нефтеобрабатывающей промышленности Соединенныхъ Штатовъ.

Переходя къ разсчету стоимости сооруженія нефтепроводовъ, слѣдуетъ замѣтить, что на всѣхъ станціяхъ имѣется двойной комплектъ машинъ и всякаго инвентаря, чтобы какія-либо случайности не могли задерживать перекачку нефти.

Приведенная выше цифра общей длины всѣхъ нефтепроводовъ достаточно ясно свидѣтельствуетъ, что дѣло сооруженія ихъ стало въ Америкѣ обыкновеннымъ и что никакое разстояніе между крайними пунктами, ни топографическія условія мѣстности (горные хребты, озера, болота, многоводныя рѣки и пр.) не могутъ затруднить его выполненія; практика выработала тамъ довольно интересные коефиціенты, по которымъ можно судить о средней стоимости транспортировки нефти по этому новому способу.

Начавшаяся въ 70-хъ годахъ оживленная дѣятельность по прокладкѣ нефтепроводовъ заставила правительства Пенсильваніи и Нью-Іорка озаботиться выработкой необходимыхъ правилъ для урегулированія этой новой

отрасли промышленности. Штатъ Пенсильванія, какъ наиболѣе заинтересованный въ этомъ дѣлѣ, первый регламентировалъ въ 1874 г. порядокъ отчужденія земель подъ нефтепроводы и отношенія между нефтепроводными корпораціями и землевладѣльцами. Нынѣ отчужденіе земель подъ нефтепроводы регулируется въ каждомъ штатѣ своими законами, въ общемъ не представляющими значительной разницы. Такъ какъ предприниматели чаще всего имѣютъ дѣло съ частными землевладѣльцами, то имъ всегда приходится кончать дѣло взаимнымъ соглашеніемъ, не прибѣгая къ принудительному отчужденію.

Среднее разстояніе отъ нефтяныхъ промысловъ до берега Атлантическаго океана можно принять за 300 миль и стоимость сооруженія такого нефтепровода выяснится изъ слѣдующихъ данныхъ:

I. Укладка трубопровода.

1) 8″ труба, вѣсомъ 28,18 фунтовъ въ каждомъ погонномъ футѣ, стоитъ 75 центовъ за футъ, что за милю составитъ 3,960 дол., а всего	1.188,000 дол.
2) Случайные расходы по устройству скрѣпленій, по 25 дол. на милю, а всего	7,500 »
3) Расходы по спеціальнымъ устройствамъ при пересѣченіяхъ рѣкъ, мостовъ, желѣзныхъ дорогъ и пр. по 100 дол. на милю, а всего	30,000 »
4) Укладка трубъ по 22 цента за футъ, или 1161,60 дол. за милю, а всего	348,480 »
5) Расходъ на администрацію по производству работъ 5%, что составитъ 262,3 дол. на милю, а всего	78,690 »
Общая стоимость трубъ съ укладкой 5,508,9 дол. за милю, а всего	1.652,670 »

II. Устройство станцій и установка насосовъ, котловъ и пр.

На протяженіи 300 миль предполагается 10 станцій съ двойнымъ комплектомъ машинъ.

1) Два насоса Вортингтона, способныхъ перекачивать въ сутки 1.250,000 галлоновъ нефти (около 230,000 пуд.), по 20,000 дол. каждый	40,000 дол.
2) Устройство фундаментовъ и установка двигателей .	2,500 »
3) Паровые котлы съ печами и трубою	16,000 »
4) Питательныя трубы и разныя приспособленія . . .	2,000 »
5) Два резервуара по 35,000 бар., въ 9,500 дол. каждый	19,000 »
6) Устройство фундамента подъ резервуарами	2,000 »
7) Помѣщенія для котловъ и машинъ	15,000 »

8) Мастерскія для ремонта	5,000 дол.
9) Телеграфныя приспособленія.	500 »
10) Помѣщенія для служащихъ на станціи.	2,000 »
11) Башня въ 100 футовъ для электрическаго освѣщенія	500 »
12) Непредвидѣнные расходы	2,000 »
13) 5% за работу и наблюденіе строителей.	5,325 »
Полная стоимость одной станціи.	111,625 »
Стоимость всѣхъ десяти станцій.	1.116,250 »

III. Содержаніе нефтепровода.

1) Содержаніе караульщиковъ по 1 на каждыя 6 миль, а всего 50 человѣкъ, съ платой по 1,35 дол. въ день . . .		67,50 »
2) На каждой станціи по два машиниста, съ платой по $2^1/_2$ дол. въ день	5 дол.	
— 4 качегара съ платой по 1,75 дол. . . .	7 »	
— 1 главный механикъ, 2,75 дол.	2,75 »	
— 2 телеграфиста по 2,25 дол.	4,50 »	19,25 »
3) Каменнаго угля, примѣрно на 600 лошадиныхъ силъ, по 25 тоннъ въ день, по 3 дол. за тонну		75,00 »
4) Мелкіе расходы		2 »
Всего суточный расходъ . .		163,75 »

При перекачкѣ въ день 1.250,000 гал. расходъ на караульщиковъ составитъ 67,50 : 1.250,000 = 0,000054 цента на галлонъ.

Расходъ на личный составъ на стаціяхъ и эксплуатаціи будетъ 96,25 : 1.250,000 = 0,0000777 ц. на галлонъ.

Такимъ образомъ собственно перекачка нефти на разстояніи 300 миль обойдется (0,000077×10) + 0,00054 = 0,000824 дол. или за бариль въ 42 гал. 0,000824 × 42 = 0,034902 дол., т. е. 3,49 цента за бариль. Къ этой цифрѣ однако слѣдуетъ прибавить еще 0,18 ц. за бариль расхода на прикащиковъ на мелкіе расходы, такъ что въ общемъ перекачка 1 бариля нефти обойдется 3,64 ц., не считая въ этой суммѣ стоимости сооруженія нефтепровода.

Общая стоимость 8″ нефтепровода выше выведена въ 1.116,250 + 1.652,670 = 2.768,920 дол., что при амортизаціи въ 10 лѣтъ составитъ ежегодно 276,892 дол.

При суточной перекачкѣ въ 1.250,000 гал., годовая перекачка (принимая рабочій годъ въ 340 дней) составитъ нѣсколько болѣе 10 мил. барилей, по 42 галлона, и слѣдовательно на каждый бариль погашеніе первоначальныхъ затратъ составитъ 276,892 : 10.000,000 = 0,277 ц.

Такимъ образомъ, стоимость перекачки нефти отъ мѣстъ добычи къ берегу Атлантическаго океана для самаго предпринимателя опредѣлится въ 3,64 + 0,277 = 3,717 цента за бариль, не считая въ этой суммѣ %% на затраченный капиталъ и отчужденіе или аренду земель подъ нефтепроводъ, городскіе налоги, вознагражденія за убытки и пр.

Насколько точно опредѣлилась чисто техническая сторона нефтепроводныхъ сооруженій, настолько же темна экономическая сторона описываемыхъ предпріятій. Рѣшительно не поддается даже приблизительному подсчету тотъ расходъ, который несетъ промышленникъ при полученіи права прокладки нефтепровода: при американскомъ государственномъ строѣ, когда нетолько отдѣльный штатъ является въ федераціи какъ самостоятельное цѣлое, но даже всякій городъ, или короче, всякая община тоже представляетъ собою своеобразную миніатюрную республику, нужно хорошо знать мѣстныя условія, чтобы съ выгодою оборудовать свое дѣло. Думаю, не будетъ утрировкой, если прибавить къ этому, что даже отдѣльныя личности являются чѣмъ-то вродѣ индивидуальныхъ республикъ. Постоянная борьба партій, о чемъ говорится далѣе, столкновеніе коммерческихъ интересовъ, значительно обостряетъ и усложняетъ отношенія договаривающихся сторонъ. Американскіе суды завалены по этому предмету безконечными притязаніями самаго разнообразнаго, порою весьма курьезнаго, характера. Американская практика, однако, настолько чутка и отзывчива на всѣ явленія экономической жизни, что для нея никакія требованія не могутъ казаться невѣроятными. Далѣе будутъ указаны нѣкоторые факты для такой характеристики, а здѣсь упоминается объ этомъ лишь для указанія затруднительности оцѣнки коммерческой выгодности предпріятій по перегонкѣ нефти по трубамъ. Такимъ образомъ, разумѣется, что приведенный разсчетъ представляется лишь приблизительнымъ и въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ стоимость нефтепровода и эксплуатаціи его обусловливается множествомъ побочныхъ причинъ.

Возвращаясь къ организаціи перекачки нефти по трубопроводамъ, слѣдуетъ замѣтить, что почти все это дѣло находится въ рукахъ большой Natinal Transit C⁰, свидѣтельства и сертификаты которой котируются на биржахъ на ряду со всякими цѣнными бумагами.

На промыслахъ, гдѣ скважины не даютъ достаточнаго количества газа, чтобы заставлять нефть выбрасываться фонтаномъ, ставятся паровые котлы и машины, причемъ стараются ставить одинъ котелъ для нѣсколькихъ скважинъ, въ виду недостаточной производительности каждой изъ нихъ въ отдѣльности. Нефть, добытая тѣмъ или другимъ путемъ, собирается въ сборные деревянные или желѣзные чаны, емкостью около 1,000 барилей, смотря по промыслу. Резервуары вымѣриваются и снаружи ихъ устанавливается шкала, опредѣляющая содержаніе резервуара при извѣстномъ уровнѣ въ ней нефти. Нефть въ одной мѣстности, какъ приблизительно

одинаковаго качества, собирается вмѣстѣ, образуя такъ-называемый сборный сортъ. Въ тѣхъ случаяхъ, когда нефть особенно хорошаго или дурного качества, ихъ стараются выдѣлить изъ общей массы и такая нефть обыкновенно транспортируется по спеціальнымъ нефтепроводамъ, но этого стараются избѣгать. Въ силу выясненныхъ въ предыдущей главѣ условій, переработка нефти производится не на самыхъ промыслахъ, а вдали отъ нихъ, въ промышленныхъ центрахъ. Только немногіе заводчики имѣютъ свои промыслы, а еще менѣе, которые располагаютъ собственными нефтепроводами, наливными судами или вагонами-цистернами. Транспортировка нефти въ Америкѣ является совершенно самостоятельнымъ дѣломъ. Въ виду разбросанности отдѣльныхъ скважинъ и нахожденія ихъ гдѣ нибудь въ лѣсной чащѣ или на значительной высотѣ, отъ промысловъ проводятся трубы къ опредѣленнымъ сборнымъ пунктамъ — это, такъ-называемые, мѣстные нефтепроводы. Здѣсь нефть собирается въ коллекторахъ и уже отсюда она направляется по нефтепроводу, по желѣзной дорогѣ или системой каналовъ. Нефтепромышленникъ, собравшій запасъ нефти, даетъ знать агенту нефтепроводной компаніи, который является на промыселъ, опредѣляетъ количество нефти въ резервуарѣ до и послѣ перекачки изъ него въ коллекторъ и на соотвѣтствующее количество выдаетъ ему предварительное удостовѣреніе, которое немедленно обмѣнивается на формальный сертификатъ по 1000 барилей каждый и съ этого времени нефть становится какъ бы вкладомъ въ банкъ. Отношеніе между обѣими сторонами слѣдующія: производитель платитъ компаніи по 20 центовъ за бариль принятой нефти и кромѣ того за ея храненіе еще по 25 центовъ въ день на каждые 1000 барилей, пока цѣна на нее стоитъ на рынкѣ ниже 1 дол. за бариль. Если же цѣна эта подымается съ 1 до $1^1/_2$ дол., то плата за храненіе тоже возвышается до 35 ц. за 1000 барилей въ день; при дальнѣйшемъ повышеніи рыночной цѣны плата за храненіе возрастаетъ только до 40 ц. въ день, за 1000 барилей. При сдачѣ нефти, послѣдней дается на 2% больше, чтобы покрыть разныя потери отъ утечки.

Продажа производится обыкновенно на биржахъ, черезъ маклеровъ, при чемъ послѣднимъ уплачивается за коммисію $^1/_2$%. Въ прежніе годы торговля сертификатами была болѣе оживленная чѣмъ теперь; цѣны подымались и понижались очень сильно и многіе удачно пользовались такими флуктуаціями, чтобы составить себѣ этимъ путемъ капиталъ. Въ подобной торговлѣ тогда многіе принимали участіе, но теперь совершенно измѣнился характеръ торговли сертификатами: теперь на биржѣ почти только одинъ покупатель—Standard Oil C°. Вслѣдствіе этого спеціальныя нефтяныя биржи въ Oil City, въ Питсбургѣ, въ Филадельфіи и даже въ Нью-Іоркѣ совершенно потеряли свое первоначальное значеніе. Въ настоящее время всѣ купли—продажи нефтяныхъ товаровъ происходятъ на Нью-Іорской Товарной биржѣ (New York Produce Exchenge), подчиняясь правиламъ ею установленнымъ.

Условія перевозки, по крайней мѣрѣ съ внѣшней стороны, одинаковы для всѣхъ, но въ дѣйствительности они представляютъ громадное разнообразіе и въ этомъ именно заключается особенность организаціи американскаго нефтянаго дѣла и объ этомъ рѣчь будетъ впереди. Въ настоящее время оффиціальный тарифъ, если можно такъ выразиться, дѣйствуетъ въ слѣдующемъ размѣрѣ: отъ промысловъ до коллекторовъ, безъ отношенія къ разстоянію, — 20 центовъ за бариль, а далѣе до Нью-Іорка — 45 центовъ и 40 центовъ до Филадельфіи за ту же мѣру. Однако, усиленіе разлада между американскими заводчиками вызвало организацію нѣсколькихъ союзовъ, съ цѣлью противодѣйствія общими силами противъ монопольныхъ притязаній Standard Oil C°, которые провели свои нефтепроводы и тѣмъ положили нѣкоторый предѣлъ своеволію названной компаніи. Приведенный выше тарифъ безспорно очень высокій, въ особенности принимая во вниманіе дѣйствительную стоимость эксплуатаціи нефтепроводовъ и потому есть основаніе думать, что въ дѣйствительности плата за перекачку значительно ниже.

Желѣзныя дороги въ Америкѣ, равно какъ и нефтепроводы составляютъ собственность отдѣльныхъ лицъ и обществъ; общихъ тарифовъ, такъ же какъ и общей однообразной системы перевозки грузовъ тамъ нѣтъ и каждая дорога или нефтепроводъ въ этомъ случаѣ имѣетъ свои порядки и устанавливаетъ съ грузоотправителемъ особыя соглашенія смотря по обстоятельствамъ. Пользуясь этими условіями, нѣкоторыя общества не разъ заключали съ желѣзнодорожными компаніями спеціальныя соглашенія, получая различныя льготы для подавленія всякой конкуренціи. Правда, правительство Соединенныхъ Штатовъ всегда смотрѣло на желѣзныя дороги и нефтепроводы, какъ на общественное достояніе, которыми всякій долженъ пользоваться одинаково и даже съ этою цѣлью издало извѣстный The Act of Regulate Commerce as amended, together with act supplementary thereto, воспрещавшій спеціальныя соглашенія и обязывавшій желѣзныя дороги заблаговременно публиковать объ каждой перемѣнѣ тарифовъ, которые должны быть для всѣхъ одинаковы,—но практика показала, что правительство никогда не могло достичь своей цѣли. Время отъ времени, то на одной, то на другой желѣзной дорогѣ обнаруживались спеціальные контракты съ разными грузоотправителями, успѣвшими, благодаря этому, разорить своихъ конкурентовъ. Interstates Commerce Commission—органъ союзнаго правительства по устраненію недоразумѣній возникающихъ по внутренней торговлѣ между отдѣльными штатами—завалена жалобами отдѣльныхъ лицъ и корпораціи на несправедливыя отношенія къ нимъ желѣзныхъ дорогъ. Не разъ выяснялось, что та или другая желѣзная дорода входила съ кѣмъ-либо въ спеціальное соглашеніе по перевозкѣ какого либо груза съ цѣлью перевозить лишь товаръ одного отправителя по льготнымъ условіямъ въ ущербъ другихъ отправителей. Для разслѣдованія

подобныхъ недоразумѣній назначались коммисіи при высшихъ государственныхъ учрежденіяхъ; по этому предмету изданы цѣлые томы печатныхъ отчетовъ, и за всѣмъ тѣмъ частныя соглашенія между желѣзными дорогами и отдѣльными грузоотправителями продолжаютъ практиковаться въ очень широкихъ размѣрахъ. Такія соглашенія въ особенно рѣзкой и вопіющей формѣ выразились по перевозкѣ нефтяныхъ продуктовъ, и этотъ эпизодъ изъ исторіи нефтяной промышленности Соединенныхъ Штатовъ представляетъ столь высокій и своеобразный интересъ, что ему посвящена далѣе отдѣльная глава, въ которой выяснены обстоятельства, создавшія могущество Standard Oil C⁰ и давшія всей промышленности ложное направленіе.

Обращаясь къ выясненію условій перевозки по желѣзнымъ дорогамъ, слѣдуетъ замѣтить, что съ теченіемъ времени на этихъ путяхъ установились три способа перевозки нефтяныхъ продуктовъ: наливомъ, въ бочкахъ и въ ящикахъ. Въ первомъ случаѣ вагоны идутъ съ грузомъ только въ одну сторону и обратно возвращаются порожними, а во второмъ и третьемъ—вагоны употребляются обыкновеннаго типа, причемъ стараются подъ нефтяные грузы пускать только совершенно старые, въ которыхъ ничего другого нельзя возить.

Въ виду указаннаго выше отсутствія общей тарифной системы, недоразумѣнія возникали не только относительно размѣра тарифа, но и относительно способовъ перевозки, пользованія тѣми или другими вагонами, преимуществъ по перевозкѣ наливомъ предъ тарной и проч. Тарифы измѣнялись при всякомъ подходящемъ случаѣ, и потому грузоотправители тоже пользовались случаемъ, чтобы отправить свой товаръ не по ближайшему, а по дальнему направленію, если здѣсь предлагалась какая либо льгота. Словомъ, тарифная борьба и желѣзнодорожная политика были главными причинами оживленнаго или угнетеннаго состоянія нефтяной промышленности въ странѣ. Многія спеціальныя соглашенія незаконнаго характера были раскрыты правительственными разслѣдованіями, причемъ нѣсколько выяснились и тѣ тарифы, по которымъ обыкновенная непосвященная публика перевозила свои незначительные грузы.

Главное движеніе нефтяныхъ грузовъ происходитъ, конечно, между нефтянымъ округомъ и берегомъ Атлантическаго океана. Здѣсь отъ Oil City, Тайтусвиля или Olean'a до Нью-Іорка, лѣтъ 25 тому назадъ, желѣзныя дороги брали по 4—5 дол. за бариль въ 40 гал.; не такъ еще давно брали по 60—65 центовъ и даже 1 дол. за бариль, но въ послѣднее время цѣна эта понизилась до 40—45 ц. Напр., изъ Вашингтона, въ соименномъ графствѣ, до Балтиморы Пенсильванская желѣзная дорога взимала въ 1887 г. по 50 центовъ за бариль; изъ Тайтусвиля или Oil City Эрійская желѣзная дорога брала до Нью-Іорка 58 центовъ. Несмотря на существованіе между названными пунктами нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ, конкуренціи между ними почти не было,

потому что всѣ перевозчики прямо или косвенно были заинтересованы въ дѣлахъ Standard Oil C⁰.

Только появленіе въ послѣдніе годы нѣсколькихъ энергичныхъ противниковъ и организація союзовъ изъ независимыхъ заводчиковъ, устроившихъ свои нефтепроводы и вошедшихъ въ соглашенія съ другими желѣзными дорогами, повліяли на пониженіе перевозочныхъ цѣнъ. Такими дѣятелями были главнымъ образомъ Independent Refiner's Association of Titusville, Independent Refiner's Association of Oil City, Crescent Pipe Line C⁰ и др. По нефтепроводу послѣдней компаніи нефть транспортируется изъ наиболѣе богатаго Юго-Западнаго округа въ Филадельфію по значительно пониженной цѣнѣ—30 центовъ за бариль, хотя въ то же время параллельныя съ этимъ нефтепроводомъ желѣзныя дороги, вслѣдствіе соглашенія со Standard Oil C⁰, продолжаютъ поддерживать высокій тарифъ въ 50 ц. за бариль отъ окрестностей Питсбурга къ Филадельфіи и Балтиморѣ. Нѣтъ сомнѣнія, что теперь, когда нефть добывается главнымъ образомъ въ Юго-Западномъ округѣ, а не на сѣверѣ, откуда начинаются нью-іоркскіе нефтепроводы Standard Oil C⁰, независимые заводчики пріобрѣтаютъ особенную силу, и если они не примкнутъ къ Standard'у, то въ самомъ непродолжительномъ времени составятъ ей весьма серьезную оппозицію. Пока, впрочемъ, борьба идетъ въ небольшихъ размѣрахъ. Crescent Pipe Line C⁰ до послѣдняго времени занималась преимущественно отпускомъ сырой нефти для Франціи, въ которой Standard Oil C⁰ не имѣла прочной организаціи; но, судя по послѣднимъ извѣстіямъ, Standard вошелъ въ соглашеніе съ нѣкоторыми французскими заводчиками и самъ строитъ во французскихъ портахъ очистительные заводы, чтобы подорвать силу независимыхъ. Вѣроятно, упомянутой удешевленной перекачкѣ нефти слѣдуетъ приписать и случаи продажи керосина въ Филадельфіи дешевле, нежели въ Нью-Іоркѣ.

Нѣкоторыя дороги вѣсъ бочки съ керосиномъ принимаютъ брутто за 400 фун., причемъ 325 фун. считается netto, а 75 фун. тара. Другія дороги эту тару опредѣляютъ въ 63—65 фун., что будетъ ближе къ истинѣ. Это обстоятельство имѣетъ значеніе при тарификаціи тарнаго груза по разсчету наливнаго, такъ какъ не всѣ дороги дѣлали разницу въ тарифахъ по тарной и наливной перевозкамъ; иногда, впрочемъ, разница бывала очень значительна. Напр., изъ Кливланда въ Индіанополисъ или въ Чикаго за бариль нефти въ тарѣ брали 50 цен., а наливомъ — 38 цен.; за бариль нефти въ тарѣ изъ того же пункта въ Мильвоки брали 58 цен., а наливомъ — 46 цен. Словомъ, при назначеніи желѣзнодорожныхъ тарифовъ принимались во вниманіе всевозможныя соображенія, которыхъ никоимъ образомъ нельзя обобщить.

Изъ дѣлъ Interstate Commerce Commission видно, напр., что желѣзныя дороги, соединяющія порты Атлантическаго и Великаго океановъ, въ 1888 г. принимали нефтяные грузы отъ Нью-Іорка до С. Франциско, на разстояніи

3312 миль по 90 центовъ за 100 фунтовъ, причемъ эту же самую плату онѣ брали и съ тѣхъ, кто отправлялъ грузы съ половины пути, напр., изъ Омаги въ С. Франциско за 1920 миль. При такихъ условіяхъ конечно дальніе заводы процвѣтали, а центральные погибали.

При назначеніи упомянутой платы въ 90 ц. желѣзныя дороги соображались лишь съ фрахтами судовъ, перевозившихъ тѣ же грузы водою, огибая всю Южную Америку, мимо мыса Горна. Парусныя суда были единственными конкурентами желѣзныхъ дорогъ по междуокеанской перевозкѣ товаровъ, и по указанному направленію отъ Нью-Іорка до С. Франциско они шли около 4 мѣсяцевъ и брали по 50—70 ц. за 100 фунт. нефтяныхъ товаровъ. Сообщеніе здѣсь происходитъ исключительно парусными судами; грузъ идетъ всегда въ ящикахъ, рѣдко въ бочкахъ, а наливомъ не было еще случая.

Наливная перевозка нефтяныхъ грузовъ водою, впервые зародившаяся и развившаяся на русской почвѣ благодаря трудамъ Л. Э. Нобеля, долго не прививалась въ Америкѣ; единичныя попытки транспортировки сырой нефти на рѣчныхъ пароходахъ почти всегда кончались неудачей. Только когда г. Нобелю удалось, наконецъ, установить наливную перевозку очищенныхъ продуктовъ на судахъ, причемъ качество товара, вопреки теоретическимъ опасеніямъ, нисколько не страдало, американцы серьезнѣе отнеслись къ этому дѣлу. Урокъ былъ данъ наглядный, выгоды были очевидны, и въ Америкѣ стали строиться наливныя суда по русскимъ образцамъ. Скоро появились и наливные пароходы, притомъ не только по рѣкамъ, но и черезъ океанъ. Окончательное установленіе наливной перевозки на судахъ, составило эпоху въ исторіи американской нефтепромышленности и въ значительной мѣрѣ повліяло на пониженіе фрахтовъ, очень высокихъ до того времени. Устраненіе дорого стоющихъ бочекъ вызвало также пониженіе цѣнъ на самый товаръ, а въ Европѣ зародилась новая отрасль бондарнаго производства. Повсемѣстно стали скупать старыя американскія бочки, передѣлывать, переклеивать, перекрашивать и пр., и въ нихъ стали транспортировать наливной товаръ, собиравшійся въ большихъ портахъ. Здѣсь появились громадные желѣзные резервуары, въ которыхъ сохранялись значительные запасы сначала освѣтительныхъ маслъ, а потомъ и смазочныхъ и др. матеріаловъ. Сооруженіе этихъ резервуаровъ и устройство при нихъ разливочныхъ станцій составило въ свою очередь новую отрасль механическаго производства. Наливная перевозка нефти съ каждымъ годомъ принимаетъ все бо̀льшіе размѣры, и въ 1892 году изъ американскихъ портовъ брали свои грузы слѣдующія суда *):

*) Report of the Secretary of Internal Affairs of Pennsylvania. Report of the Corporation of the Chamber of Commerce of the State of New York, for the year 1892—93.

Списокъ наливныхъ паровыхъ судовъ, перевозившихъ нефтяные продукты изъ Соединенныхъ Штатовъ въ разныя государства, въ 1892 г.

НАЗВАНІЕ СУДОВЪ.	Вмѣстимость нефти.		Регистрован. вмѣстимость.		Размѣры судна въ англ. футахъ.			ФЛАГИ.
	Въ галлонахъ.	Въ тоннахъ.	Валовая.	Чистая.	Длина.	Ширина.	Глубина.	
*Allegheny	1.200,000	3,480	2,914	1,910	320	42	26	Британскій.
American.	1.540,000	4,450	3,897	2,927	345	44	27	Голландскій.
*Apscheron	650,000	1,800	1,864	1,441	271	37	22	Бельгійскій.
*Aral.	1.260,000	3,655	2,826	2,160	310	40	28	Британскій.
*Astrakhan	1.500,000	4,350	3,438	2,236	330	42	28	»
*Astral	960,000	2,800	2,249	1,465	281	38	25	»
*Bayonne	1.400,000	4,060	3,294	2,150	330	42	28	»
*Beacon Light	1.260,000	3,655	2,763	2,107	311	40	28	»
*Bear Creek.	1.100,000	3,195	2,411	1,573	294	37	26	»
*Bremerhaven	1.350,000	3,920	3,393	2,179	339	42	26	»
*Brilliant	1.435,000	4,165	3,162	2,411	319	42	29	Германскій.
*Broadmayne	1.100,000	3,195	3,095	1,995	334	44	24	Британскій.
Burgerm. Peterson.	1.275,000	3,700	2,794	2,090	310	40	28	Германскій.
*Cadagua	1.020,000	2,960	2,394	1,858	305	39	26	Испанскій.
*Caucase	720,000	2,090	1,643	1,321	250	35	24	Бельгійскій.
Charlois	1.200,000	3,480	3,002	1,978	310	41	27	Британскій.
*Chester.	1.175,000	3,410	2,834	1,872	311	39	25	»
*Christine.	850,000	2,465	2,293	1,642	280	37	25	Датскій.
*Circassian Prince	980,000	2,845	2,243	1,486	272	38	26	Британскій.
Darial	1.200,000	3,480	2,767	1,814	310	40	28	»
Diamant	1.500,000	4,350	3,525	2,270	330	43	31	Германскій.
*Elbruz	1.230,000	3,570	2,715	2,101	310	40	28	Британскій.
*Elise Marie.	1.425,000	4,135	3,194	2,424	318	41	22	Германскій.
*Energie	1.225,000	3,555	2,765	2,074	310	40	28	»
*Geestemunde	1.255,000	3,640	2,750	2,101	310	40	28	»
*Glückauf.	1.025,000	2,975	2,597	1,881	300	37	30	»
Gut Heil.	1.200,000	3,480	2,737	2,096	310	40	28	»
*Hafis.	800,000	2,320	2,123	1,621	270	36	21	»
*Helgoland	1.100,000	3,195	2,397	1,563	294	37	26	»
*Kasbeck	1.210,000	3,510	2,707	2,099	310	40	28	Британскій.
*La Campine	1.100,000	3,195	2,542	2,007	310	39	26	Голландскій.
*La Flandre.	900,000	2,610	1,979	1,509	270	37	25	»
La Hesbaye.	1.155,000	3,350	2,701	1,948	300	39	29	»
*L'Oriflamme	1.120,000	3,250	—	—	343	42	28	Британскій.
*Lucerna	1.500,000	4,350	3,342	2,072	330	42	28	»
*Lumen.	1.100,000	3,195	2,357	1,554	294	37	26	»
*Manhattan	1.400,000	4,060	3,300	2,153	330	42	21	»
Mannheim	1.500,000	4,350	3,507	2,257	330	43	29	Германскій.
*Mineral	500,000	1,450	1,304	849	249	30	23	Британскій.
*Minister Maybach.	1.175,000	3,410	2,486	1,955	285	40	24	Германскій.
*Ocean	1.170,000	3,400	2,835	1,872	310	39	25	Британскій.
*Orange Prince	845,000	2,450	1,808	1,214	260	36	25	»
*Oural	950,000	2,755	2,421	1,634	270	39	21	Бельгійскій.
*Paula	1.190,000	3,455	2,675	2,160	285	40	30	Германскій.
*Petriana	600,000	1,750	1,672	1,086	260	34	21	Британскій.

*) Грузы вышедшіе изъ Филадельфіи.

НАЗВАНІЕ СУДОВЪ.	Вмѣстимость нефти.		Регистрован. вмѣстимость.		Размѣры судна въ англ. футахъ.			ФЛАГИ.
	Въ галлонахъ.	Въ тоннахъ.	Валовая.	Чистая.	Длина.	Ширина.	Глубина.	
*Petrolea	950,000	2,750	2,331	1,596	292	37	25	Британскій.
*Phosphor.	880,000	2,555	2,023	1,326	270	37	25	»
*Prudentia.	1.185,000	3,440	2,730	1,791	312	40	27	»
*Robt. Dickinson. . .	790,000	2,295	1,978	1,297	278	35	22	»
*Rocklight.	1.285,000	3,730	3,225	2,119	312	40	29	»
*Russian Prince . . .	1.200,000	3,480	2,716	2,107	310	40	28	»
*Sophie	625,000	1,815	1,362	1,114	235	33	23	Германскій.
*Standard.	1.260,000	3,655	2,765	2,110	310	40	28	»
*Tancarville	950,000	2,750	2,336	1,541	292	37	25	Британскій.
*Vindobala	675,000	1,960	1,744	1,134	261	34	21	»
*Ville de Donai . . .	720,000	2,090	1,872	1,406	265	37	23	Французскій.
*Weehawken.	1.260,000	3,655	2,784	2,101	310	40	28	Британскій.
*Wild Flower	1.020,000	2,960	2,650	1,745	300	40	18	»
*Wilkommen.	1.270,000	3,685	2,891	2,297	315	41	24	Германскій.

Списокъ парусныхъ наливныхъ судовъ, вывозившихъ нефтяные продукты изъ портовъ Соединеныхъ Штатовъ въ 1892 г.

НАЗВАНІЕ СУДОВЪ.	Вмѣстимость нефти.		Регистрован. вмѣстимость.		Размѣры судна въ англ. футахъ.			ФЛАГИ.
	Въ галлонахъ.	Въ тоннахъ.	Валовая.	Чистая.	Длина.	Ширина.	Глубина.	
*Einar	230,000	665	—	625	154	33	19	Норвежскій.
Hainaut	870,000	2,525	—	1,709	249	40	22	Бельгійскій.
*Patogonia.	500,000	1,450	—	1,200	190	38	22	Норвежскій.
*Rolf	430,000	1,250	—	1,211	201	36	23	»
*Unionen	875,000	2,530	—	1,729	249	40	22	»
*Ville de Dieppe. . .	641,000	1,860	—	1,279	217	36	21	Французскій.

Такимъ образомъ, наливной перевозкой въ 1892 г. было занято 59 пароходовъ, общею емкостью въ 65 мил. галлоновъ керосина; изъ нихъ 33 парохода ходило подъ великобританскимъ флагомъ, 15 — подъ германскимъ, 5 — подъ голландскимъ, 3 — подъ бельгійскимъ, 1 — подъ французскимъ, 1 — подъ датскимъ и 1 — подъ испанскимъ. Кромѣ того, наливной же перевозкой было занято еще 6 парусныхъ судовъ, общею емкостью $3^1/_2$ мил. галлоновъ; изъ нихъ 4 судна ходило подъ норвежскимъ флагомъ, 1 подъ французскимъ и 1 подъ бельгійскимъ.

---

* Грузы вышедшіе изъ Филадельфіи.

Наливомъ перевозятся нефтяные товары исключительно въ Европу, а на Дальній Востокъ этимъ способомъ ничего не отправляется. Этимъ способомъ ежегодно вывозится изъ Америки отъ 300 до 400 мил. галлоновъ—повсюду, кромѣ Южной и Центральной Америки, Канады и Западной Индіи, причемъ это количество между отдѣльными портами распредѣляется слѣдующимъ образомъ *):

	1891 г.	1892 г.	1893 г. 1 Янв.—28 Сент.
	Барилей, по 50 галлоновъ.		
Изъ Филадельфіи . .	2.814,448	3.436,989	3.077,126
» Нью-Іорка . . .	3.254,338	3.760,720	3.458,485
» Балтиморы . . .	146,172	301,651	379,580
Всего	6.214,958	7.499,360	6.915,191

Въ бочкахъ товаръ идетъ главнымъ образомъ въ европейскіе порты Атлантическаго океана, и въ годъ этимъ способомъ вывозится отъ 2 до 2½ милл. барилей. По тремъ главнымъ портамъ Америки вывозъ нефтяныхъ продуктовъ въ бочечной тарѣ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	1891 г.	1892 г.	1893 г. 1 Янв.—28 Сент.
Изъ Филадельфіи . .	440,788	695,505	606,191
» Нью-Іорка . . .	1.852,245	1.808,403	637,652
» Балтиморы . . .	31,850	—	—
Всего	2.324,883	2.503,908	1.443,843

Въ жестянкахъ всего товара вывезено въ 1892 г. 14.527,540 ящиковъ, по 10 гал. въ каждомъ, которые по главнѣйшимъ портамъ распредѣлились слѣдующимъ образомъ:

	1891 г.	1892 г.	1893 г. 1 Янв.—28 Сент.
Изъ Филадельфіи . .	3.525,081	3.891,226	4.169,819
» Нью-Іорка . . .	10.829,657	10.636,322	11.948,660
» Балтиморы . . .	—	—	—
Всего	14.254,738	14.527,548	16.118,479

Ящикъ съ керосиномъ вѣситъ брутто 82 англ. фунта, причемъ 65 ф. приходится на товаръ netto, 12 фун. на деревянный ящикъ и 5 фун. на жестянки.

Сопоставляя приведенныя цифры относительно тары, находимъ, что болѣе всего увеличивается вывозъ въ ящикахъ; оживленіе замѣчается также и въ наливной перевозкѣ, тогда какъ бочечная тара, повидимому, представляетъ меньше удобствъ.

Обращаясь къ фрахтамъ за перевозку нефтяныхъ продуктовъ водою на судахъ, необходимо замѣтить, что они зависятъ не только отъ времени года и существующаго въ данное время спроса, но также отъ направленія груза и скорости, съ которою онъ долженъ быть доставленъ. Грузы, идущіе въ

*) По Statistical Circular of Peter Wright and Sons.

Европу, направляются непосредственно черезъ Атлантическій океанъ на парусныхъ или паровыхъ судахъ; фрахты на перевозку товара въ бочкахъ колеблются отъ 1¾ до 2¼ шил. за бариль. Для западныхъ портовъ Великобританіи, равно какъ для Гавра или Дюнкирхена, эта цѣна нерѣдко падаетъ до 1³/₄ ш. за бариль. На парусныхъ судахъ фрахты вообще ниже, и въ датскіе, скандинавскіе и балтійскіе порты керосинъ отправляется по 1 ш. 8 п.—1 ш. 10 п. за бариль. Во второй половинѣ 60-хъ годовъ фрахтъ въ тѣ же порты за бариль въ сорокъ галлоновъ колебался между 5 и 7 шиллингами.

Наливные грузы фрахтуются не по объему, а по вѣсу; за единицу принята англійская тонна, за которую платится около 18 шиллинговъ, что̀ составляетъ 0,65 центовъ за галлонъ, или 2 шил. 8½ пенсовъ за экспортный бариль, и такимъ образомъ наливная перевозка обходится нѣсколько дороже бочечной, но, принявъ во вниманіе трудность нагрузки и выгрузки бочекъ, окажется, что наливной способъ гораздо дешевле. Ящики повсюду перевозятся поштучно, такъ какъ вѣсъ ящика съ 2 жестянками почти не измѣняется. Этотъ способъ наиболѣе дорогой.

Въ порты Средиземнаго моря фрахты колеблются между 10—12 цен. за ящикъ: Гибралтаръ—10, Неаполь—11, Генуя, Палермо—11—12 центовъ. Фрахты на Дальній Востокъ на парусныхъ судахъ для Японіи держатся около 19 ц. за ящикъ, если грузъ назначается въ одинъ портъ; если же выгрузка должна быть въ двухъ или трехъ портахъ, то фрахтъ подымается до 20½ ц. за ящикъ. На пароходѣ нѣсколько дороже—до 24 ц. Пароходы идутъ въ Японію и Китай черезъ Гибралтаръ, Суэзъ, огибая Индостанъ и Малакскій полуостровъ. Парусныя же суда направляются туда обыкновенно мимо мыса Доброй Надежды. Въ Шанхай фрахтъ держится около 23 ц. за ящикъ на парусныхъ и подымается до 27 ц. на паровыхъ судахъ. Въ Гонъ-Конгъ цѣна держится около 18 ц., а на Яву отъ 14 до 16 ц., смотря по числу портовъ, въ которые предназначается грузъ. Въ Калькутту и Бомбей фрахтъ колеблется между 14—16 цен. за ящикъ.

Фрахты изъ Батума въ Индію и на Дальній Востокъ измѣняются въ слѣдующихъ предѣлахъ: въ Бомбей — 5,65 пенсовъ за ящикъ, въ Калькутту — 5,89 пен., на островъ Яву и въ порты Малаккскаго пролива — 7,53 пенса, въ Шанхай и Гонконгъ — 9,5 пен., въ Японію — 9,5 пен., въ Курачи — 6 пен., въ Мадрасъ — 6,2 пен., въ Коломбо — 6 пен., въ Сайгонъ — 7,5 пен., въ Банкокъ — 7 пен., на Филиппинскіе острова — 9 пен. съ выгрузкой въ два порта и 11 пенсовъ съ выгрузкой въ три порта.

Въ 1892 году на Дальній Востокъ изъ Америки ходило съ нефтянымъ грузомъ 26 пароходовъ и около 150 парусныхъ судовъ. Въ индійскіе порты пароходы изъ Америки приходятъ въ 45—50 дней, а парусныя суда

употребляютъ для этого около 120—130 дней. Въ Японію пароходы приходятъ черезъ 60 дней, а парусныя суда—черезъ 160 дней.

Въ 1893 году фрахты были болѣе или менѣе постоянны только для Дальняго Востока, для Европы же они колебались довольно значительно. Изъ еженедѣльныхъ циркуляровъ нефтяныхъ маклеровъ видно, что Standard Oil C⁰ по временамъ вовсе пріостанавливалъ отправку, и тогда суда оставались совершенно безъ работы; иногда же производилась усиленная транспортировка, смотря по состоянію европейскихъ рынковъ и коммерческимъ соображеніямъ Standard Oil C⁰.

Страховая премія на парусныхъ судахъ для японскихъ портовъ колеблется между $2^1/_4$—$2^3/_4$ цента, а для индійскихъ портовъ между $1^3/_4$—$2^1/_2$ цента. Цифры эти для пароходовъ значительно ниже: для Японіи $1^1/_4$—2 ц. и для Индіи—1—$1^3/_4$ цента.

КАРТА
ВОСТОЧНОЙ ЧАСТИ
СОЕДИНЕННЫХЪ ШТАТОВЪ
съ обозначеніемъ
НЕФТЯНЫХЪ МѢСТОРОЖДЕНІЙ, НЕФТЕ-И КЕРОСИНОПРОВОДОВЪ.

Объясненіе знаковъ:

- Мѣсторожденія нефти.
- Нефтепроводы Standard Oil C°
- Нефтепроводы независимыхъ заводчиковъ.
- Керосинопроводъ.

Гулишамбаровъ, Нефтяная промышленность Соединенныхъ Штатовъ С.А.

КАРТОГР ЗАВ. А. ИЛЬИНА С.П.Б.

БИБЛІОТЕКА
УЧЕНАГО КОМИТЕТА МИН. ФИН.

Обзоръ промышленнаго развитія Соединенныхъ Штатовъ Сѣверной Америки.

Отдѣленіе англійскихъ колоній въ Америкѣ отъ метрополіи; установленіе таможенныхъ пошлинъ на ввозные товары. Начало судостроенія и усиленіе международнаго товарнаго обмѣна. Изобрѣтеніе cotton-gin'a. Вліяніе политическаго состоянія Европы на тарифную политику Соединенныхъ Штатовъ. Первый промышленный кризисъ. Начало пароходнаго сообщенія между Старымъ и Новымъ Свѣтомъ. Борьба между фритредерами и протекціонистами. Ростъ населенія. Начало сооруженія желѣзныхъ дорогъ и политика конгресса по этому предмету. Усиленіе имиграціи. Характеръ американскихъ желѣзнодорожныхъ предпріятій. Кризисы 1837 и 1857 гг. Гражданская война и вызванные ею внутренніе налоги. Уменьшеніе внутреннихъ налоговъ. Вліяніе тарифной политики на земледѣльческую промышленность. Кризисъ 1873 г. Дальнѣйшій ростъ населенія. Расширеніе желѣзнодорожной сѣти. Успѣхи телеграфа и телефона. Развитіе торговаго мореходства. Итоги обрабатывающей промышленности. Итоги народнаго богатства. Обороты по внѣшней торговлѣ. Торговая регистрація и Mercantile agency. Кредитъ. Участіе массы въ крупныхъ предпріятіяхъ. Періодичность кризисовъ. Причины кризисовъ 1890 и 1893 гг. Финансовые крахи и промышленныя несостоятельности.

Америка, открытая четыреста лѣтъ тому назадъ испанцами, только въ первое время подпала подъ вліяніе метрополіи, такъ какъ немедленно началась и изъ другихъ государствъ усиленная эмиграція въ Новый Свѣтъ, и въ этомъ великомъ переселеніи народовъ первое мѣсто заняли англичане, вскорѣ образовавшіе множество отдѣльныхъ колоній на громадномъ пространствѣ своего втораго отечества. Колоніи эти, составляя самостоятельное цѣлое, съ собственнымъ самоуправленіемъ, законодательными собраніями и въ миніатюрѣ повторившіе собою англійскую конституцію, въ сущности находились въ нѣкоторой зависимости отъ метрополіи, и быть можетъ только благодаря ея мощному покровительству имъ удалось такъ скоро укрѣпиться на новой почвѣ. Во второй половинѣ прошлаго столѣтія въ восточной полосѣ С. Америки благополучно процвѣтало 13 сравнительно небольшихъ колоній, насчитывавшихъ въ общемъ итогѣ около 3 мил. населенія. Быть можетъ еще долго продолжалось бы ихъ самобытное существованіе, если бы не чрезмѣрныя притязанія Англіи въ царствованіе короля Георга III. Осложнившіеся по этому предмету пререканія и раздоры побудили наконецъ переселенцевъ сомкнуться въ одну группу, чтобы дружными усиліями отклонить домогательства Англіи. Колоніи стали совѣщаться между собою, и въ 1776 г. онѣ объявили себя независимыми отъ метрополіи.

Финансовые рессурсы новаго федеральнаго государства въ первое время были въ крайне печальномъ состояніи, и улучшить ихъ какими нибудь общими

налогами не представлялось возможности, въ виду недостаточной выясненности взаимныхъ отношеній союзныхъ колоній, переименовавшихъ себя въ Штаты. Ближайшей мѣрой къ выходу изъ этого затрудненія было установленіе таможенной пошлины на ввозимые товары изъ другихъ государствъ. Пошлина была назначена небольшая, въ размѣрѣ преимущественно 5% со стоимости товара, и только на нѣкоторые предметы роскоши — въ 15%; но эта мѣра не произвела особеннаго вліянія ни на характеръ внутренней дѣятельности страны, ни на ея внѣшнюю торговлю. Главнымъ источникомъ ея благосостоянія продолжало оставаться земледѣліе: продукты его вывозились главнымъ образомъ въ Европу, откуда получались фабричныя произведенія. Такой неизмѣнно колоніальный характеръ продолжала носить федерація въ первыя 20 лѣтъ своего существованія, когда политическое положеніе Европы заставило американцевъ нѣсколько измѣнить свою политику: вслѣдствіе цѣлаго ряда войнъ, вызванныхъ наполеоновскимъ режимомъ, всѣ усилія европейцевъ были направлены къ охранѣ своей независимости; мирный земледѣльческій трудъ былъ совершенно заброшенъ, и почти всѣ воюющія государства за жизненными припасами обратились къ Америкѣ, которая легко воспользовалась этимъ, чтобы усилить сбытъ своихъ произведеній: цѣны на земледѣльческіе продукты значительно поднялись, производство ихъ стало выгоднымъ и страна быстро обогащалась. Такое положеніе дѣла косвенно вызвало къ жизни другую отрасль промышленности — судостроеніе, принявшее впослѣдствіи громадные размѣры. Такимъ образомъ, эпоха разорительная для Европы явилась спасительною для Америки. Чтобы удовлетворить быстро возроставшему спросу изъ Европы на хлѣбъ и др. продукты, американцы начали сооружать свои суда, которыя, благодаря высокимъ фрахтамъ, быстро окупали себя. Судостроеніе наиболѣе привилось въ Новой Англіи, располагавшей превосходнымъ строевымъ лѣсомъ, многоводными рѣками и побережьемъ Атлантическаго океана. Успѣхъ судостроенія не могъ въ свою очередь остаться безъ вліянія на внутренную промышленность: механическія ремесла оживились, началось желѣзное производство, для котораго природа сочетала всѣ благопріятныя условія—обиліе желѣзныхъ рудъ почти на поверхности земли, неисчерпаемые запасы каменнаго угля и дѣвственные лѣса. Къ первымъ годамъ текущаго столѣтія международный товарный обмѣнъ принялъ для Америки чрезвычайно большіе размѣры: вывозъ съ 19 мил. дол. въ 1791 г. возросъ до 108 мил. въ 1808 г., а ввозъ съ 29 мил. въ 1791 г. увеличился до 138 мил. въ 1808 г. Усиленный ввозъ европейскихъ товаровъ въ Америку находитъ себѣ объясненіе главнѣйше въ томъ, что американскимъ экспортерамъ деньги доставались легко, благополучіе росло, а вмѣстѣ съ тѣмъ увеличивалось и требованіе на извѣстныя удобства. Федеральное правительство, желая увеличить доходы страны и пользуясь усиленіемъ ввоза, нѣсколько подняло таможенныя пошлины на нѣкоторые предметы, и хотя ближайшая цѣль не была непосредственно достигнута въ виду

послѣдовавшаго сокращенія ввоза, но косвенно страна значительно выиграла: предметы, на которые были повышены пошлины, стали готовить внутри государства. Вмѣстѣ съ оживленіемъ внѣшней торговли стала оживляться и внутренняя промышленность. Продолжавшаяся политическая неурядица Европы какъ нельзя болѣе содѣйствовала благополучію молодого государства, которое съ большою легкостью продолжало поднимать свои ввозные тарифы. Въ этомъ отношеніи особенное вниманіе было обращено на бумаготкацкое и желѣзное производства. Возвышеніе пошлины на ввозъ хлопчатобумажныхъ издѣлій въ связи съ распространеніемъ изобрѣтеннаго незадолго передъ тѣмъ cotton-gin'a (въ 1793 г.) составило собою эру въ исторіи промышленнаго развитія описываемой страны. Хлопокъ сталъ перерабатываться у себя дома, причемъ мелкое производство, носившее характеръ ремесленнаго, начало уступать свое мѣсто крупному, фабричному; ткацкіе станки стали привозиться во множествѣ изъ Англіи, и производство бумажныхъ издѣлій быстро приняло широкіе размѣры. Такой успѣхъ тарифной политики далъ поводъ федеральному правительству въ 1816 году временно, до 1819 г., увеличить пошлину на бумажныя издѣлія до 25%, съ тѣмъ, чтобы, по истеченіи этого времени, снова понизить ее до 20%. Однако европейское вліяніе снова рѣзко отразилось на американской промышленной дѣятельности, и пошлина не только не была уменьшена, но, напротивъ, покровительство приняло болѣе устойчивое положеніе. Рядъ неурожайныхъ годовъ въ Европѣ снова вызвалъ оживленіе въ американской земледѣльческой промышленности, спросъ на жизненные припасы былъ великъ, цѣны поднялись на все, какъ на трудъ, такъ и на товары, чему особенно содѣйствовалъ усиленный выпускъ бумажныхъ денегъ. Затѣмъ война повсюду прекратилась, за неурожайными годами въ Европѣ послѣдовали болѣе счастливые, международный товарный обмѣнъ сталъ возстановляться и американскому оживленію былъ нанесенъ первый сильный ударъ, выразившійся въ промышленномъ кризисѣ 1818—19 гг. Цѣны быстро понизились, промышленниковъ охватила паника, фабрики остановились, и масса народа осталась безъ работы. Во время самаго разгара кризиса въ 1819 году случилось событіе, которое нѣсколько оживило покидавшую американцевъ бодрость: въ упомянутомъ году *первый* пароходъ переплылъ черезъ Атлантическій океанъ изъ Соединеннаго Королевства въ Соединенные Штаты.

Такое положеніе дѣла продолжалось однако недолго, и уже въ началѣ двадцатыхъ годовъ американская промышленность снова процвѣтаетъ, а въ 1826—28 гг. покровительственная система принимаетъ особенно опредѣленный характеръ. Затѣмъ начинается оживленная борьба между протекціонистами и фритредерами, результатомъ которой является тарифъ 1832 г., какъ компромиссъ двухъ направленій; устанавливаются весьма высокія пошлины особенно на хлопчатобумажныя и желѣзныя издѣлія; тѣ же предметы, которые не приготовлялись въ Америкѣ, были обложены сравнительно не вы-

сокимъ тарифомъ. Въ среднемъ обложеніе достигало 33%, колеблясь между 100% и 10% со стоимости товара. Эта максимальная пошлина была принята въ 1832 г. съ тѣмъ, однако, чтобы къ концу 1842 г., т. е. черезъ десять лѣтъ, она была понижена до 20% *ad valorem*, и это пониженіе должно было идти въ слѣдующемъ порядкѣ: половина разности тарифа между начальнымъ и конечнымъ размѣрами уменьшалась въ продолженіи десяти лѣтъ ежегодно, со сбавкой по $^1/_{10}$ части; 1 января 1842 г. сразу сбавлялось 25%. Хотя эта схема и была заблаговременно опубликована, и предстоявшее въ 1842 году быстрое и значительное пониженіе пошлинъ ни для кого не составляло секрета, но за всѣмъ тѣмъ она имѣла на промышленность большое вліяніе. Такимъ образомъ, тарифъ 1842 г. является наиболѣе льготнымъ, но онъ просуществовалъ всего нѣсколько мѣсяцевъ и снова былъ поднятъ въ покровительственныхъ видахъ, что̀ продолжалось до 1846 г. Съ этого времени снова начинаются уступки фритредерамъ, снова выступаютъ компромиссы и тарифы принимаютъ умѣренные размѣры. Съ 1857 г., въ виду усиленнаго таможеннаго дохода, размѣръ тарифовъ былъ пониженъ еще болѣе, и въ періодъ съ 1857 по 1860 онъ приближался къ наиболѣе льготной системѣ, дѣйствовавшей до 1816 года. Прежде чѣмъ продолжать далѣе обзоръ таможенно-тарифной политики федеральнаго правительства, необходимо возвратиться нѣсколько назадъ и отмѣтить одно изъ выдающихся явленій въ исторіи Соединенныхъ Штатовъ, чтобы понять новые промышленные кризисы, разразившіеся надъ страной въ періодъ съ 1830 по 1860 годъ.

Населеніе молодого государства росло неимовѣрно быстро, чему особенно благопріятствовали политическія неурядицы въ Старомъ Свѣтѣ. При первой общей переписи въ 1790 году, въ союзѣ 13 республикъ оказалось всего 3.929,274 души населенія и всего 6 городовъ; вторая перепись въ 1800 году дала слѣдующіе результаты: число жителей—5.308,483, число городовъ—то же самое. Третій періодъ является еще болѣе благопріятнымъ: въ 1810 году насчитывается 7.239,881; слѣдовательно, за 20 лѣтъ произошло почти удвоеніе населенія. Четвертый и послѣдующіе цензусы показывали возрастаніе въ еще большей прогрессіи: въ 1820 году насчитывалось уже 9.633,822, въ 1830 г.—12.866,020 душъ. Этотъ годъ отмѣченъ знаменательнымъ событіемъ для Соединенныхъ Штатовъ—открытіемъ первой желѣзной дороги. Благодаря быстрому развитію рельсовыхъ путей, населеніе стало распредѣляться равномѣрнѣе по всему государству; изъ восточныхъ областей оно начало подвигаться на западъ и на югъ и, благодаря принятой въ то время конгрессомъ желѣзнодорожной политикѣ, въ странѣ обнаружилось бо̀льшее оживленіе. Дѣло заключалось въ томъ, что правительство, признавая за желѣзными дорогами серьезное культурное значеніе, облегчало ихъ сооруженіе всякими способами, предоставляя частной иниціативѣ не только денежныя субсидіи, но и земельные участки по линіи проектируемой дороги. Земли раздавались чрезвычайно щедро, а строители дорогъ употребляли всѣ

усилія, чтобы привлечь на свои участки переселенцевъ и выгодно сдать имъ эти участки. Такъ, были предоставлены желѣзнодорожнымъ обществамъ безвозмездно въ полную собственность: Northern Pacific Rail-Road — 47 милліоновъ акровъ, Atlantic Pacific Rail-Road—42 милліона и т. д. Эти колоссальныя пространства превышали многія государства Стараго Свѣта; ихъ нужно было заселить, ведя при этомъ безпрерывную борьбу съ одной стороны съ дѣвственной природой, съ другой—съ дикими аборигенами страны, неуступавшими ни пяди земли безъ серьезной борьбы и кровопролитнаго сопротивленія. Въ предпріимчивыхъ людяхъ не было недостатка, и культурное движеніе продолжалось безостановочно. Города выростали за городами, поселенія разбрасывались повсемѣстно, и строители рельсовыхъ путей всевозможными льготами приманивали имигрантовъ на свои земли: чего только не придумывали они для соблазна простонародья, чего только не обѣщали ему, разсылая для этого своихъ агентовъ по всѣмъ государствамъ Стараго Свѣта! И надо отдать имъ справедливость, что усилія ихъ достигли колоссальныхъ успѣховъ: живыя волны людей со всѣхъ концовъ земного шара направились въ дѣвственныя преріи государства, наполняя ряды піонеровъ, массами погибавшихъ въ непосильной борьбѣ съ природой и дикимъ населеніемъ. Такого «великаго переселенія народовъ», такого быстраго увеличенія населенія не запомнитъ исторія ни одного государства Стараго Свѣта: шестой цензусъ насчиталъ въ 1840 г. 17.069,452 душъ, седьмой въ 1850 г. — 23.191,876 и восьмой въ 1860 г.—31.443,321, т. е. за 70 лѣтъ населеніе Соединенныхъ Штатовъ почти удесятярилось.

Параллельно, съ увеличеніемъ населенія, расширялась желѣзнодорожная сѣть: въ 1830 году открылась небольшая дорога въ 23 мили, а спустя 30 лѣтъ, въ 1860 г., длина всей сѣти выражалась цифрой 30,626 миль.

	Длина сѣти въ миляхъ.	Ежегод. прираш.		Длина сѣти въ миляхъ.	Ежегод. прираш.		Длина сѣти въ миляхъ.	Ежегод. прираш.
1830	23	—	1840	2,818	516	1850	9,021	1,656
1831	95	72	1841	3,535	717	1851	10,982	1,961
1832	229	134	1842	4,026	491	1852	12,908	1,926
1833	380	151	1843	4,185	159	1853	15,360	2,452
1834	623	253	1844	4,377	192	1854	16,720	1,360
1835	1,098	465	1845	4,633	256	1855	18,374	1,654
1836	1,273	175	1846	4,930	297	1856	22,016	3,642
1837	1,497	224	1847	5,598	668	1857	24,503	2,487
1838	1,913	416	1848	5,996	398	1858	26,968	2,465
1839	2,302	389	1849	7,365	1,369	1859	28,789	1,821

Въ 1860 г. прибавилось еще 1,837 миль, такъ что вся сѣть составляла 30,626 миль.

Отмѣченная выше желѣзнодорожная политика конгресса не разъ подвергалась рѣзкому осужденію со стороны многихъ изслѣдователей экономи-

ческаго развитія Соединенныхъ Штатовъ, и въ этихъ упрекахъ безъ сомнѣнія есть своя доля справедливости, но нельзя не принять во вниманіе и условій, при которыхъ происходила выдача разрѣшенія на сооруженіе той или другой линіи. Дороги строились по преимуществу въ необработанной и мало населенной мѣстности; рабочія руки были дороги и ихъ было мало; матеріалы приходилось возить издалека; производство работъ было сопряжено со многими опасностями, причемъ постоянно приходилось стоять лицомъ къ лицу со смертью, а между тѣмъ въ ближайшей перспективѣ не предвидѣлось ни пассажирскаго движенія, ни увеличенія грузовъ. Рискъ былъ слишкомъ великъ, чтобы частная иниціатива приняла на себя эти грандіозныя предпріятія безъ извѣстныхъ гарантій; государство тоже не могло ихъ принять всецѣло на себя, а брать только часть — значило вступать въ конкуренцію съ частною дѣятельностью и парализовать ее. Чтобы выйдти изъ этой дилеммы, государству пришлось во имя общихъ интересовъ пойти на жертвы, и конгрессъ не остановился передъ этимъ. Если направленіе дороги признавалось полезнымъ, то предпринимателямъ выдавались на разныхъ условіяхъ ссуды изъ государственнаго казначейства, независимо отъ безплатнаго предоставленія имъ обширныхъ участковъ земель по этимъ линіямъ. Во многихъ случаяхъ, благодаря живой дѣятельности предпринимателей, выростали промышленные центры, открывались подземныя богатства, и поселенцы находили въ нихъ неисчерпаемый источникъ благосостоянія для себя. Корень зла заключался въ томъ, что государство, неся извѣстныя жертвы въ пользу сооруженія желѣзныхъ дорогъ, не оставляло въ то же время за собою права контроля эксплуатаціи этихъ полезныхъ предпріятій; напротивъ, оно какъ бы слагало съ себя дальнѣйшую отвѣтственность за успѣхъ дѣла, предоставляло полную свободу частной дѣятельности. Характеръ желѣзнодорожныхъ обществъ Америки не имѣетъ ничего общаго съ дѣятельностью подобныхъ же учрежденій Стараго Свѣта. Въ послѣднемъ случаѣ задача очень узкая и опредѣленная—сооруженіе и эксплуатація дороги; въ первомъ же оно значительно шире и принимаетъ громадные размѣры. Полоса, которую прорѣзываетъ дорога, дѣлается какимъ-то новымъ государствомъ въ государствѣ: владѣлецъ ея заботится не только о заселеніи ея, но и о благополучіи поселенцевъ; онъ устраиваетъ дренажные каналы, чтобы болотистую мѣстность сдѣлать годною для культуры; онъ производитъ ирригаціонныя сооруженія, чтобы оживить мертвыя степи и безплодныя пустыни; онъ входитъ въ соглашенія съ другими для эксплуатаціи нѣдръ своей земли; онъ помогаетъ всѣмъ, въ чьихъ начинаніяхъ видитъ залогъ будущихъ успѣховъ, словомъ, онъ является полнымъ властелиномъ и хозяиномъ на территоріи, прорѣзываемой дорогой. Чѣмъ она больше, тѣмъ задача шире и сложнѣе. Этому властелину предоставлена широкая свобода, а въ тарифномъ отношеніи она и вовсе не ограничена ничѣмъ и, благодаря этому, онъ держитъ въ своихъ рукахъ судьбу всего населенія по линіи, онъ можетъ облагодѣтельствовать

однихъ и разорить другихъ. Но въ свою очередь и онъ находится въ постоянной зависимости не только отъ своихъ поселенцевъ, но и отъ общаго строя ихъ жизни: соглашеніемъ съ федеральнымъ правительствомъ далеко не исчерпывается отношеніе желѣзнодорожнаго предпринимателя къ государству; онъ постоянно приходитъ въ столкновеніе съ постановленіями отдѣльныхъ штатовъ, которыя имѣютъ для него такую же обязательную силу, какъ и федеральные законы. Мало того, каждый американскій городъ тоже своего рода независимая единица, съ порядками которой нельзя не считаться желѣзной дорогѣ. И вотъ, чтобы по возможности преуспѣвать, предприниматель долженъ постоянно слѣдить за ходомъ политическихъ событій страны, за законодательною дѣятельностью штатовъ, за муниципальными выборами въ городахъ, за личнымъ составомъ учрежденій, съ которыми ему придется имѣть дѣло. Онъ по необходимости вмѣшивается въ общественныя дѣла, ходатайствуетъ въ пользу своихъ сторонниковъ, создаетъ препятствія своимъ противникамъ и пр., такъ что техническая сторона предпріятія совершенно отступаетъ на задній планъ, поглощаясь и подавляясь политическою дѣятельностью, отъ успѣха которой въ концѣ концовъ зависитъ и балансъ всего предпріятія. Подъ вліяніемъ такихъ своеобразныхъ условій слагается оригинальный типъ американскаго желѣзнодорожнаго дѣятеля. Необходимость безпрерывной борьбы съ одной стороны съ упомянутыми выше учрежденіями, а съ другой—съ конкуренціей установила въ практикѣ американской желѣзнодорожной дѣятельности нѣсколько иной порядокъ, чѣмъ въ Европѣ, гдѣ въ подобныхъ дѣлахъ преобладаетъ коллегіальное начало. Личная дѣятельность отдѣльныхъ представителей въ Америкѣ постоянно выдвигается на первый планъ; самыя большія предпріятія часто предоставлены очень небольшой группѣ лицъ, а нерѣдко даже одному, которое и ведетъ его на правахъ полнаго собственника или диктатора. По свѣдѣніямъ Брайса [1]), большая желѣзная дорога Central Pacific была построена четырьмя людьми, изъ коихъ двое начали свою карьеру со званія мелкихъ лавочниковъ; общій капиталъ ихъ въ началѣ предпріятія въ 1860 году не превышалъ 120,000 долларовъ. Закладывая построенныя части пути, они добывали средства на его продолженіе. Американцы полагаютъ, что подобно арміи, дѣйствующей подъ начальствомъ одного главнокомандующаго, и желѣзныя дороги должны управляться однимъ лицомъ; оно должно обладать выдающимися способностями, предугадывать выгоды и преимущества даннаго направленія, умѣло раскидывать соединительныя вѣтви и подъѣздные пути, чтобы предупредить конкурентовъ; оно повсюду должно имѣть агентовъ, чтобы постоянно быть въ курсѣ не только относительно положенія дѣлъ въ конгрессѣ, но и въ отдѣльныхъ штатахъ, и, по справедливому замѣчанію Брайса, нѣтъ такихъ выдающихся практическихъ спо-

[1]) Брайсъ, Американская республика, т. III, стр. 315.

собностей, которыя были бы слишкомъ высоки для такого поста. «Тутъ необходимы сосредоточеніе власти и личный произволъ, не подчиняющійся почти никакому контролю, а въ Америкѣ всегда дѣлается все, что нужно для обезпеченія успѣха торговаго предпріятія». Чтобы занять подобный постъ, въ Америкѣ не только не требуется образовательнаго ценза, но даже имущественный не всегда является обязательнымъ. Личная сметливость, практическая изворотливость, смышленость и т. п. качества нерѣдко выдвигаютъ дѣятелей изъ самыхъ низшихъ слоевъ общества. Современная американская плутократія насчитываетъ въ своей средѣ не одну дюжину милліонеровъ, начавшихъ свою дѣятельность съ разноски газетъ и чистки сапогъ на улицахъ. Занявъ постъ представителя какой-нибудь значительной дороги, ловкій дѣятель быстро создаетъ свое благополучіе и дѣлается вліятельнымъ. Вандербильтъ, Джей Гульдъ и др., нажившіе десятки милліоновъ на желѣзнодорожныхъ операціяхъ, являются чуть не предметомъ поклоненія для практическаго янки. Первый изъ упомянутыхъ крезовъ считается въ Америкѣ самымъ умнымъ человѣкомъ, и его фразу, что единственный человѣкъ, который бы могъ диктовать ему, Вандербильту, есть Джонъ Рокфеллеръ,— можно слышать отъ каждаго американскаго нефтепромышленника. Этотъ выдающійся дѣятель, основавшій сначала Standard Oil C⁰, а потомъ Standard Oil Trust, всецѣло является созданіемъ американскихъ условій и не могъ бы достичь своего колоссальнаго успѣха на почвѣ Стараго Свѣта; о немъ будетъ сказано далѣе.

Указанная диктатура, весьма полезная для желѣзнодорожныхъ обществъ и главнымъ образомъ для ихъ руководителей, является крайне вредною для государства вообще и массы населенія въ частности. Она нерѣдко совершенно разоряетъ отдѣльныхъ предпринимателей и даже цѣлыя отрасли промышленности, искусственно создаетъ новыя предпріятія, раздуваетъ ихъ какъ мыльный пузырь, который и лопается по волѣ диктатора, когда они сослужили ему свою службу. О дутыхъ предпріятіяхъ и вызываемыхъ ими банкротствахъ и финансовыхъ затрудненіяхъ рѣчь будетъ далѣе послѣ полнаго обзора таможенно-тарифной политики федеральнаго правительства; а теперь снова обратимся къ состоянію промышленности въ эпоху господства протекціонизма и компромиссовъ его съ фритредерствомъ.

Кризисъ 1837 года многіе приписывали вліянію тарифной политики, но это не имѣетъ основанія, и вѣроятнѣе всего, что онъ былъ вызванъ цѣлымъ рядомъ банковыхъ неурядицъ, усиленной чеканкой монеты и финансовыми ошибками правительства Джаксона. Таможенный тарифъ измѣнялся слишкомъ постепенно, чтобы онъ могъ вызвать такой рѣзкій поворотъ въ экономической жизни страны.

Слѣдующій затѣмъ кризисъ 1857 года тоже не можетъ быть связанъ съ тарифной политикой, и онъ является результатомъ усиленныхъ банковыхъ спекуляцій. Казенные доходы поступали въ это время въ значительномъ

количествѣ, и потому было признано полезнымъ вновь уменьшить таможенныя пошлины, чтобы пустить въ обращеніе накопившіеся запасы и тѣмъ предупредить финансовыя затрудненія. Кризисъ, однако, все-таки разразился надъ страной, вызвавъ множество банкротствъ.

Разсмотрѣнный періодъ 1846 — 1860 гг. былъ временемъ наибольшаго матеріальнаго благоденствія Соединенныхъ Штатовъ, и кризисъ 1857 года, вызванный упомянутыми выше условіями, не произвелъ рѣзкаго переворота. Съ 1860 года, а въ особенности съ 1861 года, происходитъ коренной поворотъ въ тарифной политикѣ государства, и она постепенно становится покровительственной. Начавшіяся въ это время междоусобицы потребовали усиленныхъ расходовъ; по мѣрѣ усиленія военныхъ дѣйствій страна приходила все болѣе и болѣе въ напряженное состояніе, и въ періодъ съ 1861 по 1865 г. не было ни одного очереднаго или экстреннаго конгресса, который бы не задавался пріисканіемъ новыхъ налоговъ для пополненія средствъ казны, поглощавшихся войною. Громадное значеніе предстоявшей войны было понято не сразу, и только въ 1862 году правительство убѣдилось, что однимъ таможеннымъ доходомъ и выпускомъ бумажныхъ денегъ нельзя обойтись и что для этого необходимо обратиться къ внутреннимъ налогамъ. Въ результатѣ такого сознанія было утвержденіе знаменитаго акта 1 іюля 1862 года о внутреннихъ налогахъ, установившаго въ государствѣ акцизную систему. Были обложены налогомъ производства чугуна, желѣза, стали, нефти, каменноугольнаго масла, кокса, бумаги и пр. Къ однимъ производствамъ примѣнялась акцизная система, къ другимъ горная подать; третьи платили по производительности, для четвертыхъ былъ установленъ высокій патентный сборъ, — словомъ, въ упомянутый короткій періодъ затруднительнаго состоянія страны, правительство послѣдней примѣнило у себя всѣ системы обложенія, какія только были выработаны многовѣковой практикой Стараго Свѣта. Желѣзнодорожныя, пароходныя, транспортныя, страховыя и другія общества равнымъ образомъ были привлечены къ участію въ платежѣ налоговъ. Однако, эти налоги наиболѣе чувствительно отразились на фабрично-заводской производительности: налоги платились какъ за сырые продукты, такъ и за обработанные. Одновременно съ закономъ 1 Іюля 1862 года былъ изданъ другой—актъ 14 Іюля 1862 года объ урегулированіи таможенныхъ тарифовъ сообразно съ внутренними налогами. Ввозныя пошлины были возвышены настолько, чтобы стоимость ввозимыхъ товаровъ не была ниже стоимости таковыхъ внутренняго производства. Здѣсь наиболѣе рѣзко обозначился протекціонный характеръ таможенно-тарифной политики, и фритредеры были совершенно забыты.

Упорное сопротивленіе южныхъ штатовъ усиливалось съ каждымъ днемъ и требовало новой напряженной дѣятельности федеральнаго правительства. Множество налоговъ 1862 года скоро оказалось недостаточно, и спустя всего два года, 30 Іюня 1864 года, вновь былъ вотированъ законъ

о внутреннихъ налогахъ и заключенъ заемъ въ 400 милл. долларовъ. Вмѣстѣ съ возвышеніемъ внутреннихъ налоговъ и введеніемъ новыхъ были соотвѣтственно измѣнены и таможенные тарифы. Все, что только было возможно обложить налогомъ, несло тяжелую повинность въ общихъ интересахъ страны: за тонну чугуна платилось 2 доллара, за тонну рельсовъ — 3 доллара, за бариль сырой нефти—1 долларъ, за галлонъ освѣтительнаго минеральнаго масла—20 центовъ, за фунтъ сахара—2 цента, за центнеръ соли—6 центовъ и пр. Короче сказать, товаръ несъ налоги во всѣхъ стадіяхъ своего производства. Это было крайне тяжелое время, — высшаго напряженія силъ страны, но она вышла изъ своего критическаго положенія съ полнымъ успѣхомъ: федеральное правительство не пощадило средствъ для подавленія возстанія, и когда южане принуждены были подчиниться, то оно съ тою же поспѣшностью занялось пересмотромъ новыхъ налоговъ и отмѣной ихъ; оно старалось по возможности изъять изъ обращенія бумажныя деньги, и пятилѣтіе 1865 — 1870 гг., слѣдовавшее за окончаніемъ гражданской войны было посвящено конгрессомъ на обсужденіе важнѣйшихъ экономическихъ и финансовыхъ вопросовъ. Внутренніе налоги, являвшіеся наиболѣе тягостными, отмѣнялись одинъ за другимъ, и уже къ 1872 году всѣ главнѣйшіе налоги, вызванные требованіями военнаго времени, были упразднены. Въ число ихъ попалъ и налогъ на нефть и минеральныя освѣтительныя масла, акцизъ съ которыхъ былъ снятъ вовсе. Казалось, что вмѣстѣ съ отмѣной внутреннихъ налоговъ должны были понижаться и ввозныя пошлины на соотвѣтствующіе товары, такъ какъ возвышеніе ихъ было вызвано исключительно желаніемъ уравнять стоимость привознаго и приготовленнаго внутри страны товаровъ; но эти вопросы, такъ тѣсно связанные прежде, теперь совершенно раздѣлились. При новыхъ условіяхъ, оставшіеся тарифы военнаго времени получили рѣзко покровительственный характеръ, что̀ вызвало съ одной стороны усиленное оживленіе въ нѣкоторыхъ отрасляхъ промышленности, а съ другой — разореніе и банкротство многихъ торговыхъ фирмъ. Интересы внутренней промышленности, однако, были поставлены выше частныхъ интересовъ отдѣльныхъ предпринимателей, и потому покровительственный тарифъ принялъ въ это время наиболѣе устойчивое положеніе. Протекціонисты торжествовали—ихъ политика легла въ основу всей дѣятельности тогдашняго союзнаго правительства. Исключеніемъ являлось лишь пониженіе пошлинъ на такіе товары, которые вовсе не производились въ странѣ, и на сырые матеріалы, которыхъ тамъ не оказывалось въ достаточномъ количествѣ. Успѣхъ фабричной промышленности, вызванный поддержкой высокихъ ввозныхъ пошлинъ, не замедлилъ, однако, отразиться крайне вредно на условіяхъ земледѣльческаго производства: цѣны на продукты земледѣлія упали чрезвычайно, въ то время какъ на мануфактурные онѣ держались очень высоко. Это вызвало оживленную борьбу аграріевъ съ протекціонистами, такъ какъ по мнѣнію первыхъ корень зла кроется въ

высокихъ тарифахъ. Къ началу 70-хъ годовъ рессурсы государства были въ такомъ блестящемъ состояніи, что доходы значительно превышали расходы; въ казначействахъ накопилось много золота и серебра, и изъятіе монеты изъ обращенія не могло не отразиться на ходѣ торговыхъ операцій. Въ видахъ предупрежденія этого нежелательнаго явленія и отчасти удовлетворенія возраставшимъ требованіямъ аграріевъ, было признано полезнымъ пошлины на нѣкоторые товары, напримѣръ, на кофе и чай, вовсе отмѣнить, а на другіе уменьшить на 10%.

Разразившійся въ 1873 году въ Соединенныхъ Штатахъ торговопромышленный кризисъ вызвалъ значительное сокращеніе международнаго товарнаго обмѣна, таможенные доходы тоже стали сокращаться, и въ 1875 году правительство снова было поставлено въ необходимость поднять таможенныя пошлины, съ каковою цѣлью 10% уступка, сдѣланная въ 1872 году, была отмѣнена, и ввозныя пошлины получались въ размѣрѣ, который онѣ имѣли до 1872 года. Послѣ упомянутаго кризиса послѣдовалъ періодъ чрезвычайно живой и напряженной дѣятельности; внутреннее производство стало расти, ввозъ увеличился и вновь доходы превысили расходы. Этотъ короткій періодъ вполнѣ характеризуетъ собою всю промышленную исторію страны: ни въ какомъ государствѣ Стараго Свѣта таможенно-тарифная политика не ставилась въ такую тѣсную связь съ финансовымъ состояніемъ страны, какъ въ Америкѣ. Недостатокъ средствъ въ 1842 году побудилъ федеральное правительство возвысить таможенныя пошлины; въ 1857 году переполненіе государственнаго казначейства дало основаніе къ уменьшенію тарифовъ; въ 1861 году и затѣмъ во время войны продолжается непрерывное возвышеніе пошлинъ, а съ окончаніемъ ея—ихъ пониженіе и т. д. *).

Чтобы яснѣе представить себѣ условія дальнѣйшаго промышленнаго развитія страны, необходимо нѣсколько дополнить приведенныя выше свѣдѣнія о возрастаніи населенія и сооруженіи желѣзныхъ дорогъ.

Девятый цензусъ опредѣлилъ численность населенія для 1870 года въ 38.558,371, десятый цензусъ для 1880 г.—въ 50.155,783 и наконецъ послѣдній одиннадцатый цензусъ для 1890 г. показалъ цифру въ 62.622,250 душъ **). Такимъ образомъ, ровно за сто лѣтъ населеніе описываемаго государства съ 3.929,214 въ 1790 г. возросло до 62.622,250 въ 1890 г. Такой колоссальный приростъ населенія, происшедшій, конечно, не отъ мѣстныхъ рожденій, объясняется приливомъ извнѣ въ большинствѣ случаевъ культурнаго рабочаго люда. Земли для заселенія требовалось много, земледѣльческіе продукты находили обезпеченный сбытъ, а успѣхи первыхъ желѣзнодорожныхъ піонеровъ вызывали на сцену новыхъ дѣятелей. За послѣднія 30 лѣтъ

*) Подробная исторія таможенно-тарифной политики Соединенныхъ Штатовъ изложена у Таусига въ его: «The Tariff History of the United States», New-York, 1893.

**) Compendium of the Eleventh Census: 1890. Part 1: Population. Washington, 1892.

страна избороздилась вдоль и поперекъ желѣзнодорожными линіями; въ сооруженіи ихъ тоже видно нѣкоторое колебаніе, и слѣдующая таблица служитъ къ тому наглядной иллюстраціей *):

	Длина сѣти въ миляхъ.	Ежегод. прирощ.		Длина сѣти въ миляхъ.	Ежегод. прирощ.		Длина сѣти въ миляхъ.	Ежегод. прирощеніе
1860	30,626	1,837	1871	60,293	7,379	1882	114,712	11,569
1861	31,286	660	1872	66,171	5,878	1883	121,455	6,743
1862	32,120	834	1873	70,268	4,097	1884	125,379	3,924
1863	33,170	1,050	1874	72,385	2,117	1885	128,361	2,982
1864	33,908	738	1875	74,096	1,711	1886	136,379	8,018
1865	35,085	1,177	1876	76,808	2,712	1887	149,257	12,878
1866	36,801	1,716	1877	79,088	2,280	1888	156,169	6,912
1867	39,250	2,449	1878	81,767	2,679	1889	161,353	5,184
1868	42,229	2,979	1879	86,584	4,817	1890	166,702	5,349
1869	46,844	4,615	1880	93,296	6,712	1891	170,601	3,899
1870	52,922	6,078	1881	103,143	9,847	1892	174,750	4,149

Наконецъ, въ прошломъ 1893 году построено еще 4,143 мили, а всего 178,893 мили, что въ среднемъ за 64 года составитъ 2951 анг. милю или 4,426 верстъ въ годъ. Въ общемъ длина американскихъ желѣзныхъ дорогъ, значительно превышая сѣть всѣхъ европейскихъ государствъ въ совокупности, составляетъ половину или даже нѣсколько болѣе желѣзнодорожной сѣти всего земнаго шара.

Не менѣе поучительна и исторія телеграфа и телефона въ Америкѣ. Телеграфный молоточекъ впервые застучалъ на американской почвѣ въ 1844 году въ рукахъ американца Морзе, и на той же почвѣ телефонная трубочка Белля впервые показала свою силу. Библейское изреченіе, что нѣсть пророка въ отечествѣ своемъ—менѣе всего примѣнимо въ Америкѣ; американскій пророкъ признается прежде всего у себя на родинѣ, чему наглядным доказательствомъ могутъ служить два упомянутыхъ великихъ изобрѣтенія нашего времени. Телеграфу всего полвѣка, а телефону нѣтъ и половины этого, а между тѣмъ только въ Соединенныхъ Штатахъ общая длина телеграфной проволоки въ 1893 г. составляла 769,201 миля, а телефонной—307,748 миль, т. е. въ общемъ итогѣ длина обѣихъ проволокъ превышаетъ 1½ милліона верстъ. Изъ такой длинной проволоки можно сплести сѣтку для всего земного шара. Старый Свѣтъ въ отношеніи распространенія телеграфа и телефона еще болѣе отсталъ отъ Новаго, чѣмъ въ отношеніи развитія желѣзнодорожной сѣти. Телеграфъ и телефонъ, какъ уже было сказано, не составляютъ монополіи государства, и частная иниціатива сдѣлала все для наиболѣе широкаго ихъ распространенія.

*) Statistical Abstract of the United States. 1892. Washington, 1893.

Торговое мореходство при описанной выше оживленной промышленной дѣятельности страны, конечно, не могло остаться безъ активнаго участія: не приводя историческихъ справокъ о постепенныхъ его успѣхахъ, замѣтимъ лишь, что въ 1892 году оно располагало 17,991 паруснымъ судномъ въ 2.690,504 тоннъ и 6,392 пароходами въ 2.074,417 тоннъ, т. е. въ общемъ итогѣ 24,383 судами въ 4.764,921 тонну. Въ отношеніи торговаго мореходства Соединенные Штаты уступаютъ только Великобританіи и значительно превосходятъ всѣ другія государства.

Промышленное преуспѣяніе страны выражается въ еще болѣе рѣзкой формѣ, но къ сожалѣнію оно мало поддается цифровому учету. Нѣкоторыя отрасли промышленности настолько уже выяснены и статистика ихъ является настолько полно разработанною, что легко подвести итоги ихъ успѣхамъ; другія вовсе не поддаются учету, но и то, что можно суммировать и привести къ одному знаменателю, служитъ достаточнымъ доказательствомъ невѣроятнаго развитія промышленности въ этой странѣ. Да оно и не мудрено, потому что здѣсь—всѣ промышленники отъ мала до велика и отъ нищаго до богача. Каждый американецъ прежде всего купецъ или промышленникъ, а потомъ уже государственный дѣятель, ученый, художникъ или что нибудь другое; оставаясь купцомъ или промышленникомъ, истый янки много разъ въ жизни мѣняетъ профессію, пока не найдетъ себѣ выгодную «business».

Въ общей статистикѣ десятаго цензуса приведены итоги главнѣйшихъ отраслей промышленности за пять цензовыхъ періодовъ, и такъ какъ одинадцатый цензусъ еще не вполнѣ обработанъ, а другихъ болѣе полныхъ свѣдѣній не имѣется, то приходится довольствоваться этимъ запоздалымъ, но весьма характернымъ, матеріаломъ.

Общіе итоги обрабатывающей промышленности Соединенныхъ Штатовъ за четыре цензовые періода: 1880, 1870, 1860 и 1850 гг. выразились въ слѣдующихъ цифрахъ *).

Годы.	Число заводовъ.	Капиталъ.	Число рабочихъ: Мужчинъ старше 16 лѣтъ.	Женщинъ старше 15 лѣтъ.	Дѣтей.	Размѣръ годоваго содержанія рабочихъ и др. служащихъ.	Стоимость сыраго матеріала.	Стоимость готовыхъ продуктовъ.
		Долларовъ.				Долларовъ.		
1880	253,852	2.790.272,606	2.019,035	531,669	181,921	947.953,795	3.396,829,549	5.369.579,194
1870	252,148	2.118.208,769	1.615,598	323,770	114,628	775.584,343	2.488.427,242	4.232.325,442
1860	140,423	1.009.855,715	1.040,349	270,897	—	378.878,966	1.031.605,092	1.885.861,676
1850	123,125	533.245,351	731,137	225,922	—	236.755,464	555,123,822	1.019.106,616

*) Report on the Manufactures of the United States at the Tenth Census. General Statistics. Washington. 1883.

Въ зарегистрованные заводы не включены слѣдующіе предметы и производства: рыбный промыселъ, нефтяная промышленность, книгопечатныя и издательскія предпріятія, производство газа, ремонтныя мастерскія при желѣзныхъ дорогахъ, судостроеніе и другія, которымъ посвящены спеціальныя изслѣдованія по другой программѣ. Въ первой графѣ показаны предпріятія съ оборотомъ болѣе 500 долларовъ; во второй графѣ опредѣляется размѣръ капитала, вложеннаго въ данныя предпріятія, въ 3, 4 и 5—число рабочихъ и вообще личный составъ, въ 6—вознагражденіе личнаго состава, въ 7—стоимость обработываемаго матеріала и наконецъ въ послѣдней—стоимость готоваго товара. Сопоставляя приведенныя данныя не трудно замѣтить, что предпріятія дѣлаются болѣе крупными и принимаютъ болѣе промышленный характеръ; число предпріятій за разсматриваемый тридцатилѣтній періодъ удвоилось, тогда какъ производительность ихъ слишкомъ упятерилась. Судя по этому росту можно думать, что общій итогъ производства по тѣмъ же предметамъ въ одинадцатомъ цензусѣ выразится суммой не менѣе 7 милліардовъ долларовъ.

Суммируя все вышесказанное о богатствахъ, которыя накопили американцы за сто лѣтъ своего независимаго существованія, получимъ колоссальную сумму народнаго достоянія, а сравнивая его ростъ по отдѣльнымъ цензовымъ періодамъ и по числу душъ населенія, найдемъ и возрастаніе благосостоянія средняго американца по главнѣйшимъ областямъ.

Все богатство американскаго народа, по даннымъ послѣдняго цензуса, опредѣляется въ 65 милліардовъ долларовъ и главнѣйше оно заключается въ слѣдующихъ статьяхъ: въ недвижимой собственности, въ сельскохозяйственномъ инвентарѣ всякаго рода, въ горнозаводскихъ приспособленіяхъ и наличныхъ запасахъ, въ золотѣ и серебрѣ въ монетахъ и слиткахъ, въ фабрично-заводскихъ имуществахъ и наличныхъ запасахъ въ сыромъ и обработанномъ видѣ, въ желѣзныхъ дорогахъ, телеграфахъ, телефонахъ и пр. и пр. Распредѣленіе богатствъ по поименованнымъ статьямъ и по отдѣльнымъ группамъ штатовъ выражается въ слѣдующихъ цифрахъ, въ тысячахъ долларовъ:

	Сѣверо-атлантическіе.	Южно-атлантическіе.	Сѣверные.	Южные.	Западные.	Всего.
Недвижимая собственность. . .	13.905,274	2.923,419	15.125,481	3.538,805	4.051,565	39.544,544
Площадь ея въ акрахъ	103.721,600	171.916,800	482.456,960	390.537,600	753.117,400	1.901.750,360
Сельскохозяйств. инвентарь. . .	430,771	198,076	1.447,472	40,937	217,324	2.703,015
Рудники, каменоломни, запасы.	424,071	61,415	220,545	40,917	544,344	1.291,292
Благородные металлы	390,432	140,732	387,040	170,393	70,178	1.158,775

	Сѣверо-атлантическіе.	Южно-атлантическіе.	Сѣверные.	Южные.	Западные.	Всего.
Машины и запасы на фабрик.	1.739,752	180,991	873,977	138,558	125,315	3.058,593
Желѣзн. дороги.	1.445,910	943,511	3.937,237	1.288,746	1.070,903	8.685,417
Телеграфы и телефоны	351,283	76,132	160,426	53,994	59,921	701,756
Разн. имущество	2.747,998	608,706	3.103,737	760,494	672,774	7.893,709
Итого. . .	21.435,491	5.132,982	25.255,915	6.401,279	6.811,424	65.037,091

Общая стоимость народныхъ богатствъ Соединенныхъ Штатовъ за пять предшествующихъ цензовыхъ періодовъ выражается въ слѣдующихъ цифрахъ: въ 1850 г.—7.135,780,228, въ 1860 г.—16.159,616,068, въ 1870 г.—30.068,518,507 въ 1880 г.—43.642,000,000 и въ 1890 г.—65.047,091,000 долл.

Такимъ образомъ за послѣднее полстолѣтіе народное богатство страны увеличилось въ 9 разъ. Сопоставляя затѣмъ приведенныя данныя съ численностью населенія по тѣмъ же цензовымъ періодамъ и по тѣмъ же группамъ штатовъ, душевое распредѣленіе этихъ богатствъ представится въ слѣдующихъ цифрахъ:

1890	1,232	579	1,129	533	2,250	1,039
1880	1,209	495	932	435	1,291	870
1870	1,243	384	735	334	843	780
1860	528	537	436	598	434	514
1850	363	333	208	299	187	308

Приведенныя цифры весьма характерны: въ южныхъ и южно-атлантическихъ штатахъ накопленіе богатствъ шло крайне медленно и вліяніе гражданской войны чувствуется въ нихъ вплоть до 1890 г., когда размѣръ душеваго надѣла едва приравнивается надѣлу 1860 г. Зато какъ быстро возрастаетъ цифра душеваго надѣла въ западныхъ штатахъ, въ особенности послѣ 1870 г., когда была закончена первая желѣзная дорога, связавшая Атлантическій океанъ съ Великимъ. Болѣе равномѣрно развивалось благосостояніе населенія въ сѣверо-атлантическихъ штатахъ. Накопленіе народныхъ богатствъ происходило далеко не пропорціонально приросту населенія, вслѣдствіе чего оказывается, что, несмотря на увеличеніе общей суммы народнаго достоянія за послѣднее полстолѣтіе слишкомъ въ девять разъ, душевой надѣлъ всего только утроился.

Возвращаясь къ обзору промышленнаго развитія Соединенныхъ Штатовъ, слѣдуетъ замѣтить, что обороты по внѣшней торговлѣ возростаютъ неимовѣрно быстро; общій вывозъ со 1 06 милл. въ 1844 г. возросъ до 1,030 милл. въ 1892 г., а ввозъ со 103 милл. возросъ до 827 милл. Какъ велики обороты по внутренней торговлѣ—нѣтъ достаточныхъ данныхъ; но, судя по всему вышесказанному, можно думать, что они должны быть очень значительны.

Чтобы по возможности удовлетворить обширнымъ требованіямъ торгово-промышленной дѣятельности американцевъ, въ описываемой странѣ организовалось множество промышленныхъ, финансовыхъ и кредитныхъ учрежденій разнообразнѣйшаго характера. Чтобы понять все ихъ безконечное разнообразіе, необходимо вспомнить, что всѣ составныя части Соединенныхъ Штатовъ суть живыя, самостоятельныя и самобытныя единицы. Благодаря невмѣшательству правительства, финансовая или промышленная исторія отдѣльныхъ штатовъ представляетъ собою весьма большія особенности. Многое казавшееся невозможнымъ въ Старомъ Свѣтѣ, въ Новомъ находило себѣ практическое примѣненіе, и хотя далеко не всегда оправдывало надежды, но служило практическимъ и поучительнымъ урокомъ для будущихъ дѣятелей. Всякое начинаніе легко находитъ въ Америкѣ благопріятную почву, если только обѣщаетъ какую нибудь выгоду. Въ Америкѣ быстро зарождаются всевозможныя предпріятія, растутъ и развиваются до колоссальныхъ размѣровъ и нерѣдко столь же быстро лопаются.

Въ Старомъ Свѣтѣ государство принимаетъ на себя такъ называемую торговую регистрацію, заботу объ установленіи взаимнаго довѣрія между участниками въ коммерческой сдѣлкѣ путемъ упомянутой регистраціи, которая съ одной стороны служитъ правильнымъ и надежнымъ средствомъ выясненія важнѣйшихъ данныхъ о дѣйствительномъ положеніи предпріятія, а съ другой, придавая этимъ даннымъ значеніе безспорности и достовѣрности, тѣмъ самимъ обезпечиваетъ интересы третьихъ лицъ, вступающихъ съ купцомъ въ сдѣлки, открывающихъ ему кредитъ и т. п. *).

Американское правительство, придерживаясь принципа свободы частной и общественной иниціативы, не принимаетъ на себя такой заботы, а предоставляетъ и ее той же частной иниціативѣ. Практическая польза такихъ учрежденій несомнѣнна, и потому въ Америкѣ не замедлили образоваться предпріятія, имѣющія полукоммерческую, полуполицейскую цѣль—это такъ называемыя Mercantile agencies. Такихъ агентствъ много, но наибольшею популярностью и довѣріемъ пользуются лишь немногія, и въ числѣ ихъ первое мѣсто занимаютъ «Bradstreet», и «Dunn». Благодаря любезности г. Стевенса, главнаго руководителя перваго изъ названныхъ агентствъ, намъ удалось нѣсколько ближе познакомиться съ этимъ своеобразнымъ учрежденіемъ. Это огромное и дорогостоющее учрежденіе ведетъ списокъ всѣмъ промышленнымъ предпріятіямъ страны, собираетъ о нихъ свѣдѣнія частью отъ самихъ заинтересованныхъ сторонъ, частью отъ другихъ, дополняетъ и провѣряетъ таковыя данными полученными изъ совершенно другихъ источниковъ и въ концѣ концовъ выясняетъ коммерческую состоятельность или благонадежность той или другой фирмы. Свѣдѣнія свои «Bradstreet» печатаетъ

---

*) Сводъ иностранныхъ законодательствъ о торговой записи и о фирмахъ. Изд. Д-та торговли и мануфактуръ, 1893, стр. 1.

для своихъ кліентовъ въ ограниченномъ количествѣ, и такіе отчеты стоятъ послѣднимъ около 100 дол. въ годъ. Кромѣ упомянутаго конфиденціальнаго изданія, тоже общество подъ своей же фирмой издаетъ весьма солидный экономическій журналъ, въ которомъ сообщается множество свѣдѣній промышленнаго, финансоваго и экономическаго характера. Mercantile agency, несмотря на свою обширную дѣятельность, установило у себя замѣчательный порядокъ, благодаря которому самую сложную справку можно навести въ очень короткое время, что особенно важно въ странѣ, гдѣ time makes money. Какъ ни трудно веденіе такого дѣла, но оно, повидимому, установилось въ Америкѣ весьма прочно, чему наглядным доказательствомъ можетъ служить однородность получаемыхъ справокъ изъ разныхъ конторъ. Эта однородность служитъ лучшимъ доказательствомъ достовѣрности получаемыхъ свѣдѣній.

Быть можетъ, корень успѣха Mercantile agency кроется въ томъ, что нигдѣ въ мірѣ торговля въ кредитъ не имѣетъ такого широкаго распространенія, какъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки. По увѣренію «Bradstreet»'а болѣе 95% торговыхъ оборотовъ ведется въ кредитъ, и этотъ % нерѣдко подымается даже до 98. Чтобы открыть своему кліенту кредитъ, купцу необходимо имѣть свѣдѣнія объ его торговой состоятельности и постоянно слѣдить за нимъ, чтобы во-время остановиться, когда должнику начинаетъ измѣнять фортуна. Имѣя изъ вышесказаннаго нѣкоторое понятіе о колоссальныхъ размѣрахъ американской торговли какъ по ввозу и вывозу, такъ и по внутреннимъ междуштатнымъ сношеніямъ и вспомнивъ при этомъ, что въ Америкѣ крупная купля-продажа всегда производится черезъ маклера и что вообще тамъ товаръ обыкновенно проходитъ черезъ нѣсколько рукъ, прежде чѣмъ попасть отъ производителя къ потребителю,—не трудно понять, какъ велико тамъ значеніе кредита.

Чтобы реализовать до сроковъ различныя торговыя обязательства, американскій предприниматель постоянно прибѣгаетъ къ банковымъ учрежденіямъ. Не останавливаясь здѣсь на характеристикѣ своеобразныхъ банковыхъ операцій, замѣтимъ лишь, что эти учрежденія имѣютъ колоссальные обороты, слагающіеся какъ изъ обширныхъ операцій милліонеровъ, такъ и изъ скромныхъ заработковъ тружениковъ, потому что, какъ бы богатъ ни былъ предприниматель, но, оказывая другимъ кредитъ, самъ тоже по необходимости долженъ нуждаться въ немъ. Подчиняясь общему характеру промышленной дѣятельности страны, кредитъ является тоже предпріятіемъ частнымъ. Съ оживленіемъ промышленности въ какой либо части государства, кредитъ немедленно предлагаетъ свои услуги частной предпріимчивости; кредитъ здѣсь въ большинствѣ случаевъ общедоступный, учетный процентъ не великъ и потому обороты производятся громадные, и капиталы широкою волною разносятся повсюду, оживляя промышленный духъ предпринимателей. Денегъ

въ Соединенныхъ Штатахъ много, но и работы не мало, благодаря чему капиталы не залеживаются, находя себѣ повсюду выгодное помѣщеніе. Это обстоятельство привлекаетъ въ Америку капиталы и изъ другихъ странъ, преимущественно изъ Великобританіи и Голландіи, гдѣ учетный процентъ тоже весьма малъ. Несмотря на существованіе упомянутыхъ выше Mercantile agencies, нѣкоторыя сомнительныя предпріятія умышленно раздуваются путемъ рекламъ, поглощаютъ массу денегъ, разоряя преимущественно небогатый классъ, живущій мелкими сбереженіями и алчущій скорѣйшей наживы. Нужно замѣтить, что въ большинствѣ предпріятій паи или акціи чрезвычайно малы, колеблясь около нѣсколькихъ десятковъ долларовъ. Благодаря этому, нерѣдко многомилліонныя предпріятія собираютъ свой капиталъ среди совсѣмъ небогатыхъ людей. Это обстоятельство необходимо имѣть въ виду, чтобы понять вліяніе промышленныхъ кризисовъ, о чемъ рѣчь будетъ далѣе. Предпріятія въ Америкѣ лопаются какъ мыльные пузыри; но неудачи нѣкоторыхъ изъ нихъ не пугаютъ капиталистовъ, заставляя ихъ держать деньги въ несгораемыхъ сундукахъ; удачныхъ бываетъ гораздо больше, и нерѣдко одна удачная спекуляція съ избыткомъ окупаетъ нѣсколько неудачъ. Дѣло въ томъ, что истый американецъ, обуреваемый съ одной стороны жаждой быстрой наживы, а съ другой стороны—прученный горькимъ опытомъ, относится съ крайнимъ недовѣріемъ къ зазываніямъ своихъ соотечественниковъ. Чаще всего свои сбереженія онъ кладетъ не въ одно предпріятіе, а въ различныя, чтобы какая либо неудача не разорила его въ конецъ. Оттого крупные промышленные и финансовые крахи выражаются въ Америкѣ въ менѣе рѣзкой формѣ, чѣмъ въ Европѣ, потому что они отнимаютъ у предпринимателя не послѣднія средства, и у него въ запасѣ всегда имѣется другое предпріятіе, могущее поддержать его благосостояніе. Спекуляціи представляютъ въ Америкѣ громадное разнообразіе, и въ ихъ безконтрольности кроется главная причина всѣхъ финансовыхъ несчастій, которыя такъ нерѣдко разражаются надъ этой страной. Однако, по увѣренію самихъ американцевъ, въ этомъ же принципѣ невмѣшательства кроется и корень всего ихъ благополучія.

Что происходило въ городахъ и мелкихъ географическихъ центрахъ, что происходило въ отдѣльныхъ штатахъ, то въ той или другой формѣ отражалось на жизни всей федераціи, въ короткое время своего существованія пережившей многовѣковую финансовую исторію Стараго Свѣта. Выше уже были намѣчены главные моменты промышленнаго развитія этой страны, и даже бѣглый обзоръ ихъ указываетъ на какую-то странную періодичность затруднительнаго экономическаго состоянія страны: послѣ ряда годовъ продолжительной и плодотворной дѣятельности, когда, казалось бы, должно воцариться полное благополучіе, наступаетъ время крайняго ослабленія промышленнаго духа. Число и размѣръ фабрикъ, заводовъ и промысловъ сокращается, объявляется несостоятельность тѣхъ или другихъ предпріятій,

и общество переживаетъ кризисъ, который угнетающимъ образомъ отражается на всемъ его строѣ.

Съ 1875 года до 1883 года въ тарифной политикѣ страны не произошло существеннаго измѣненія, а изданный въ 1883 году новый тарифъ стремился къ нѣкоторому соглашенію между протекціонистами и фритредерами: на нѣкоторые товары были сбавлены пошлины, на другія — увеличены,—словомъ, съ одной стороны была сдѣлана уступка общественному мнѣнію, требовавшему пониженія цѣнъ на наиболѣе ходовые товары, а съ другой—имѣлось въ виду поддержать принципъ охраны внутренняго производства. Избраніе въ 1884 году въ президенты республики Кливланда, извѣстнаго сторонника свободной торговли, не произвело однако замѣтнаго вліянія на таможенно-тарифную политику конгресса. Начавшаяся вслѣдъ затѣмъ борьба партій, разрѣшившаяся въ 1888 году паденіемъ демократическаго правительства и торжествомъ республиканцевъ, характеризуетъ собою новую эпоху. Протекціонная система принимаетъ вполнѣ опредѣленное направленіе, и наиболѣе рѣзко оно выражается въ такъ называемомъ законѣ Макъ-Кинлея 1890 года. Одновременно съ этимъ измѣняется взглядъ правительства на чеканку монеты, вслѣдствіе чего происходятъ большія финансовыя затрудненія въ денежномъ обращеніи, а совпавшія съ этимъ нѣсколько крупныхъ банкротствъ въ Европѣ и Южной Америкѣ еще болѣе обострили въ Соединенныхъ Штатахъ финансовыя затрудненія. Къ этому времени началась обычная избирательная агитація, республиканцы оказались побѣжденными, и президентское мѣсто занялъ прежній президентъ Кливландъ. Неопредѣленность его политики и опасенія за предстоящія пониженія тарифовъ тоже конечно не могли содѣйствовать къ успокоенію умовъ; надъ страною въ половинѣ прошлаго года разразился страшный промышленный кризисъ, и дѣловой людъ охватила обычная въ этихъ случаяхъ паника.

Только что пережитый промышленный кризисъ, по справедливому замѣчанію нынѣшняго президента республики Кливланда *), не былъ случайнымъ явленіемъ, а подготовлялся уже давно общимъ ходомъ событій текущаго столѣтія. Первый финансовый кризисъ разразился въ Новомъ Свѣтѣ незадолго предъ окончательнымъ сформированіемъ будущаго могущественнаго государства въ одно юридическое цѣлое. Для веденія войны съ метрополіей колоніямъ понадобились деньги, и съ этою цѣлью было выпущено бумагъ на 160 милл. дол.; но эта первая финансовая операція кончилась для союза крайне неудачно — государственнымъ банкротствомъ. Владѣльцы этихъ обязательствъ едва выручили за нихъ по 1—2%. Однако эта неудача не имѣла особенно серьезнаго значенія, и собственно начало

*) Message of the President of the United States communicated to the Two Houses of Congress. Washington, 1893.

промышленной исторіи Соединенныхъ Штатовъ слѣдовало бы отнести къ началу текущаго столѣтія. Сопоставленіе стоимости ввоза и вывоза съ суммой таможенныхъ сборовъ наглядно обрисовываетъ главные моменты застоя и оживленія, которые нерѣдко близко совпадали съ перемѣной таможенно-тарифной политики.

Второй кризисъ проявился въ 1804 г., третій — въ 1814—18 гг., четвертый—въ 1825—26 гг., пятый — въ 1837—38 гг., шестой — въ 1848 г., седьмой — въ 1857 г., восьмой — въ 1864 г., девятый — въ 1873 г., десятый — въ 1884 г., одиннадцатый — въ 1890 г. и, наконецъ, двѣнадцатый— въ 1893 году.

Сопосталляя эти цифры съ общеизвѣстными фактами затруднительнаго финансоваго положенія въ европейскихъ государствахъ, не трудно установить между ними преемственную связь. Увѣреніе американцевъ, что Соединенные Штаты могли-бы обойтись безъ остального міра,—въ дѣйствительности не находитъ себѣ подтвержденія. На самомъ дѣлѣ, экономическая жизнь названнаго государства органически связана съ жизнью другихъ народовъ, и теченіе ея прямо или косвенно всегда отражается на ходѣ событій въ другомъ государствѣ *). На этомъ основаніи многіе экономисты склонны думать, что американскій кризисъ 1873—1874 гг. отчасти обусловливался вѣнскимъ и берлинскимъ крахами того времени. Такая зависимость экономической жизни одного народа отъ дѣятельности другаго наиболѣе рѣзко выразилась въ американскихъ банковыхъ кризисахъ 1884 и въ особенности 1890 года, явившихся отдаленнымъ отраженіемъ финансовыхъ затрудненій нѣкоторыхъ южно-американскихъ республикъ и несостоятельности банкирскаго дома Беринга въ Лондонѣ. Только что минувшій промышленный кризисъ въ свою очередь есть въ сущности продолженіе кризиса 1890 года, обострившагося въ прошломъ году вслѣдствіе сильныхъ колебаній въ цѣнности серебра, дѣйствія неблагопріятнаго при этихъ условіяхъ для государственнаго казначейства билля Шермана съ его обязательными крупными закупками серебра **) и крайняго таможенно-тарифнаго билля Макъ-Кинлея. Выборъ въ президенты республики Кливланда, не сочувствующаго крайностямъ протекціонной тарифной политики и возбудившаго вопросъ о пересмотрѣ тарифовъ, только усилилъ начинавшуюся финансовую и экономическую неурядицу. Неопредѣленность будущей политики новаго правительства и предстоящій въ случаѣ пониженія тарифовъ упадокъ многихъ произ-

---

*) Des crises commerciales et de leur retour périodique en France, en Angleterre et aux Etats-Unis, par Juglar. Paris, 1889. См. также Виртъ, Исторія торговыхъ кризисовъ. Inter-Relations of Tariffs, and the Conditions of Agriculture, as Developped in the History of the United States of America, by de Courcy Thom.

**) Universal Bimetaelism and an International Monatary Clearing House, by R. Rothwell. New-Iork, 1893.

водствъ и связанныхъ съ ними предпріятій, заставили многихъ заводчиковъ и фабрикантовъ заблаговременно пріостановиться заготовленіемъ запасовъ, результатомъ чего въ половинѣ прошлаго года явилось оставленіе 1.500,000 рабочихъ безъ дѣла. Многія предпріятія оказались несостоятельными, начались банкротства какъ отдѣльныхъ лицъ, такъ и многихъ учрежденій, считавшихся предъ тѣмъ вполнѣ солидными. Банки лопались одинъ за другимъ, довѣрія не было ни къ кому, и было время, когда изъ Чикаго нельзя было дѣлать переводовъ черезъ банки,—такъ было поколеблено общественное довѣріе и такъ велика была паника, охватившая всѣ слои американскаго общества. Да оно и не мудрено, если принять во вниманіе, что съ 1 января по 1 сентября 1893 года 560 банковъ объявили себя несостоятельными, при чемъ 72 изъ нихъ окончательно прекратили платежи, а остальные только пріостановили свои операціи. Банковые крахи наиболѣе разразились въ слѣдующихъ штатахъ: въ Канзасѣ — 45, Иллинойсѣ—41, Индіанѣ—36, Огайо—32, Висконсинѣ—32, Минеаполисѣ—31, Іовѣ—28, Колорадо—26, Нью-Іоркѣ—25, Небраскѣ—25, Миссури—24, Калифорніи—23 и т. д. Торговая несостоятельность промышленныхъ предпріятій выразилась въ еще болѣе рѣзкой формѣ. За послѣднее десятилѣтіе данныя по этому предмету представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Число банкротствъ.	Число промышленныхъ предпріятій.	% банкротствъ.	Пассивъ въ долл.
1884	10,968	904,759	1,21	226.343.427
1885	10,637	919,990	1,16	124.220,321
1886	9,834	969,841	1,01	114.644,119
1887	9,634	994,281	0,90	167.560,944
1888	10,679	1.046,662	1,02	123.829,973
1889	10,882	1.051,140	1,04	148.784,337
1890	10,907	1.110,590	0,98	189.856,964
1891	12,273	1.142,951	1,07	189.868,638

За послѣдніе два года имѣются слѣдующія данныя:

	Число банкротствъ.	Активъ.	Пассивъ.
1892	11,048	58.354,656	120.198,443
1893	16.375	297.845,263	461.026,146

Чтобы выяснить, какіе роды промышленныхъ предпріятій особенно пострадали отъ двухъ послѣднихъ кризисовъ, любопытно сопоставить слѣдующія данныя по главнѣйшимъ торгово-промышленнымъ банкротствамъ *)

---

*) Выясненію причинъ кризиса американская литература посвятила массу статей, изъ коихъ мы пользовались преимущественно слѣдующими: Phenomenal Aspect of the Financial Crisis, by A. Stevens («The Forum», 1892, Sept.); Trade, Gold, Price and Manufactures («The Philadelphia Press», 1893, Aug. 7, 14, Sept. 11, 25, Oct. 2, 9, 16); отчетами Bradstreet'a, Dunn'a; The Present Crisis, by J. Lübbock («The North American Review», 1893, Sept.) и др.

въ Соединенныхъ Штатахъ съ пассивомъ свыше 100,000 долл. за девять мѣсяцевъ послѣднихъ четырехъ лѣтъ *):

	1893.		1892.		1891.		1890.	
	Число.	Пассивъ въ дол.	Число.	Пассивъ въ дол.	Число.	Пассивъ въ дол.	Число.	Пассивъ въ дол.
Банки и банкирскія конторы. .	300	155.256,759	17	6.059,809	35	19.048,281	11	10.444,250
Хлопчатобумажные, шерстяные и шелковые фабриканты. .	7	1.522,000	1	950,000	—	—	—	—
Торговля лѣсными матеріалами	38	9.256,009	3	1.300,000	23	6.010,377	7	1.548,080
» краснымъ товаромъ .	10	2.855,000	3	430,000	14	4.117,000	5	1.731,000
Маклерскія и агентскія конторы	4	656,000	—	—	2	1.209,000	1	180,000
Машиностроеніе и приготовленіе хозяйственныхъ предметовъ .	10	4.285,000	3	748,456	5	1.401,000	—	—
Колоніальная торговля.	9	2.193,000	—	—	4	828,000	4	1.034,000
Торговля каменнымъ углемъ . .	8	6.247,000	2	409,478	1	121,000	3	575,411
Оптовые склады.	11	2.838,459	1	121,350	6	1.126,000	4	885,000
Табакъ и сигары	2	225,000	3	515,246	2	250,000	3	446,000
Желѣзо-стальное производства .	31	15.468,000	9	1.983,000	11	2.433,000	4	1.059,000
Торговля металлич. издѣліями .	14	2.963,500	5	812,000	6	1.886,000	2	239,000
Книжная торговля	8	1.684,500	1	100,000	—	—	1	134,000
Производство и торговля домашнею утварью	15	5.273,862	4	765,000	2	303,000	1	400,000
Содержаніе гостиницъ итеатровъ	5	660,500	2	203,175	3	505,000	1	325,000
Страхованіе	1	600,000	1	239,115	3	350,000	1	2.000,000
Гончарная и стеклянная посуда	3	372,018	—	—	3	550,000	—	2.013,000
Коммисіонеры по хлѣбной торговлѣ	5	1.182,300	2	226,000	4	777,000	4	795,000
Мужскія принадлежности . . .	3	971,400	—	—	1	106,000	1	563,000
Торговля и производство удобреній	1	100,000	—	—	—	—	3	1.050,000
Пивовары и дистилляторы . . .	8	1.771,000	3	602,000	2	430,000	2	124,000
Шерстяныя издѣлія	18	3.954,014	4	750,000	16	3.951,794	13	358,621
Кожи, шкуры и обувь	21	4.793,675	10	2.050,000	11	5.453,799	3	1.300,000
Бумажная масса	9	2.085,000	1	135,000	7	6.137,554	3	250,000
Кирпичное производство. . . .	2	575,000	—	—	2	300,000	2	150,000
Лакъ, краски и масло.	3	470,000	1	127,000	2	238,000	1	455,000
Печатаніе и изданіе.	4	600,700	1	119,174	2	250,000	3	—
Вагоны, экипажи и пр.	7	2.235,000	2	227,000	5	889,000	—	1.835,654
Торговля хлопкомъ	3	800,000	3	1.085,000	—	—	4	160,000
Модные товары и отдѣлка. . .	2	250,000	—	—	2	395,000	—	—
Мелочной товаръ, игрушки и пр.	3	505,000	2	252,550	—	—	—	—
Мраморъ.	2	575,000	1	100,000	1	150,000	—	—
Торговля напитками.	5	1.065,000	5	738,000	2	247,000	—	—
Жизненные припасы и упаковка.	7	4.687,000	—	—	1	150,000	—	—
Мельники и лабазники.	5	1.095,000	1	108,000	2	275,000	—	—
Ювелиры.	12	1.922,000	2	367,040	2	240,000	—	—
Москательщики и торговцы аптекарскими товарами	2	1.191,000	2	400,000	1	125,000	—	—
Резиновый товаръ.	1	1.123,000	—	—	4	1.270,000	—	—
Строители и подрядчики. . . .	10	2.665,000	3	357,111	3	350,000	1	119,000
Различные	61	19.272,808	23	3.894,910	39	11.438,108	23	7.135,215
Всего	670	274.745,496	121	26.161,414	229	73.311,013	111	37.409,231

*) Bradstreets. September 30, 1893.

Въ приведенной таблицѣ прежде всего бросается въ глаза неимовѣрное увеличеніе пассива за послѣдніе четыре года и несоотвѣтствіе между численностью и размѣромъ несостоятельностей. За два года численность возросла въ 5½ разъ, тогда какъ пассивъ увеличился въ десять разъ. За кредитными учрежденіями непосредственно слѣдуетъ желѣзное и стальное производства. Прежде оно теряло отъ одного до 2½ милл. дол., а въ 1893 году цифра эта сразу возросла до 15½ милл. дол. Затѣмъ сильно пострадала лѣсная торговля, производство и торговля домашнею утварью и пр.

Чтобы дать хотя приблизительное понятіе о размѣрахъ сокращенія работы на разныхъ фабрикахъ, ниже приводятся параллельныя свѣдѣнія о числѣ рабочихъ по разнымъ производствамъ до кризиса и послѣ него. Цифры эти относятся только до заводовъ города Чикаго, который хотя и весьма значителенъ, но уступаетъ въ промышленномъ отношеніи нѣсколькимъ другимъ американскимъ городамъ. Вотъ наиболѣе рѣзкіе примѣры *):

	Число рабочихъ: до кризиса.	Число рабочихъ: во время кризиса.
Illinois Steel C⁰.	3,600	225
Calumet Iron and Steel C⁰.	500	26
Pullman Car works	4,348	1,670
Burnside Shops	1,231	719
Chicago and Rock Island Shops	723	480
Желѣзный заводъ Krone and C⁰ . . .	1,000	775
North Chicago Illinois Steel C⁰	1,700	250
Kimbal Organ C⁰	820	150
Wells French Car and Bridge Building C⁰.	1,325	100
Chicago Iron C⁰.	1,500	50
Illinois Steel C⁰'s Union Works	2,000	100
W. Deering and C⁰	3,000	600
Мебельная фабрика Andrews and C⁰. .	700	100
Pullman Union Foundry	550	193

Приблизительно въ такой же мѣрѣ отразился кризисъ и въ другихъ частяхъ Соединенныхъ Штатовъ Сѣверной Америки.

Приведенная таблица распредѣленія банкротствъ по роду предпріятія весьма интересна: она показываетъ, что болѣе половины банкротствъ приходится на долю банковъ, банкирскихъ конторъ и вообще на кредитныя учрежденія, что̀ даетъ основаніе думать, что значительная доля причинъ, вызывающихъ промышленные кризисы, должна быть отнесена

*) «The Sunday Inter Ocean». Chicago paper. September 24, 1893 и «Illinois Staats Zeitung», September 24, 1893.

къ банковымъ порядкамъ или вѣрнѣе безпорядкамъ. Многіе изслѣдователи все зло видятъ исключительно въ упомянутыхъ учрежденіяхъ. Другіе ставятъ его въ ближайшую зависимость съ открытіемъ серебряныхъ рудниковъ и золотыхъ розсыпей, съ чеканкой монеты и выпускомъ бумажныхъ денегъ; третьи, наконецъ, видятъ зло въ таможенно-тарифной и желѣзнодорожной политикѣ конгресса и пр. Промышленная исторія Соединенныхъ Штатовъ такъ полна и разнообразна, что всякій изслѣдователь легко находитъ себѣ достаточно матеріала для освѣщенія предмета съ своей точки зрѣнія. Не подлежитъ, однако, сомнѣнію, что указанныя выше громадныя потери, которыя ежегодно несетъ страна, являются только результатомъ совокупнаго дѣйствія цѣлаго ряда причинъ, въ числѣ которыхъ биржевая игра является на первомъ планѣ. Въ программу настоящаго отчета не входитъ разсмотрѣніе этого предмета, но нельзя было не указать на него, такъ какъ онъ составляетъ слишкомъ выдающееся явленіе въ жизни Америки.

Промышленные и торговые союзы въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки.

Отношеніе правительства къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ. Взглядъ строителей дорогъ на свое предпріятіе. Соглашенія желѣзнодорожныхъ обществъ; „pool“; соглашенія и сліянія западныхъ и южныхъ желѣзныхъ дорогъ. „Money pool“. Дифференцированіе тарифовъ; своеобразное толкованіе этого понятія. Попытки отдѣльныхъ штатовъ урегулировать желѣзнодорожные порядки. Разслѣдованія злоупотребленій. Вмѣшательство союзнаго правительства и учрежденіе Interstate Commerce Commission. Поворотъ въ желѣзнодорожной политикѣ конгресса. Сущность новаго положенія и роль междуштатной торговой коммисіи. Промышленные союзы и американскіе „trust'ы“; измѣненіе характера послѣднихъ съ начала 80-хъ годовъ. Правительственное разслѣдованіе „trust'овъ“. Сертификаты „trust'овъ“ и ихъ „разбавленіе водою“. Сахарный trust; Cotton seed oil trust; Cotton bagging trust; Wiskey trust; вліяніе trust'овъ на земледѣльческую промышленность. Trust четырехъ великановъ. Отношеніе правительствъ отдѣльныхъ штатовъ и конгресса къ trust'амъ; законодательства по этому предмету Миссури, Техаса, Мичигана и Миннезоты. Федеральный законъ 2 іюля 1890 г. противъ trust'овъ. Результаты примѣненія новаго закона.

Основная черта организаціи американскаго Союза — предоставленіе частной иниціативѣ широкаго простора и ограниченіе правительственнаго вмѣшательства—выразилась наиболѣе рѣзко въ сооруженіи желѣзныхъ дорогъ и ихъ эксплоатаціи. Правительство какъ отдѣльныхъ штатовъ, такъ и цѣлой федераціи, какъ уже было отмѣчено выше въ общихъ чертахъ, предоставляя частной предпріимчивости сооруженіе той или другой дороги, въ большинствѣ случаевъ не выговаривало себѣ никакого права контроля надъ сооруженіемъ, которое имѣло въ виду общіе интересы и общее пользованіе. Мало того, даже въ томъ случаѣ, когда предпріятіе казалось убыточнымъ, а между тѣмъ представлялось полезнымъ и ему оказывалась матеріальная поддержка, оно оставалось совершенно независимою собственностью одного или нѣсколькихъ иниціаторовъ. Правительство нерѣдко располагало свободными рессурсами, но оно не находило удобнымъ употреблять ихъ на осуществленіе сооруженій, имѣвшихъ общегосударственное значеніе. На этомъ основаніи, владѣльцы желѣзныхъ дорогъ смотрѣли на свои предпріятія какъ на частную собственность въ родѣ, напримѣръ, лавки, дома, и пр., не допуская и мысли объ общественномъ контролѣ. Исходя изъ такого принципа, они сообразовались исключительно съ собственными интересами — мало того: въ выборѣ направленія дороги и размѣра тарифныхъ ставокъ они позволяли себѣ дѣлать однимъ въ ущербъ другихъ значительныя сбавки противъ ими же назначенныхъ платъ, совершенно какъ

мелочной торговецъ, который одному отпускаетъ товаръ по одной цѣнѣ, другому—по другой. Лицо, имѣющее какое-либо значеніе для желѣзнодорожнаго предпринимателя, получивъ отъ послѣдняго тарифныя льготы, быстро наживало громадное состояніе и часто еще тѣснѣе сходилось съ желѣзнодорожнымъ дѣльцомъ, чтобы совмѣстно продолжать свою общественную дѣятельность. При такихъ условіяхъ въ рукахъ упомянутыхъ дѣятелей оказывалась страшная сила. Эта своеобразная свобода принесла много зла скромнымъ труженикамъ, выдвинувъ на сцену хищниковъ, беззастѣнчиво обиравшихъ беззащитное населеніе. Суровая диктатура немногочисленныхъ руководителей желѣзнодорожныхъ предпріятій распоряжалась крайне деспотически съ населеніемъ по всей дорогѣ. И такая аномалія процвѣтала рядомъ съ широкой свободой. Правда, нерѣдко раздавались отдѣльные голоса противъ такого зла, но они встрѣчали мало поддержки. Созданіе такого положенія было совершенно въ духѣ янки, являясь молодечествомъ, заслуживающимъ подражанія. Если нельзя самому играть такую же роль, то остается примкнуть къ счастливцу и совмѣстно дѣйствовать съ нимъ. Однако, это-же невмѣшательство правительства легко создавало желѣзнымъ дорогамъ конкуренцію: при выгодности даннаго направленія, сооружалась и новая линія; борьба между предпринимателями шла буквально не на животъ, а на смерть*). Гдѣ была возможность конкуренціи, тарифы понижались до послѣдней возможности; гдѣ-же ея не предвидѣлось—взимали невѣроятно высокую плату. Черезъ это многіе вынуждены были покинуть насиженныя ими мѣста, чтобы переселиться на болѣе выгодныя въ отношеніи направленія желѣзныхъ дорогъ. Указываемая здѣсь конкуренція часто разоряла обѣ стороны; практика указала очень удобный выходъ изъ этого положенія — соглашеніе и сліяніе между собою. Это составило второй періодъ въ исторіи американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Новое положеніе, улучшивъ отношенія между желѣзнодорожными предпріятіями, поставило населеніе въ еще болѣе безвыходное положеніе. Соглашенія заключались не только между желѣзными дорогами, но и между ними и пароходными обществами, если къ данному пункту можно было подходить водою. Соглашенія эти, извѣстныя въ Америкѣ подъ именемъ pools'овъ, дѣлали колоссальные обороты, вызывая въ соотвѣтствующей мѣрѣ разореніе отдѣльныхъ предпринимателей. Коренное же значеніе этого слова—горшокъ, касса, словомъ, сосудъ, въ который отовсюду притекаетъ содержимое и изъ котораго оно опять распредѣляется по соглашенію. Дороги, заключавшія между собою такое соглашеніе, вносили всѣ свои доходы въ общую кассу, чтобы затѣмъ распредѣлить ихъ по уговору.

---

*) О характерѣ американскихъ желѣзныхъ дорогъ см. „The Railway Problem.“, by A. B. Stickney, New-York, 1891.

Наиболѣе эксцентричныя предпріятія чаще всего зарождаются въ Чикаго; этотъ же городъ слѣдуетъ считать родиной американскихъ pools: тамъ состоялось впервые, въ 1870 г., соглашеніе между тремя желѣзными дорогами, направлявшимися къ городу Омага, и союзъ этотъ подъ именемъ Chicago-Omaha pool открыто велъ свое дѣло въ продолженіе 14 лѣтъ, пока иниціаторы этого дѣла не возстановили противъ себя общественное мнѣніе.

Вслѣдъ за періодомъ крайне оживленной дѣятельности по сооруженію желѣзныхъ дорогъ, начавшейся по окончаніи междоусобной войны и особенно усилившейся въ 1870 и 1871 гг., послѣдовало охлажденіе и недовѣріе общества къ выгодности этихъ предпріятій. Начатыя линіи не могли быть достроены за недостаткомъ средствъ; богатая банкирская фирма Кука и К°, стоявшая тогда во главѣ желѣзнодорожнаго дѣла въ Америкѣ, не могла реализировать свои бумаги не только у себя дома, но и въ Старомъ Свѣтѣ: къ нимъ отнеслись довольно равнодушно. Желѣзнодорожныя общества чаще стали закладывать свои предпріятія банкирамъ, но такъ какъ не имѣли достаточныхъ доходовъ, то выплата долговъ стала крайне затруднительна; объявились несостоятельныя дороги, а вслѣдъ затѣмъ начались банковые крахи въ громаднѣйшихъ размѣрахъ. Въ страшной неурядицѣ половины 1873 года сильно пострадала, между прочимъ, главная американская желѣзная дорога New York Central and Hudson River Railroad. Чтобы поддержать себя, ей пришлось вступить въ ожесточенную конкуренцію съ другими четырьмя линіями, ведущими на западъ, но уже въ слѣдующемъ году въ Саратогѣ состоялось между ними соглашеніе, которое, однако, продолжалось недолго. Борьба между главными восточными портами только усиливала желѣзнодорожныя недоразумѣнія. Дѣло въ томъ, что широкая волна американскаго товарнаго движенія, начинаясь въ серединѣ американскаго материка, въ С. Луи, Цинцинати, Чикаго, Мильвоки, Толедо и др., находитъ себѣ выходъ на міровой рынокъ черезъ четыре восточныхъ порта—Бостонъ, Нью-Іоркъ, Филадельфію и Балтимору. Каждому изъ этихъ пунктовъ, конечно, желательно направить къ себѣ бо̀льшую часть этого теченія, оживляющаго собою всю промышленную дѣятельность страны. Въ этой борьбѣ Бостону удалось выговорить себѣ наиболѣе льготные тарифы, доходившіе до половиннаго размѣра, и благодаря этому три другіе пункта стали терять массу груза. Такое отвлеченіе товарнаго движенія отъ установившагося направленія черезъ Нью-Іоркъ и Филадельфію заставило первый изъ этихъ городовъ войти въ ближайшее соглашеніе съ извѣстнымъ желѣзнодорожнымъ дѣльцомъ Вандербильтомъ, почти полнымъ собственникомъ громадной дороги New York Central and Hudson River Railroad, и ему удалось получить пониженіе тарифовъ отъ тѣхъ же пунктовъ слишкомъ на 60%.

Нѣсколько позже, въ 1873 г. желѣзныя дороги юга заключили съ мѣстными пароходными обществами другаго рода соглашеніе, такъ называемое «Money pool», по которому грузы распредѣлялись по предварительному уговору, при-

чемъ избытокъ выручки отдѣльной дороги или пароходнаго общества, за покрытіемъ собственной стоимости перевозки, распредѣлялся между всѣми союзниками поровну. Казалось-бы, что такое соглашеніе должно было установить извѣстную систему въ транспортированіи грузовъ, но на самомъ дѣлѣ, конкуренція между союзниками не прекращалась; тарифы понижались или повышались по личному усмотрѣнію; вмѣсто прибыли сталъ получаться убытокъ, и въ 1882 г. «Money pool» распался, чтобы вскорѣ въ 1885 году установить болѣе реальное соглашеніе. По примѣру южныхъ дорогъ, юго-западныя тоже составили соглашеніе, которое просуществовало, однако, недолго. Такою-же недолговѣчностью отличался и союзъ трансатлантическаго пароходнаго сообщенія — North Atlantic Steam Conference. Не перечисляя далѣе другихъ pools'овъ, которыхъ было въ Америкѣ очень много, замѣтимъ лишь, что въ основѣ ихъ лежало пользованіе дифференціальными тарифами (discrimination); но это понятіе въ Америкѣ имѣло болѣе широкое значеніе, чѣмъ въ Европѣ, гдѣ тарифы дифференцируются только по разстоянію. Въ Америкѣ-же они дифференцируются не столько по разстоянію, сколько по грузоотправителямъ, причемъ въ первомъ случаѣ такой тарифъ получаетъ совершенно противоположное значеніе: какая-нибудь дорога, назначая за далекое разстояніе низкій тарифъ для предупрежденія конкуренціи со стороны другихъ путей, сходящихся въ томъ-же пунктѣ, въ то же время къ ближайшимъ пунктамъ, лишеннымъ другихъ путей, назначаетъ гораздо болѣе высокіе фрахты. Въ результатѣ оказывается, что удешевленіемъ перевозки къ отдаленнымъ пунктамъ дорога отбиваетъ грузъ у конкурентовъ, а убытки отъ непомѣрнаго пониженія тарифовъ съ избыткомъ покрываетъ за счетъ отправителей къ ближайшимъ пунктамъ. Кромѣ того, дѣйствующій тарифъ къ одному отправителю примѣняется въ одномъ размѣрѣ, къ другому—въ другомъ, причемъ эти размѣры составляютъ предметъ тайнаго соглашенія между желѣзнодорожными предпринимателями и грузоотправителями. Никто не знаетъ общаго положенія дѣла и въ то же время каждый чувствуетъ свою зависимость отъ желѣзной дороги.

По увѣренію американскихъ изслѣдователей, никакая абсолютная власть въ мірѣ не выражалась въ такой суровой формѣ, какъ господство желѣзнодорожныхъ обществъ въ Америкѣ, и никто въ этой странѣ не воспользовался всѣми выгодами своего исключительнаго положенія, какъ Джей Гульдъ, владѣлецъ нѣсколькихъ дорогъ на западѣ. Онъ сдѣлался рѣшительно всемогущимъ, и біографія этого дѣятеля составляетъ собою исторію желѣзнодорожныхъ предпріятій въ Америкѣ за два десятилѣтія. «Черная пятница» 28 сентября 1869 года съ ея страшной паникой, вызванная въ Нью-Іоркѣ Джей Гульдомъ, служитъ наиболѣе рѣзкимъ выраженіемъ ненормальности установившихся между публикой и желѣзнодорожниками отношеній.

Такъ какъ главнымъ источникомъ благосостоянія населенія живущаго

внѣ крупныхъ промышленныхъ центровъ, являлось земледѣліе, то могущество pools'овъ прежде всего отразилось на землевладѣльцахъ. Вся выгода обширной торговли земледѣльческими продуктами поглощалась перевозчиками и земледѣльцы едва сводили концы съ концами. Отъ нихъ же начался протестъ противъ установившагося вымогательства, подкуповъ и самыхъ разнообразныхъ недобросовѣстныхъ соглашеній съ сильными въ ущербъ слабымъ, вызывавшихъ безпрестанныя банкротства.

Отдѣльные штаты не разъ возбуждали у себя вопросъ объ урегулированіи этихъ отношеній, даже издавались для этого спеціальные законы; но такъ какъ они имѣли силу лишь для одного штата, то общій характеръ дѣла мало измѣнялся. Въ этомъ направленіи впервые стали дѣйствовать штаты Иллинойсъ, Пенсильванія и Массачузетсъ. Многіе обращались со своими представленіями и въ конгрессъ, но желѣзнодорожники вездѣ имѣли сторонниковъ и всегда умѣли замять дѣло невыгодное для нихъ. Разслѣдованія (Investigations), произведенныя по этому предмету комитетомъ конгресса, раскрыли столько злоупотребленій, что нельзя было оставить дѣло въ такомъ видѣ. Докладъ комитета по этому предмету заканчивается слѣдующимъ характернымъ выводомъ: «pools'ы поддерживаютъ сильнаго за счетъ слабаго, богатаго за счетъ бѣднаго, крупнаго промышленника за счетъ мелкаго, поощряя въ то же время всякаго рода монополіи и ставя всю торговлю въ зависимость отъ немногихъ спекуляторовъ».

Послѣ продолжительныхъ преній, федеральное правительство актомъ 4 февраля 1887 г. рѣшило учредить особую коммисію, которая должна была вѣдать тарифные вопросы по перевозкѣ грузовъ изъ одного штата въ другой. Учрежденіе Interstate Commerce Commission имѣетъ громадное значеніе въ исторіи промышленнаго развитія страны, такъ какъ въ основу его были положены совершенно новые принципы, и правительство видимо измѣнило свое отношеніе къ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ. Упомянутый актъ впослѣдствіи нѣсколько разъ измѣнялся и дополнялся, и нынѣ сущность его заключается въ слѣдующемъ *). Компетенціи Interstate Commerce Commission подлежатъ лишь недоразумѣнія, возникающія по перевозкѣ грузовъ изъ одного штата въ другой по желѣзной дорогѣ или на пароходѣ; дѣла же возникающія въ предѣлахъ одного штата разсматриваются учрежденіями этого штата. Желѣзнодорожнымъ обществамъ вмѣняется въ обязанность не назначать чрезмѣрныхъ тарифовъ и притомъ не дѣлать различія между грузоотправителями или пассажирами, т. е. свои правила примѣнять ко всѣмъ одинаково, не дѣлая уступокъ однимъ и не обременяя излишне другихъ; при опредѣленіи тарифовъ между разными пунктами въ одномъ направленіи принимать во вниманіе разстояніе; транспортнымъ обществамъ запрещается

*) The Act to Regulate Commerce as ammended, together with acts Supplementary thereto. Washington. 1893.

входить между собою въ соглашенія, чтобы общую прибыль дѣлить согласно уговору (pooling); печатаніе и публикація тарифовъ, классификація грузовъ и пр. дѣлаются обязательными; заблаговременно (за 10 дней) опубликованные тарифы обязательны для желѣзныхъ дорогъ; измѣненія тарифовъ должны быть тоже опубликованы заблаговременно, съ указаніемъ времени, когда новое положеніе входитъ въ силу; копіи со всѣхъ распоряженій по этому предмету и соглашеній сообщаются въ Interstate Commerce Commission. Жалобы на неправильныя дѣйствія транспортныхъ обществъ подаются либо въ упомянутую коммисію, либо въ судъ, но одновременно нельзя обращаться и въ судъ, и въ коммисію; наказаніе налагается денежное, или даже личное задержаніе не болѣе 2 лѣтъ въ одиночномъ заключеніи, либо и то и другое наказаніе вмѣстѣ по усмотрѣнію суда (§ 10). Наказаніе налагается и за невѣрное взвѣшиваніе, невѣрную классификацію груза, невѣрную накладную и пр.

Interstate Commerce Commission состоитъ изъ 5 членовъ, назначаемыхъ президентомъ по представленію сената, на шесть лѣтъ, причемъ ежегодно выбываетъ одинъ; одной и той же политической партіи не можетъ быть болѣе 3 членовъ, и имъ запрещаются всякія другія занятія. Коммисіи предоставляется право вмѣшиваться въ коммерческія дѣла перевозчиковъ, требовать представленія книгъ, договоровъ и другихъ документовъ и проч. Словомъ, коммисіи предоставлялись довольно широкія полномочія, и потому можно было думать, что она положитъ конецъ желѣзнодорожнымъ pools'амъ. Однако, ближайшая практика показала, что несмотря на множество поправокъ и дополненій къ закону 4 февраля 1887 года, сущность его такъ мало отвѣчаетъ дѣйствительности, что зло осталось въ своей полной силѣ—измѣнилась только его форма. Неполнота и недостаточная ясность закона всегда толковалась судомъ въ пользу отвѣтчика, благодаря чему желѣзнодорожные и пароходные pools'ы и понынѣ процвѣтаютъ въ Америкѣ. Еще не такъ давно East Vanderbilt R. R., Union Pacific and Chicago R. R. и North Western R. R. составили соглашеніе по перевозкѣ грузовъ съ береговъ Атлантическаго океана къ берегамъ Тихаго; такое же соглашеніе состоялось и между Southern Railway C⁰ и Steam Ship Association. Неуспѣхъ новаго закона объясняется, между прочимъ, трудностью добиться въ американскихъ судахъ окончательнаго рѣшенія; дѣло изъ одного суда переходитъ въ другой, тянется годы и поглощаетъ массу денегъ; поэтому тягаться частнымъ лицамъ съ богатыми союзами почти не приходится; самое вѣрное дѣло можно оттянуть на нѣсколько лѣтъ и заставить истца пойдти на всякіе уступки и компромисы.

Interstate Commerce Commission издаетъ ежегодные отчеты о своей дѣятельности *), въ которыхъ раскрывается масса безобразія, рядъ неспра-

*) Annual Report of the Interstate Commerce Commission. Washington.

ведливостей, и въ рѣдкихъ случаяхъ коммисія бываетъ въ силѣ устранить злоупотребленіе; чаще всего дѣятельность коммисіи носитъ характеръ третейскаго суда. Нѣкоторые факты изъ практики коммисіи, касающіеся транспортировки нефтяныхъ грузовъ, будутъ приведены въ слѣдующей главѣ, а пока можно лишь констатировать, что благія намѣренія, которыми были проникнуты составители закона 4 февраля 1887 года, такъ и остались намѣреніями. Повидимому, даже общество не особенно сочувствуетъ такому вмѣшательству правительства въ частныя дѣла, и отчасти этимъ можно объяснить неуспѣхъ упомянутаго закона. Подавляющую силу pools'овъ чувствуютъ только грузоотправители, а для массы народа участники pools'овъ дѣлаютъ хорошія business.

Несочувствіе американскаго общества правительственному вмѣшательству выразилось не менѣе опредѣленно по нѣсколько аналогичному вопросу о промышленныхъ союзахъ, стачкахъ, синдикатахъ и т. п. соглашеніяхъ, наиболѣе распространенныхъ подъ общимъ собирательнымъ именемъ trust'овъ.

Подъ нимъ обыкновенно подразумѣваютъ союзъ нѣсколькихъ конкурирующихъ между собой торговцевъ съ цѣлью по возможности съ одной стороны удешевить производство, съ другой — установить болѣе высокія цѣны на готовые продукты. Обѣ цѣли достигаются частью удешевленіемъ пріобрѣтаемаго сыраго матеріала, частью сокращеніемъ личнаго состава путемъ централизаціи управленія въ одномъ мѣстѣ, частью урегулированіемъ производства и наконецъ прямымъ поднятіемъ цѣнъ на товаръ, производство котораго сосредоточено въ однихъ рукахъ, и слѣдовательно потребитель volens-nolens принуждается платить за него дороже.

Такимъ образомъ, trust по существу есть либо монополизація данной промышленности, либо стремленіе къ ней; всѣ участники въ немъ пользуются выгодами пропорціонально своему капиталу, другимъ же, конкурирующимъ лицамъ, желающимъ оставаться независимыми, представляется печальная альтернатива: либо слиться съ trust и пользоваться общими выгодами, либо выступить противъ могущественной организаціи и въ концѣ концовъ уступить ей въ непосильной борьбѣ. Подобная организація задумывается и выполняется чрезвычайно хитро и искусно, представляя собою chef-d'oeuvre современной американской торгово-промышленной изобрѣтательности и изворотливости, проявленіе высокой дѣловитости и практичности. По замѣчанію W. Cook'a, trust'ы одновременно служатъ выразителями американскаго духа и символомъ американскаго хищничества *). Такимъ образомъ, скромное англійское слово trust, означавшее довѣріе, надежду, упованіе, пересаженное на американскую почву, постепенно получало совершенно несвойственное ему значеніе. Слово trust беретъ свое начало изъ

*) «Trusts», the Recent, Combinations in Trade, by W. Cook.

англійскаго правоваго института, по которому одному или нѣсколькимъ лицамъ — trustee — ввѣряется какое нибудь дѣло или предпріятіе. Строго аналогичнаго понятія нѣтъ въ нашемъ законодательствѣ; но англійскій trustee по существу есть нѣчто среднее между опекуномъ, душеприкащикомъ, повѣреннымъ, кураторомъ и пр. Само собою разумѣется, что въ этой своей невинной формѣ trustee является въ общемъ строѣ общества весьма полезнымъ дѣятелемъ и чаще всего встрѣчается въ семейныхъ дѣлахъ. Но когда въ Америкѣ вздумали ввести тотъ-же принципъ въ организацію промышленныхъ предпріятій, то результаты получились совершенно другіе. Лучшій знатокъ американскихъ оттѣнковъ англійскаго языка Вебстеръ *) въ слѣдующихъ выраженіяхъ характеризуетъ это своеобразное понятіе: «trust» есть союзъ промышленныхъ предпринимателей, задавшійся цѣлью умышленно и искусственно придуманными способами поднять цѣну на данный товаръ значительно выше дѣйствительной стоимости его производства. Союзы подобнаго рода, безъ сомнѣнія, существуютъ и споконъ вѣку, но нигдѣ они не производили на общество такого угнетающаго и растлѣвающаго вліянія, какъ въ Соединенныхъ Штатахъ, гдѣ все такъ своеобразно, а потому своеобразны и «trust»'ы. Въ старину подобныя соглашенія ограничивались лишь установленіемъ цѣнъ на сырые или готовые продукты, причемъ за нарушеніе договора союзниками назначались денежные штрафы, которые, однако, не мѣшали договаривающимся сторонамъ входить еще въ другія тайныя соглашенія исключительно въ личныхъ интересахъ. Въ этой примитивной формѣ «trust»'ы процвѣтаютъ и понынѣ въ Старомъ Свѣтѣ, представляя собою сравнительно невинныя организаціи. Такой же характеръ «trust»'ы первоначально имѣли и въ Америкѣ, такъ какъ они были цѣликомъ заимствованы изъ Великобританіи. Но такъ продолжалось сравнительно недолго, до начала 80 годовъ, когда упомянутый выше Джонъ Рокфеллеръ, учредитель Standard Oil C°, тѣснимый преслѣдованіями правительствъ какъ отдѣльныхъ штатовъ, такъ и цѣлой федераціи, задумалъ новую организацію промышленной дѣятельности, съ помощью которой онъ быстро подавилъ всякую конкуренцію и поставилъ руководимое имъ дѣло въ такое положеніе, что оно въ короткое время располагало десятками милліоновъ долларовъ, нажитыми благодаря новой комбинаціи. Колоссальный успѣхъ предпріятія Рокфеллера привлекъ къ себѣ всеобщее вниманіе и вызвалъ массу подражателей. Подробности упомянутой организаціи будутъ изложены въ слѣдующей главѣ, спеціально посвященной этому предмету, а теперь замѣтимъ лишь, что основная идея ея заключалась въ томъ, чтобы по возможности полно сплотить отдѣльныя предпріятія и образовать изъ нихъ одно независимое цѣлое, могущее давать тонъ и направленіе всему дѣлу. Лица или учрежденія, заинтересованныя въ какой либо

*) Webster's International Dictionary of the English Language. 1893.

отрасли торговли или промышленности, образуютъ союзъ, въ который вносятъ все свое предпріятіе, получая взамѣнъ его въ соотвѣтствующемъ размѣрѣ акціи или сертификаты, сохранныя квитанціи союза. Послѣдній выбираетъ изъ среды участниковъ совѣтъ (Board of trust), который всецѣло и ведетъ новое дѣло. Съ юридической стороны какъ будто все осталось по старому, каждый союзникъ продолжаетъ дѣйствовать самостоятельно, но фактически положеніе дѣла совершенно измѣняется. Совѣтъ или, короче, кто либо изъ его руководителей, располагая судьбой всѣхъ участниковъ, легко устанавливаетъ цѣны какъ на сырые, такъ и на готовые продукты. Мало того, онъ обрекаетъ нѣкоторыя изъ союзныхъ предпріятій на усиленную дѣятельность, тогда какъ другимъ совершенно дѣлать нечего. Происходитъ сосредоточиваніе производства въ нѣсколькихъ заранѣе намѣченныхъ пунктахъ и рукахъ, и урегулированіе торговли и промышленности представляется уже легкой задачей.

Совѣтъ непосредственно не имѣетъ никакого предпріятія, и повидимому существуетъ только для распредѣленія прибылей и убытковъ между заинтересованными сторонами; но онъ косвенно вліяетъ на подборъ личнаго состава всѣхъ предпріятій и благодаря этому является фактическимъ владѣльцемъ всего дѣла. Союзники, оставшіеся безъ работы, тоже ничего не теряютъ, потому что вся прибыль собирается въ общей кассѣ, откуда она распредѣляется пропорціонально внесеннымъ капиталамъ. При существованіи въ какой либо мѣстности trust'а, появленіе независимаго дѣятеля рѣдко представляетъ серьезную опасность: союзъ настолько силенъ, что легко подавляетъ единичную конкуренію, а въ крайнемъ случаѣ привлекаетъ ее на свою сторону предоставленіемъ ей доли участія въ общихъ прибыляхъ. Таковъ основной характеръ trust'а новаго типа, созданнаго Рокфеллеромъ. Подобная организація настолько выгодна для участниковъ, что, по заявленію многихъ изъ нихъ въ правительственныхъ коммисіяхъ, они нерѣдко, оставаясь безъ всякой работы, въ одинъ годъ получали больше прибыли, чѣмъ за десять лѣтъ неутомимаго труда. Само собою разумѣется, что вся эта выгода является прямымъ убыткомъ для потребителей: благополучіе союзниковъ создается на обираніи тѣхъ, кто не принимаетъ въ trust'ѣ непосредственнаго участія, а между тѣмъ нуждается въ данномъ товарѣ или производствѣ.

Успѣхъ первыхъ trust'овъ вызвалъ множество подражателей, и почти съ увѣренностью можно сказать, что въ описываемомъ государствѣ не осталось сколько-нибудь значительнаго предпріятія, которое въ той или другой формѣ не приняло бы участія въ trust'ахъ. Наиболѣе выдались изъ нихъ, кромѣ упомянутой организаціи Рокфеллера, слѣдующіе trust'ы: союзъ по торговлѣ скотомъ (Cattle trust), по торговлѣ хлопчатобумажнымъ масломъ (Cotton seed oil trust), солью (Salt trust), каучукомъ (Rubber trust), сахаромъ (Sugar trust), спиртными напитками (Wiskey trust), свинцомъ (Lead

trust), коврами (Carpet trust), зубоврачебными приспособленіями (Dental-tool trust), союзъ могильщиковъ и гробовщиковъ (Coffin and undertaker's supply trust), „Envelope trust", „Glass Trust", „New York Meat trust", Brooklin Warehouse trust", „Milk Trust", и пр. и пр.

Правительственныя разслѣдованія этого явленія *) въ Соединенныхъ Штатахъ и въ Канадѣ раскрыли множество темныхъ сторонъ американской промышленной дѣятельности и заставили правительство обратить на него серьезное вниманіе. Въ результатѣ получилось множество судебныхъ преслѣдованій отдѣльныхъ лицъ и прекращеніе различныхъ trust'овъ.

Вслѣдъ за Standart Oil Trust образовался подъ аналогичнымъ именемъ союзъ сахароваровъ въ штатѣ Нью-Іоркъ, гдѣ сосредоточены наиболѣе значительные сахарорафинадные заводы. Первоначально въ составъ сахарнаго trust'а входили заводы съ производствомъ около 85% одного штата Нью-Іоркъ и Совѣтъ этого учрежденія, получивъ въ свое распоряженіе акціи союзныхъ заводовъ въ суммѣ около 15—20 милл. дол., немедленно выпустилъ въ замѣнъ ихъ свои сертификаты въ суммѣ втрое превышавшей дѣйствительный капиталъ. Сходная система практиковалась всѣми подобными союзами, этимъ раздувалось предпріятіе и оно пріобрѣтало большую солидность. Дѣла шли настолько выгодно, что очень скоро по дутымъ сертификатамъ стали выдавать по 10—12%, что на дѣйствительный капиталъ составляло слишкомъ 30%. Сахарный trust образовался первоначально въ 1884 году, и очень скоро онъ изъ штата Нью-Іоркъ распространилъ свое вліяніе на сахаровареніе цѣлаго государства, и сертификаты его въ 75 долларовъ вскорѣ стали котироваться на биржѣ по 126 дол. Упомянутое выше удвоеніе, утроеніе и вообще увеличеніе въ сертификатахъ trust'овъ дѣйствительнаго капитала представляемаго акціями союзниковъ, носитъ характерное названіе *разбавленія водою* и американцы придумали для этой финансовой операціи новое слово «watered». Съ укрѣпленіемъ Sugar trust'а, многіе сахароочистительные заводы перестали дѣйствовать, масса рабочихъ осталась безъ работы, упразднилась дорогостоящая администрація пріостановленныхъ заводовъ, и, слѣдовательно, производство сахара союзу обходилось гораздо дешевле, чѣмъ прежде, но на потребителѣ это отражалось какъ разъ наоборотъ: рыночная цѣна постоянно поднималась, что̀ и является конечною цѣлью предпринятаго соглашенія. Упомянутые комитеты сената раскрыли въ своихъ трудахъ такія злоупотребленія Sugar trust'а, что судъ раскассировалъ его въ 1889 году. Но это только на бумагѣ, а на дѣлѣ упо-

*) Report in relation to the Sugar and Standart Oil trust by the Committee of Manufactures House of Representatives. Washington. 1889; Sugar trust. House of Representatives, Report № 4165: Report of the Committee of the Senat of New-York, on the Investigation relative to Trust. New-York. 1888; Report on the Constitution, Attributes, and legal Statutes of «Trusts» in the United States. London. 1890.

мянутая организація быстро приспособилась къ новымъ требованіямъ и продолжала свое существованіе на законномъ основаніи.

Cotton seed oil trust и Cotton bagging trust тоже явились подражаніемъ нефтянаго trust'а, но организовались менѣе умѣло. Союзъ первыхъ имѣлъ цѣлью сосредоточить въ своихъ рукахъ производство хлопчатобумажнаго масла. При обширной культурѣ хлопчатника въ Америкѣ дѣло это представлялось чрезвычайно выгоднымъ и въ него вошли не только торговцы сѣменами и масломъ, но и владѣльцы маслобоенъ, и вскорѣ вся страна была заинтересована дѣятельностью этого trust'а. Не обошлось и здѣсь безъ «разбавленія водою» основнаго капитала, который изъ 14 милл. дол. въ акціяхъ союзниковъ превратился въ 55 милл. дол. въ сертификатахъ Cotton seed oil trust'а. Другая изъ упомянутыхъ организацій—Cotton bagging—преслѣдовала цѣль укрѣпить цѣны на упаковочные матеріалы для транспортированія хлопка. Здѣсь, какъ и тамъ, соединились вмѣстѣ производители грубыхъ джутовыхъ мѣшковъ, идущихъ для хлопка, производители полосоваго желѣза, употребляемаго для скрѣпленія тюковъ, оптовые торговцы упомянутыми товарами и пр.; дѣла этого trust'а шли превосходно, но эта организація вмѣстѣ съ Cotton seed oil trust попала подъ судъ и была раскассирована. Много было затрачено средствъ на борьбу съ правительствомъ, но на этотъ разъ безуспѣшно.

Wiskey trust имѣлъ тоже большой успѣхъ, привлекшій къ себѣ почти 80% спиртоочистительныхъ заводовъ; масса ихъ была закрыта и бездѣйствовала; оживленно работали только немногіе заводы, и для союзниковъ это дѣло представляло весьма выгодный business. Этотъ trust тоже былъ раскассированъ судомъ.

Не перечисляя далѣе другихъ trust'овъ, можно безошибочно сказать, что нѣтъ въ странѣ предмета сколько-нибудь значительной торговли, который не былъ бы предметомъ какаго нибудь trust'а. Восьмидесятые годы были періодомъ наиболѣе оживленнымъ для разныхъ дѣльцовъ и наименѣе благопріятнымъ для производителей и потребителей. Такъ какъ въ основѣ главнѣйшихъ производствъ лежитъ переработка сельско-хозяйственныхъ продуктовъ, то американскіе trust'ы всей своею тяжестью обрушились прежде всего на землевладѣльцевъ: союзъ нѣсколькихъ желѣзнодорожныхъ обществъ съ владѣльцами складовъ въ Минеаполисѣ поставилъ землевладѣльцевъ двухъ наиболѣе хлѣбородныхъ штатовъ Миннезоты и Дакоты въ такое безвыходное положеніе, что они принуждены были упрашивать trust принять ихъ товаръ по какой угодно цѣнѣ, чѣмъ trust, конечно, охотно пользовался.

Въ томъ же хлѣбородномъ районѣ Дакоты и Иллинойса другой trust поднялъ цѣны на замледѣльческія орудія до такой степени, что обыкновенную сноповязалку нельзя было достать даже за тройную и четверную цѣну. Чтобы выйти изъ такого положенія земледѣльцы этой мѣстности назначили большую премію за изобрѣтеніе новой сноповязалки.

Въ томъ же Иллинойсѣ или вѣрнѣе въ его промышленной столицѣ— Чикаго — зародился и окрѣпъ знаменитый trust четырехъ великановъ. Формально союзъ этотъ назывался «Big four trust» и состоялъ изъ четырехъ обществъ, которые сообща монополизировали всю обширную торговлю скотомъ между Чикаго и западными штатами. Стѣсняя скотовладѣльцевъ и заставляя ихъ продавать свой товаръ за безцѣнокъ, они въ то же время подняли цѣну на мясо, и такимъ образомъ благополучіе trust'а росло съ двухъ сторонъ.

Нерѣдко подобныя общества оперировали безъ содѣйствія желѣзныхъ дорогъ; иногда же они принуждались входить съ ними въ довольно убыточныя соглашенія. Случалось, что та или другая желѣзная дорога настолько понижала свои тарифы на перевозку скота въ данномъ направленіи, что гдѣ нибудь по ея линіи устраивалась скотобойня въ промышленныхъ размѣрахъ. Бывало однако и такъ, что живой скотъ перевозился дешевле мяса, и тогда конечно не представлялось никакого разсчета имѣть спеціальныя заведенія въ промежуточныхъ пунктахъ.

Словомъ, pool'и и trust'ы совершенно измѣнили всѣ естественныя географическія условія, искуственно вызывая оживленіе тамъ, гдѣ въ дѣйствительности не представлялось никакихъ выгодъ. Во многихъ штатахъ trust'ы были привлекаемы къ суду, и въ 1888 году American cotton oil trust первый предсталъ предъ судомъ штата Луизіаны, который объявилъ его недѣйствительнымъ; затѣмъ Coal trust въ Пенсильваніи, Sugar trust—въ Нью-Іоркѣ, Illuminating gas trust въ Иллинойсѣ разновременно испытали ту же участь. Однако, во всѣхъ этихъ случаяхъ признавались лишь частныя нарушенія уставовъ, но не указывалось на преступность самой организаціи. Мало того, среди американскихъ ученыхъ нашлись и защитники trust'овъ, указывающіе на пользу этихъ организацій и видящіе опасность только въ той ихъ формѣ, когда trust'ы соединяются съ перевозочнымъ обществомъ и тѣмъ лишаютъ возможности возникновенія какой бы то ни было конкуренціи. Trust'ы же безъ такого соглашенія, по ихъ мнѣнію, благодаря ожидаемымъ значительнымъ выгодамъ, могутъ вызвать образованіе другого такого же trust'а и слѣдовательно здѣсь нѣтъ никакой монополіи. Несмотря на эти разъясненія, многіе отдѣльные штаты, а затѣмъ и союзный конгрессъ, поспѣшили высказаться противъ trust'овъ вообще; въ своемъ рвеніи пресѣчь зло въ самомъ корнѣ, они зашли слишкомъ далеко, предложивъ такія мѣры, выполненіе коихъ въ дѣйствительности повлекло бы совершенное прекращеніе всякихъ коммерческихъ сношеній. Такъ, штатъ Миссури 9 мая 1889 г. рѣшительно высказался противъ trust'а, установивъ два коренныхъ положенія: 1) воспрещается всякая организація, имѣющая цѣлью искуственнымъ путемъ урегулированіе цѣнъ или ограниченіе производства; 2) воспрещается всякимъ обществамъ принимать участіе въ дѣлахъ trust'овъ, принимать его сертификаты и пр. подъ опасеніемъ конфискаціи всего иму-

щества trust'а и присужденія къ тюремному заключенію нарушителей этого закона. Однако, когда министръ, на котораго было возложено выполненіе этого закона, обратился ко всѣмъ промышленнымъ корпораціямъ штата съ требованіями формальнаго заявленія о своемъ неучастіи въ trust'ахъ. то вездѣ встрѣтилъ рѣшительное сопротивленіе; послѣдовавшее вслѣдъ затѣмъ съ его стороны распоряженіе о недѣйствительности корпорацій, основанныхъ на разрѣшеніяхъ штата, и о лишеніи правъ обществъ, дѣйствующихъ въ Миссури по разрѣшеніямъ другихъ штатовъ, оказалось значительнымъ превышеніемъ предоставленной ему власти. По конституціи штата, исполнительному органу правительства вовсе не принадлежатъ прерогативы судебной власти, и въ данномъ случаѣ корпорація штата Миссури могла потерять свои хартіи лишь по приговору верховнаго суда названнаго государства; другія же корпораціи могли быть лишены своихъ правъ только конгрессомъ.

Въ Техасѣ пошли въ этомъ направленіи гораздо дальше и пришли къ постановленіямъ, не имѣющимъ никакой юридической подкладки. Законодательное собраніе штата, состоя преимущественно изъ земледѣльцевъ, вотировало такое же постановленіе, какъ и въ Миссури, причемъ здѣсь даже не требовалось формальнаго удостовѣренія принадлежности данной корпораціи къ trust'амъ, а для этого достаточно было одного «голоса народа». Достойно вниманія здѣсь то, что trust'ы воспрещались лишь промышленнымъ и перевозочнымъ обществамъ, интересы коихъ расходились съ интересами земледѣльцевъ. Послѣднимъ же, напротивъ, разрѣшалось сохранять свои организаціи по торговлѣ скотомъ, хлопкомъ и хлѣбными запасами. Такимъ образомъ, въ названномъ штатѣ trust'ы воспрещались лишь относительно, составляя въ то же время кастовую привилегію земледѣльцевъ. Само собою разумѣется, что такое разрѣшеніе вопроса нигдѣ не могло встрѣтить сочувствія и, какъ противорѣчащее конституціи, осталось безъ послѣдствія *). Въ Мичиганѣ проявилось такое же кастовое отношеніе къ trust'амъ. Въ Миннезотѣ trust'ы лишались всѣхъ своихъ правъ, причемъ покупателю товара, на который искуственно была поднята цѣна, представлялось оставить себѣ товаръ, не платя за него ничего. Во многихъ другихъ штатахъ одновременно съ этимъ были изданы по существу такія же постановленія; разница заключалась преимущественно въ размѣрѣ денежнаго штрафа и продолжительности тюремнаго заключенія.

Федеральное правительство, производя черезъ мануфактурные комитеты сената разслѣдованіе trust'овъ, тоже было озабочено скорѣйшимъ разрѣшеніемъ столь важнаго вопроса. На разсмотрѣніе конгресса поступило нѣсколько проектовъ по настоящему предмету, причемъ большинство ихъ относилось къ trust'амъ чрезвычайно сурово. Изъ нихъ наибольшаго вниманія заслужилъ

*) Babled. Les Syndicats des producteurs et détenteurs de marchandises.

проектъ Шермана, на основаніи котораго 2 іюля 1890 года состоялось вотированіе закона противъ trust'овъ. Здѣсь необходимо вспомнить, что уже было говорено ранѣе относительно вмѣшательства союзнаго правительства въ торговыя и промышленныя дѣла. Какъ и при обсужденіи билля Interstates Commerce Commission, конгрессъ, оставивъ за правительствомъ каждаго штата право устанавливать у себя тѣ или другіе порядки, призналъ полезнымъ выработать общія положенія для тѣхъ предпріятій, которыя одновременно затрогиваютъ интересы нѣсколькихъ штатовъ. § 1 упомянутаго закона слѣдующимъ образомъ формулируетъ сущность новаго положенія: признается незаконнымъ всякое соглашеніе или союзъ въ формѣ trust'а или въ иной, всякая тайная сдѣлка, имѣющая цѣлью ограничить торговый обмѣнъ между штатами или съ другими государствами. Всякій участникъ упомянутаго соглашенія подлежитъ наказанію въ формѣ штрафа до 5,000 дол. или тюремнаго заключенія до 1 года, или обѣимъ этимъ мѣрамъ по усмотрѣнію суда.

Въ предвидѣніи возможности преслѣдованія по новому закону и конфискаціи имущества, нѣкоторыя организаціи поспѣшили сами прекратить свою дѣятельность, съ тѣмъ, конечно, чтобы вновь возродиться въ другой формѣ и примѣнительно къ новымъ условіямъ. Такъ, напр., въ Калифорніи отдѣленіе упомянутаго выше Нью-Іоркскаго Sugar trust'а, такъ же какъ и Lead trust и Cotton oil trust роздали свое имущество отдѣльнымъ своимъ сочленамъ и слѣдовательно формально прекратили свое существованіе. Однако, вслѣдъ затѣмъ trust'ы опять возобновились въ формѣ промышленныхъ ассоціацій. Преслѣдованіе Wiskey trust'а въ Массачузетѣ, равно какъ Coal trust'а въ Пенсильваніи, пока еще не привели къ результату вслѣдствіе безконечной судебной волокиты. Прямымъ слѣдствіемъ этихъ преслѣдованій является непосредственно паденіе курса на сертификаты trust'овъ: какъ прежде онъ поднялся невѣроятно быстро, такъ теперь столь же внезапно онъ упалъ, вызвавъ всеобщую панику въ массѣ заинтересованныхъ въ упомянутыхъ предпріятіяхъ лицъ. Быть можетъ, это обстоятельство играло не послѣднюю роль въ промышленномъ кризисѣ и финансовыхъ крахахъ, особенно усилившихся въ Соединенныхъ Штатахъ въ періодъ 1890—93 гг.

Принятіе той или другой законодательной мѣры въ Америкѣ есть результатъ безпрерывной борьбы партій; есть основаніе думать, что trust'ы поддерживались республиканской партіей и ея правительствомъ, которое съ своей стороны находило въ нихъ прочную опору своего могущества. Паденіе республиканскаго режима многіе склонны приписывать солидарности его съ упомянутыми организаціями, которыя возстановили противъ себя общественное мнѣніе страны. Слишкомъ суровое отношеніе конгресса къ trust'амъ скорѣе есть побѣда страсти, чѣмъ хладнокровнаго изслѣдованія предмета. Строгая форма новаго закона препятствуетъ его правильному примѣненію, и безъ сомнѣнія онъ бы легче достигъ преслѣдуемой цѣли, если бы болѣе объективно отнесся къ отдѣльнымъ вопросамъ.

Учрежденіе Standard Oil Company и преобразованіе ея въ Standard Oil Trust.

Развитіе рельсовой сѣти въ Пенсильваніи. Союзъ Рокфеллера съ Андрюсомъ и Флаглеромъ образованіе Standard Oil C°. Тайныя соглашенія съ желѣзными дорогами. Образованіе союза «независимыхъ» заводчиковъ. Судъ надъ Пенсильванской желѣзной дорогой. Разоблаченія тайныхъ соглашеній. Новыя соглашенія съ желѣзными дорогами. Прокладка перваго магистральнаго нефтепровода. Преобразованіе Standard Oil C° въ Standard Oil Trust. Договоръ Standard Oil Trust'a. Усиленіе «независимыхъ». Сооруженіе новыхъ нефтепроводовъ. Судебное преслѣдованіе Standard Oil Trust'a. Стремленіе Standard Oil Trust'a распространить свое вліяніе на всѣ міровые рынки. Современное положеніе дѣла.

Крайне высокая цѣна нефтяныхъ продуктовъ въ Америкѣ въ началѣ 60-хъ годовъ, доходившая до 9 долл. за бариль, объясняется не столько дороговизною самаго товара, сколько побочными условіями, которыя были выяснены въ предъидущихъ главахъ. Несмотря на близость и обиліе лѣса въ мѣстахъ добычи нефти, вслѣдствіе недостатка бондарей, стоимость бочки доходила до 4 дол., т. е. въ нѣсколько разъ превышала дѣйствительную стоимость товара. Равнымъ образомъ и доставка послѣдняго сначала къ мѣстамъ переработки, а потомъ къ мѣстамъ потребленія, за полнымъ отсутствіемъ правильныхъ путей сообщенія обходилась чрезвычайно дорого. Указанныя обстоятельства въ связи съ общими экономическими условіями нефтеноснаго района тогда же вполнѣ выяснили, что въ нефтяномъ дѣлѣ наиболѣе выгоды можно ожидать не отъ добычи или обработки нефти, а отъ выгодной ея перевозки и умѣлой организаціи ея торговли.

Во всемъ штатѣ Пенсильванія въ 1860 году было 2598 миль рельсовыхъ путей; первая желѣзная дорога пересѣкла нефтяной районъ лишь въ 1863 г. но за то съ тѣхъ поръ желѣзнодорожная сѣть названнаго штата стала быстро разростаться: въ 1870 г. общая длина ея составляла 4656 миль, въ 1880 г.—6190 миль, въ 1887—8069 м. и въ 1892 году—9,159 миль. Нефтяная область скоро была связана съ атлантическими портами тремя желѣзными дорогами—Pennsylvania R. R., New-York Central R. R. C° и Erie Rail Road C°, которыя взимали за перевозку одного бариля сырой или очищенной нефти по 4 1/2 дол. Судьба нефтянаго дѣла цѣликомъ была въ рукахъ названныхъ дорогъ и только поддержаніемъ хорошихъ отношеній съ ними можно было получить преобладающее положеніе надъ конкурентами. На этотъ-то предметъ первый обратилъ вниманіе въ половинѣ 60-хъ годовъ нѣкій Джонъ Рокфеллеръ изъ

Кливланда въ Огайо *). Онъ началъ свою дѣятельность въ родномъ городѣ въ качествѣ простаго клерка, затѣмъ принималъ участіе въ партизанской войнѣ, по окончаніи которой занялся въ Кливландѣ мучной торговлей. Успѣхи первыхъ піонеровъ нефтянаго дѣла скоро достигли Кливланда и Рокфеллеръ, подчиняясь общему теченію, продалъ свое предпріятіе, чтобы вмѣстѣ съ двумя своими друзьями, Андрюсомъ и Флаглеромъ, вступить въ нефтяное дѣло. Спустя всего 5 лѣтъ, въ 1870 году, Рокфеллеръ со своими компаньонами и нѣсколькими другими лицами значительно расширили свое предпріятіе, образовавъ для этой цѣли въ Кливландѣ Standard Oil C⁰ съ основнымъ капиталомъ въ 1 милл. долларовъ, что̀ по американскому масштабу является не особенно значительнымъ дѣломъ. Однако, ближайшая практика показала, что при умѣломъ его веденіи можно было получить преобладающее положеніе. Главнѣйшіе участники предпріятія Рокфеллера, во главѣ съ послѣднимъ, въ концѣ 1871 года образовали новое общество—South Improvement C⁰, которое 18 января слѣдующаго года вошло съ Пенсильванскою желѣзною дорогою въ частное соглашеніе (agreement) **), по которому новое общество, гарантируя дорогѣ извѣстный доходъ, выговорило себѣ со стороны послѣдней значительныя тарифныя уступки и скидки въ размѣрѣ отъ 40 ц. до 1 дол. 32 цен. за бариль, тогда какъ всѣ другіе грузоотправители должны были нести чрезмѣрно высокій тарифъ. Названная желѣзная дорога съ своей стороны заключила поэтому съ Эрійской и Нью-Іоркской жел. дорогами соглашеніе, въ силу котораго изъ всего нефтяного груза, поступавшаго на нее, она удерживала за собою лишь 45 проц., а 55 дѣлила поровну между двумя другими по 27½% каждой. Соглашеніе это явилось для всѣхъ такою неожиданною новостью, что поразило нефтепромышленниковъ какъ громомъ, вызвавъ съ ихъ стороны справедливое негодованіе и рѣзкій протестъ; вслѣдствіе этого протеста, законодательство Пенсильваніи принуждено было уничтожить хартію дарованную South Improvement C⁰ и послѣдняя прекратила свое кратковременное существованіе. Предприниматели, не связанные со Standard Oil C⁰, сильно возстановили правительство штата противъ этой компаніи и при его содѣйствіи заключили 25-го марта 1872 года съ желѣзнодорожными обще-

*) Всѣ подробности организаціи Standard Oil Company и превращенія ея въ Standard Oil Trust взяты нами главнымъ образомъ изъ капитальнаго разслѣдованія мануфактурнаго комитета первой сессіи 50-го конгресса, произведеннаго подъ предсѣдательствомъ Bacon'a. Трудъ этого комитета изданъ въ 1889 году въ Вашингтонѣ подъ заглавіемъ: Report in Relation to the Sugar Trust and Standard Oil Trust by the Committee of Manufactures, House of Representatives. Далѣе этотъ трудъ для краткости будетъ цитироваться просто «Report etc.» См. по этому же предмету множество брошюръ Д. Райса (Geo. Rice) и др.: Railway Discriminations! As given to the Standard Oil Trust, 1888; Argument of F. Gowen delivered before the Interstate Commerce Commission, 17 th Janv. 1888; Argument of F. Gowen in the Matter of the Investigation of the Standard Oil Trust. 1889; Supreme Court city and county of New-York (Summons and Complaint) Geo. Rice vs. J. Rockeffeller etc. 1893.

**) Соглашеніе это полностью напечатано въ Report etc., pp. 357—361.

ствами соглашеніе другаго характера, по которому было условлено сохранять одинаковые тарифы для всѣхъ грузоотправителей, не допускать ни для кого никакихъ скидокъ и вообще какихъ-либо спеціальныхъ договоровъ, предоставляющихъ тѣ или другія преимущества одному изъ нефтепромышленниковъ *). Въ этомъ соглашеніи приняли участіе всѣ главнѣйшія дороги мѣстности между нефтяною областью и атлантическимъ побережьемъ. Несмотря на исключительность обстоятельствъ, при которыхъ былъ заключенъ упомянутый союзъ, зерно, зароненное Рокфеллеромъ среди желѣзнодорожниковъ, нашло въ американскихъ предпринимателяхъ благотворную почву и вскорѣ дало пышные ростки: обнаружилось, что Standard Oil C^0 и лица, покровительствуемыя ею, негласно пользовались отъ желѣзныхъ дорогъ значительными скидками съ общеустановленныхъ тарифовъ. Въ конечномъ результатѣ получилось такое странное явленіе, что всѣ нефтепромышленники, старавшіеся о развитіи дѣла, но непринадлежавшіе къ Standard Oil C^0 въ періодъ 1872—1879 гг., совершенно разорились, тогда какъ другіе, повидимому, неимѣвшіе никакого непосредственнаго отношенія къ добычѣ нефти или ея обработкѣ, захватили въ свои руки почти 80—90% всей нефтяной промышленности.

За этотъ короткій промежутокъ времени прибыли Standard Oil C^0 исчислялись различно—отъ 100 до 200 милл. долл. **); убытки же противниковъ только для одного города Питсбурга опредѣлялись въ 17 милл. долл. Одно изъ допрошенныхъ по этому предмету лицъ къ этимъ краснорѣчивымъ цифрамъ прибавляетъ, что едва-ли въ какой либо другой странѣ могло быть допущено такое неуваженіе къ чужой собственности и пріобрѣтеніе колоссальнаго богатства путемъ своеволія и незаконныхъ дѣйствій со стороны тѣхъ, на кого возложено управленіе путями сообщенія, имѣющими общественное значеніе. Все усиливающіеся размѣры банкротствъ наиболѣе солидныхъ торговыхъ домовъ, вполнѣ порядочно ведшихъ свои дѣла, заставили наконецъ правительство штата Пенсильванія, въ которой были сосредоточены главнѣйшіе нефтяные промыслы и нефтеобработывающіе заводы, взяться за разслѣдованіе отношеній, установившихся между желѣзными дорогами и нефтепромышленниками, и въ результатѣ возникло въ 1879 г. въ верховномъ судѣ Пенсильваніи дѣло по жалобѣ правительства этого штата на дѣятельность пенсильванской желѣзной дороги. Здѣсь раскрылись такіе факты, что если-бы не оффиціально провѣренные документы, опубликованные въ печатныхъ трудахъ, то ихъ можно было-бы принять за вымыселъ. Однако, ни въ какихъ сказкахъ нельзя услышать того, что несомнѣнно продѣлы-

---

*) Соглашеніе между независимыми промышленниками и желѣзными дорогами см. ibid. p. 361—2.

**) Ibid. см. показанія Tack, Emery, Harcknes, Campbel и губернатора Пенсильваніи, pp. 116, 212—222, 257, 351, 542 и др.

ваетъ американская дѣйствительность. Европейскому изслѣдователю сразу даже трудно понять всю сложность и своеобразность практикуемыхъ въ Америкѣ комбинацій. По свидѣтельству Кассата *), завѣдывавшаго въ то время (въ 1879 г.) перевозкой грузовъ по пенсильванской желѣзной дорогѣ, Standard Oil Company получала отъ дороги скидку въ слѣдующемъ размѣрѣ: по 45 ц. за бариль сырой нефти изъ Брадфордскаго округа къ атлантическому побережью; по 51½ ц. за то же количество изъ нижней нефтяной области къ тѣмъ-же пунктамъ и, наконецъ, по 64½ ц. за каждый бариль очищенной нефти или керосина, транспортируемаго изъ Кливланда къ западнымъ океаническимъ портамъ. Какъ ни странна такая уступка въ пользу одной господствующей и всеподавляющей фирмы, но ее все-таки можно понять и даже при нѣкоторой натяжкѣ подыскать ей оправданіе. Но что совершенно непонятно—такъ это уступка, которую дѣлали тѣ-же желѣзныя дороги въ пользу какой-то полумифической American Transfer C⁰, получавшей по 22½ ц. за каждый бариль перевозившейся по желѣзнымъ дорогамъ нефти или керосина. Все могущество этой компаніи заключалось въ ея основномъ капиталѣ около 100,000 долл. и нефтепроводѣ около 50—75 миль въ длину **), а между тѣмъ она получила только въ одномъ 1878 г. 3.093,750 долл. или по 22½ ц. за каждый изъ 13.750,000 барилей нефти перевезенныхъ въ томъ году по тремъ желѣзнымъ дорогамъ. Дивидендъ компаніи опредѣляется такимъ образомъ въ 3,093% въ годъ.

Вопросъ о заслугахъ American Transfer Company предъ желѣзными дорогами, такъ щедро оплачивавшими ихъ, остался невыясненнымъ въ судѣ; никакими допросами свидѣтелей нельзя было установить, куда исчезали тѣ громадныя суммы, которыя получала компанія. Въ этомъ дѣлѣ наиболѣе рельефно выступаетъ всеподавляющее могущество руководителей американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Означенной суммы, повидимому, не получала и Standard Oil C⁰, а потому есть основаніе думать, что она частью распредѣлялась между акціонерами American Transfer C⁰, т. е. главарями-же Standard Oil C⁰, частью возвращалась къ желѣзнодорожнымъ дѣльцамъ, которые, такимъ образомъ, съ двухъ сторонъ обирали своихъ довѣрителей.

Вопросъ этотъ представится нѣсколько яснѣе, если вспомнить, какими неограниченными полномочіями облечены желѣзнодорожные заправилы въ Америкѣ. Standard Oil C⁰, не располагая въ то время ни большими промыслами, ни значительными заводами, ни какимъ-нибудь секретомъ дешеваго способа добычи и обработки нефти,—ничѣмъ такимъ, что выдвигало бы ее изъ ряда другихъ, фактически господствовала надъ всѣми, производя на нихъ невѣроятное давленіе. Руководители ея были тѣми счастливыми избранниками желѣзнодорожныхъ дѣльцовъ, которые должны были дѣйстви-

*) Ibid. Report, p. 174.

**) См. показанія Боствика, ibid. p. 386.

тельно нажить милліоны, поглощая состоянія другихъ. Одинъ изъ независимыхъ нефтепромышленниковъ, Гаркинъ, заявилъ мануфактурному комитету, что онъ былъ доведенъ упомянутою компаніей до разоренія, и чтобы спасти что-нибудь изъ своего состоянія, онъ вынужденъ былъ уступить ей за 130,000 долл. свой заводъ, который за два года не принесъ ему и 10,000 долларовъ, тогда какъ этотъ-же заводъ въ рукахъ компаніи въ первые-же два года, при томъ-же личномъ составѣ служащихъ, далъ около 150,000 дол. чистой прибыли.

Верховный судъ Пенсильваніи закончился обязательствомъ пенсильванской желѣзной дороги не входить въ тайныя соглашенія съ грузоотправителями и не дѣлать уступокъ однимъ въ ущербъ другимъ. Послѣ этого казалось, что развитіе нефтяной промышленности пойдетъ болѣе правильнымъ путемъ; но этому не суждено было сбыться. Standard Oil C^0, создавшая все свое благополучіе, благодаря установленію хорошихъ отношеній съ желѣзными дорогами, усомнилась теперь въ возможности продолженія той же системы и потому совершенно перемѣнила фронтъ. До 1872 г. она явно шла объ руку съ желѣзными дорогами, втайнѣ руководя ея тарифами; она отправляла только грузы и потому старалась о пониженіи тарифовъ для себя и о повышеніи ихъ для другихъ.

Перспектива стать въ одинаковое положеніе со всѣми грузоотправителями грозила Standard Oil C^0 потерей того привилегированнаго положенія, которое она съ такимъ трудомъ завоевала себѣ. Чтобы предупредить столь нежелательное положеніе, Рокфеллеръ задумалъ самъ сдѣлаться перевозчикомъ и создать конкуренцію желѣзнымъ дорогамъ, и съ этою цѣлью онъ соорудилъ нефтепроводъ отъ нефтяныхъ источниковъ къ берегу Атлантическаго океана. Располагая слишкомъ 80% нефтяной торговли, Рокфеллеръ сразу отнялъ у желѣзныхъ дорогъ массу груза и заставилъ ихъ просить себя о предоставленіи имъ грузовъ. Роли перемѣнились: прежде онъ просилъ другихъ, теперь онъ диктуетъ имъ свои условія. Однако, въ его программу вовсе не входило далеко заходить въ этомъ направленіи и создавать конкуренцію желѣзнымъ дорогамъ. Напротивъ, ему было выгодно сохранить съ ними хорошія отношенія, чтобы поддерживать на дорогахъ высокіе тарифы, и Рокфеллеръ блестяще достигъ этого порядкомъ обратнымъ тому, какимъ онъ самъ получалъ прежде сбавки: онъ сталъ платить желѣзнымъ дорогамъ извѣстный % за всю нефть прогоняемую по трубамъ, и въ общемъ итогѣ дороги получали хорошіе барыши, такъ что имъ не представлялось никакого разсчета понижать тарифы для привлеченія груза. Между тѣмъ перекачка нефти по трубопроводамъ обходилась гораздо дешевле перевозки ея по желѣзной дорогѣ, и потому понятно, что благополучіе Standard Oil C^0 росло съ каждымъ днемъ и параллельно съ этимъ ослабѣвала энергія ея противниковъ. Въ началѣ предпріятія, Standard Oil C^0 едва располагала $^1/_{10}$ оборотовъ всего нефтянаго дѣла; спустя всего 20 лѣтъ, она пріобрѣла $^9/_{10}$, а про-

тивникамъ ея осталось лишь 1/10 дѣла. Капиталъ первой изъ одного милліона въ 1865 году возросъ до 250 милл. въ 1880 г. Такой невѣроятный успѣхъ поразителенъ даже для американцевъ!

Прокладка нефтепровода къ Атлантическому океану совершенно измѣнила характеръ нефтеобработывающей промышленности, а вмѣстѣ съ этимъ и отношеніе нефтянаго дѣла вообще къ желѣзнымъ дорогамъ. Передъ этимъ событіемъ нефть и керосинъ распространялись съ середины материка какъ на западъ, такъ и на востокъ; съ перемѣщеніемъ же центра нефтеобрабатывающей промышленности къ портамъ въ этомъ направленіи стала перевозиться только сырая нефть. Переработка послѣдней обходилась на новомъ мѣстѣ настолько дешевле, что явилась возможность направлять его на югъ и западъ по желѣзнымъ дорогамъ, а въ Калифорнію онъ шелъ водою мимо мыса Горна и Огненной Земли. Standard Oil C°, желая сохранить за собою господствующее положеніе и на желѣзныхъ дорогахъ, скупила на главныхъ линіяхъ всѣ вагоны-систерны, резервуары, разливочныя приспособленія на станціяхъ и пр. и такъ затруднила движеніе по нимъ чужихъ нефтяныхъ грузовъ, что одно время почти не было сообщенія помимо Standard Oil C°. Однако, и противники сошлись съ Empire Transportation C°, которая заключила съ пенсильванскою желѣзною дорогою соглашеніе и перевозила ея грузы по номинальнымъ тарифамъ. Но эта борьба продолжалась не долго, и Empire Transportation C° принуждена была уступить поле Standard Oil C°. Дѣло въ томъ, что послѣдняя широко, раскинувъ свою сѣть, повсюду, гдѣ только конкурирующая компанія могла доставить свои грузы, понижала цѣны на нефтяные товары настолько, что и пониженные тарифы пенсильванской дороги не могли помочь дѣлу. Продолжительная и обоюдно убыточная тарифная борьба вовсе не составляла цѣли Рокфеллера и послѣдній, послѣ побѣды надъ упомянутой перевозочной компаніей, поспѣшилъ войти въ соглашеніе съ пенсильванской дорогой, чтобы снова поднять на ней тарифы на нефтяные грузы.

Новый маневръ Рокфеллера состоялъ въ томъ, что онъ гарантировалъ пенсильванской желѣзной дорогѣ 26% всей перевозки нефти изъ нефтянаго района, безъ отношенія къ способу транспортированія, и при такихъ условіяхъ ей представлялось весьма выгоднымъ сохранять высокіе тарифы, что она и дѣлала, взимая по 52 цента за бариль отъ коллекторовъ до атлантическихъ портовъ. Къ этому нужно прибавить, что всѣ другіе грузоотправители несли еще расходъ по 20 ц. за перекачку одного бариля нефти отъ промысловъ къ коллекторамъ. Дѣйствительная стоимость перекачки нефти отъ промысловъ до портовъ для Standard Oil C° невыяснена въ должной мѣрѣ, но судя по нѣкоторымъ показаніямъ, можно думать, что названной компаніи перекачка по мѣстному нефтепроводу обходилась около 6 ц. за бариль и по магистральному — 11, а всего 17 ц. вмѣсто 72. Если къ этому прибавить еще 26% гарантіи желѣзной дорогѣ, что составляетъ 13 1/2 ц., то и тогда раз-

ница будетъ очень велика: 31½ ц. вмѣсто 72, т. е. 41½ ц. за бариль. Если припомнить, что въ вышеуказанный періодъ, съ 1879 по 1887 г., къ атлантическому побережью перевезено около 200 милл. барилей, изъ коихъ 80% составляли собственность Standard Oil C⁰, то за непродолжительный восьмилѣтній періодъ получится колоссальная сумма около 90 милл. долларовъ, которые выручила эта компанія только на одной разницѣ въ провозной платѣ.

Чтобы достигнуть такихъ невѣроятныхъ результатовъ, Рокфеллеру понадобилось и внутреннее переустройство организованной имъ Standard Oil C⁰. Явились новыя требованія со стороны правительства, измѣнилась политика желѣзныхъ дорогъ; сообразно съ новыми требованіями жизни и названная компанія преобразилась въ могущественный Standard Oil Trust. Это было задумано вскорѣ послѣ верховнаго пенсильванскаго суда, а осуществлено формальнымъ порядкомъ въ январѣ 1882 г.

Постоянная борьба съ желѣзными дорогами показала Рокфеллеру, что главная сила послѣднихъ заключается въ абсолютномъ довѣріи и почти полной безконтрольности дѣйствій руководителей желѣзныхъ дорогъ. Для успѣха необходимо было бороться при одинаковыхъ условіяхъ, чтобы и онъ, Рокфеллеръ, являлся полновластнымъ и неограниченнымъ хозяиномъ дѣла. Правда, онъ имѣлъ массу акцій Standard Oil C⁰ и всегда располагалъ необходимымъ большинствомъ, но все это требовало много хлопотъ и времени и коллегіальнаго обсужденія всякаго шага, что̀ совершенно не соотвѣтствовало новымъ требованіямъ. Чтобы выйти изъ этого затруднительнаго положенія онъ и обратился къ старому англійскому институту — «trustees». Превращеніе Standard Oil C⁰ въ Standard Oil Trust совершилось безъ шума, не обративъ на себя ничьего вниманія. Только спустя нѣсколько лѣтъ, когда организація совершенно окрѣпла, промышленники почувствовали всеподавляющую силу новой организаціи. Эта сила была тѣмъ болѣе страшна, что была облечена въ форму предпріятія, не преслѣдующаго конкуренціи и не стремящейся къ монополіи. Дѣло было задумано слишкомъ разумно, чтобы надо было регламентировать эти основныя положенія: они подразумѣвались сами собою. Съ формальной стороны оно обосновалось слѣдующимъ образомъ: 86 лицъ и корпораціи ввѣрили свои предпріятія девяти избраннымъ trustees и получивъ отъ нихъ взамѣнъ того сертификаты trust'a, совершенно отступили отъ нефтянаго дѣла, предоставивъ его въ безконтрольное вѣдѣніе своихъ избранныхъ. Первоначальный капиталъ союзниковъ составилъ сумму въ 70 милл. дол., но сертификатовъ было выпущено на 90 милл., и это «разбавленіе водою» нисколько не помѣшало, однако, подняться ихъ рыночной стоимости со 100 дол. до 165 дол. Въ началѣ 1889 г. биржевая стоимость всѣхъ сертификатовъ trust'a опредѣлялась въ 148 милл. дол. *).

*) The Railways and the Republic, by James Hudson. Third Edition, 1889, p. 98.

Дальнѣйшій характеръ этого своеобразнаго учрежденія выяснится изъ нижеприводимаго договора, который чрезвычайно обстоятельно регламентируетъ общія основанія предпріятія *).

Настоящій договоръ, заключенный 2 января 1882 г. между всѣми лицами, участвующими въ немъ или имѣющими въ немъ принять участіе въ будущемъ, гласитъ:

I. Въ составъ участниковъ въ этомъ договорѣ входятъ три категоріи лицъ, а именно:

1) Всѣ акціонеры и члены нижеслѣдующихъ обществъ и товариществъ: Acme Oil Company, New-York; Acme Oil Company, Pennsylvania; Atlantic Refining Company of Philadelphia; Bush und Company (limited); Camden Consolidated Oil Company; Elizabethport Acid Works; Imperial Refining Company (limited); Charles Pratt and C°; Paine Abbett and C°; Standard Oil Company Ohio; Standard Oil Company, Pittsburgh; Smith's Ferry Oil Transportation Company; Solar Oil Company (limited); Sone and Fleming Manufacturing Company (limited); а равно всѣ акціонеры и члены тѣхъ обществъ или товариществъ, которые примкнутъ впослѣдствіи къ этому союзу, по предложенію установленныхъ въ семъ договорѣ trustees.

2) Слѣдующія отдѣльныя лица: W. C. Andrews, John D. Archbold, Lide K. Arter, J. A. Bostwick, Benjamin Brewster, D. Bushnell, Thomas C. Bushnell, J. N. Camden, Henry L. Davis, H. M. Flagler, Mrs. H. M. Flagler, John Huntington, H. A. Hutchins, Charles F. G. Heye, A. B. Jennings, Charles Lockhardt, A. M. Mc Gregor, William H. Macy, William H. Macy, jr., estate of Josiah Macy, William H. Macy, jr., executor; O. H. Payne, A. J. Pouch, John D. Rockefeller, William Rockefeller, Henry H. Rogers, W. P. Thompson, J. J. Vandergrift, William T. Wardwell, W. G. Warden, Joseph L. Warden, Warden, Frew and C°, Louise C. Wheaton, H. M. Hanna, and George W. Chapin, D. M. Harkness, D. M. Harkness, trustee; S. V. Harkness, O. H. Payne, trustee; Charles Pratt, Horace A. Pratt, C. M. Pratt, Julia H. York, George H. Vilas, M. R. Keith, trustees; George F. Chester; а равно всѣ тѣ отдѣльныя лица, которыя примкнутъ впослѣдствіи къ этому союзу, по предложенію упомянутыхъ въ договорѣ trustees.

3) Часть акціонеровъ и членовъ нижеслѣдующихъ обществъ и товариществъ: American Lubricating Oil Company, Baltimore United Oil Company, Beacon Oil Company, Bush and Denslow Manufacturing Company, Central Refining Company of Pittsburgh, Cheesebrough Manufacturing Company, Chess Carley Company Consolidated Tank Line Company, Inland Oil Compauy, Keystone Refining Company, Maverick Oil Company, National Transit Company, Portland Kerosene Oil Company, Producers' Consolidated Land and Petroleum Company, Signal Oil Works (limited), Thompson and Bedford Company (limited), Devoe Manufacturing Company, Ecipse Lubricating Oil Company (limited), Empire Refining Company (limited), Franklin Pipe Company (limited), Galena Oil Works (limited), Galena Farm Oil Company (limited), Germania Mining Company, Vacuum Oil Company, H. C. Van Tine and Company (limited), Waters-Pierce

*) Report etc. pp. 307 — 313. Договоръ этотъ помѣщенъ и во многихъ другихъ изданіяхъ, между прочимъ въ переводѣ онъ напечатанъ въ «Вѣстникѣ Финансовъ», за 1893 г., № 42.

Oil Company, а равно акціонеры и члены (не во всей совокупности) другихъ обществъ и товариществъ, которые примкнутъ къ этому союзу по предложенію упомянутыхъ въ договорѣ trustees.

II. Участвующіе въ этомъ договорѣ пришли къ слѣдующему соглашенію:

1) Въ возможно непродолжительномъ времени учреждаются акціонерныя общества въ слѣдующихъ штатахъ, согласно ихъ законамъ: въ Огайо, Нью-Іоркѣ, Пенсильваніи и Нью-Джерзи, съ тѣмъ, однако, что вмѣсто учрежденія новаго общества, можно воспользоваться, если это окажется выгоднымъ, всякой уже существующей концессіей или организаціей. 2) Означенныя общества ставятъ себѣ цѣлью и имѣютъ право бурить нефтяныя скважины, добывать нефть, приготовлять и очищать ее, торговать нефтью и всѣми продуктами ея переработки, а также всѣми матеріалами, примѣняемыми при этомъ производствѣ, и заниматься другими, соприкосновенными къ этому производству, дѣлами. Но въ этихъ концессіяхъ могутъ быть оговорены другія задачи и права, насколько они покажутся цѣлесообразными лицамъ получающимъ концессію, или-же, если этого потребуетъ законъ, вышеупомянутыя права могутъ быть ограничены. 3) Подобныя-же общества могутъ быть образованы впослѣдствіи во всякое время въ другихъ штатахъ и территоріяхъ, если это, по усмотрѣнію trustees, окажется полезнымъ. 4) Каждое изъ означенныхъ обществъ будетъ называться Standard Oil Company (слѣдуетъ названіе того штата или той территоріи, согласно законамъ которыхъ образовано общество). 5) Капиталъ каждаго изъ означенныхъ обществъ долженъ быть опредѣленъ въ томъ количествѣ, которое учредителямъ окажется нужнымъ и полезнымъ для достиженія намѣченной ими цѣли. 6) Акціи каждаго изъ означенныхъ обществъ должны выдаваться лишь за деньги, имущество или долговыя росписки (assets), равняющіяся по добросовѣстной оцѣнкѣ номинальной стоимости выданныхъ за это акцій. 7) Все имущество, движимое и недвижимое, а также всѣ операціи всѣхъ обществъ и товариществъ, упомянутыхъ или подразумѣваемыхъ въ первой категоріи, передаются означеннымъ отдѣльнымъ Standard Oil компаніямъ. Все имущество и торговая дѣятельность, сосредоточенныя въ какомъ-либо отдѣльномъ штатѣ, должны быть переданы Standard Oil компаніи этого штата. Для этого директоры и распорядители каждаго изъ упомянутыхъ въ первой категоріи обществъ и товариществъ симъ уполномочиваются ихъ акціонерами и членами (которые всѣ участвуютъ въ этомъ договорѣ) продавать, переводить и передавать, за опредѣленный ниже эквивалентъ, все имущество, движимое и недвижимое, и всѣ торговыя операціи означенныхъ обществъ и товариществъ, Standard Oil компаніи или компаніямъ отдѣльнаго штата или штатовъ, коль скоро эти компаніи будутъ организованы и въ состояніи принять означенное имущество. Всякая передача должна быть снабжена точной описью имущества, долговыхъ расписокъ и торговыхъ операцій. 8) Лица, входящія во вторую упомянутую въ этомъ договорѣ категорію, соглашаются продать, уступить, перевести и передать, каждый лично отъ себя, все имущество, движимое и недвижимое, долговыя росписки и всѣ торговыя операціи, съ препровожденіемъ точной описи и за ниже опредѣленный эквивалентъ, Standard Oil компаніи или компаніямъ отдѣльнаго штата или штатовъ, коль скоро означенныя компаніи будутъ образованы и въ состояніи произвести пріемъ. 9) Лица третьей категоріи соглашаются уступить и передать всѣ принадлежащія имъ акціи

поименованныхъ въ этомъ договорѣ обществъ и товариществъ, trustees'амъ, за эквивалентъ и на условіяхъ, опредѣляемыхъ ниже. Означенные trustees и ихъ преемники производятъ впослѣдствіи пріемъ акцій той-же или подобныхъ компаній на опредѣленныхъ въ этомъ договорѣ условіяхъ; коль скоро всѣ акціи какого-либо общества или товарищества будутъ сосредоточены у означенныхъ trustees, ими принимаются соотвѣтствующія мѣры для перевода всѣхъ денегъ и движимаго и недвижимаго имущества такого общества или товарищества на Standard Oil C⁰ соотвѣтствующаго штата, на условіяхъ и тѣмъ путемъ, которые обозначены въ этомъ договорѣ; въ такомъ случаѣ trustees получаютъ акціи Standard Oil C⁰ на сумму, равную стоимости переведенныхъ денегъ, имущества и торговыхъ операцій; эти акціи замѣняютъ акціи обществъ или общества, сдавшихъ свое имущество. 10) Эквивалентомъ за переводъ и передачу упомянутыхъ денегъ, имущества и торговыхъ операцій какой-либо изъ Standard Oil C⁰ являются акціи той Standard Oil C⁰, которой сдѣлана такая передача; номинальная стоимость этихъ акцій должна соотвѣтствовать оцѣночной суммѣ переданныхъ денегъ, имуществъ и торговыхъ операцій. Означенныя акціи передаются упомянутымъ въ этомъ договорѣ trustee'амъ и ихъ преемникамъ, причемъ никакія акціи упомянутыхъ компаній не должны выдаваться иначе какъ за деньги, имущество или торговыя операціи, равныя, по меньшей мѣрѣ, номинальной цѣнѣ выпущенныхъ акцій; никакія акціи сказанныхъ обществъ не могутъ быть выпущены для какихъ-либо цѣлей, развѣ что для trustees, которые, въ такомъ случаѣ, ихъ хранятъ на ниже опредѣленныхъ общихъ для такихъ вкладовъ основаніяхъ. Этимъ, однако, не предполагается ограничить дѣйствія означенныхъ компаній по куплѣ-продажѣ и обмѣну имуществъ, насколько онѣ уполномочены на это своими концессіями, при томъ лишь условіи, что для этихъ дѣйствій ими не должны быть выпущены акціи, исключая для trustees. 11) Взамѣнъ всякихъ акцій, переданныхъ trustee'амъ, какъ уже опредѣлено выше, а также акцій, переданныхъ trustee'амъ лицами установленной въ этомъ договорѣ третьей категоріи, tustee'ами выдаются опредѣляемые ниже trust-сертификаты, равняющіеся при номинальной цѣнѣ номинальной стоимости полученныхъ trustee'ами акцій отдѣльныхъ Standard Oil C⁰ и оцѣночной стоимости переданныхъ trustees'амъ акцій другихъ обществъ или товариществъ. Означенная оцѣночная стоимость опредѣляется по соглашенію между заинтересованными лицами и trustees'ами.

Trustees'амъ, однако, не возбраняется, если въ ихъ рукахъ окажутся принадлежащія trust'у свободныя средства, пріобрѣтать, помимо означеннаго выше способа, акціи другихъ компаній, занимающихся подобными-же или схожими операціями, какъ и Standard Oil C⁰, на такихъ условіяхъ и такимъ путемъ, которые имъ покажутся наилучшими, причемъ они ихъ принимаютъ въ trust за счетъ владѣльцевъ трёстъ-сертификатовъ. Означенныя акціи trustees могутъ продавать, уступать, переводить и закладывать, насколько имъ это покажется выгоднымъ для trust'а.

III. Условія храненія означенныхъ капиталовъ, а также число, права и обязанности trustees суть слѣдующія: 1) число trustees девять. 2) J. D. Rockefeller, O. H. Payne и William Rockefeller симъ назначаются trustees'ами, для исполненія этой должности по первую среду апрѣля 1885 г. 3) J. A. Bostwick, H. M. Flagler и W. G. Warden симъ назначаются trustees'ами для исполненія этой должности по первую среду апрѣля 1884 года. 4) Charles

Pratt, Benjamin Brewster и John Archbold симъ назначаются trustees'ами, для исполненія этой должности по первую среду апрѣля 1883 года. 5) Выборы преемниковъ для назначенныхъ въ этомъ договорѣ trustees должны производиться ежегодно. На этихъ выборахъ должно выбираться число trustees, достаточное для пополненія всѣхъ вакансій, открывшихся отъ истеченія срока назначенія trustee или-же отъ другихъ какихъ-либо причинъ. Всѣ trustees выбираются на три года, исключая тѣхъ, которые выбираются для пополненія вакансіи, открывшейся не отъ истеченія срока; такія лица выбираются на срокъ, остающійся тому trustee, котораго они должны замѣнять. Каждый trustee долженъ исполнять свои обязанности впредь до выбора его преемника. 6) Trustees выбираются голосованіемъ владѣльцевъ трёстъ-сертификатовъ или ихъ уполномоченныхъ. На всѣхъ собраніяхъ владѣльцы трёстъ-сертификатовъ, регистрованные какъ таковые въ книгахъ trustees'овъ, могутъ голосовать лично или черезъ уполномоченнаго; на каждый пай трёстъ-сертификатовъ, значащійся подъ ихъ именемъ, предоставляется одинъ голосъ, причемъ никто не имѣетъ права присвоивать себѣ голоса на основаніи паевъ, не значившихся подъ его именемъ за тридцать дней до ежегодныхъ выборовъ. Выборы рѣшаются большинствомъ предоставленныхъ паями голосовъ. 7) Ежегодныя собранія владѣльцевъ трёстъ-сертификатовъ для выбора trustees и для другихъ цѣлей происходятъ въ конторѣ trustees, въ городѣ Нью-Іоркѣ (если мѣсто собранія не будетъ измѣнено trustee'ами), въ первую среду апрѣля каждаго года; засѣданія могутъ происходить ежедневно, пока не будутъ окончены всѣ дѣла. Чрезвычайныя собранія могутъ быть назначаемы trustees'ами по большинству голосовъ, въ любое время и въ любомъ мѣстѣ. Trustees обязаны также созывать чрезвычайныя собранія владѣльцевъ трёстъ-сертификатовъ, во всѣхъ случаяхъ, когда объ этомъ будетъ сдѣлано заявленіе владѣльцами сертификатовъ, обладающими 10% общей ихъ стоимости. Программа такихъ чрезвычайныхъ собраній должна исчерпываться обозначенными въ заявленіи предметами. О мѣстѣ и времени всѣхъ собраній владѣльцы сертификатовъ должны быть извѣщены, насколько возможно, письменно и о томъ же напечатано въ одной изъ главныхъ газетъ каждаго штата, гдѣ существуетъ Standard Oil C°, по крайней мѣрѣ за 10 дней до собранія. На всякомъ собраніи, при согласіи большинства, образуемаго по числу паевъ присутствующихъ владѣльцевъ сертификатовъ, могутъ быть установлены, исправлены и отмѣнены добавочныя правила, относящіяся къ выбору довѣренныхъ и къ другимъ дѣйствіямъ владѣльцевъ-сертификатовъ, съ тѣмъ, однако, чтобы означенныя правила согласовались съ настоящимъ договоромъ. Большинствомъ голосовъ, исчисляемыхъ по паямъ, могутъ также быть установлены, исправлены и отмѣнены на всякомъ собраніи, видоизмѣняющія настоящій договоръ добавочныя правила, относящіяся къ числу, правамъ и обязанностямъ довѣренныхъ и другимъ предметамъ, имѣющимъ въ виду наиболѣе успѣшное осуществленіе тѣхъ цѣлей, ради которыхъ образованъ настоящій trust, при томъ лишь условіи, чтобы суть назначенія и задачи настоящаго договора не испытали чрезъ это какія-либо измѣненія. 8) Если въ комитетѣ trustees'овъ (board of trustees) откроется вакансія, ранѣе чѣмъ за 60 дней до ежегоднаго собранія, то остальные trustees обязаны созвать собраніе владѣльцевъ Standard Oil Trust сертификатовъ на предметъ выбора trustees для замѣщенія вакансій. Если по какой-либо причинѣ въ комитетѣ trustees откроется вакансія въ теченіе 60 дней до срока ежегоднаго собранія, предназначеннаго для выбора trustees, то эта вакансія можетъ быть

замѣщена согласно рѣшенію большинства оставшихся trustees, или-же она можетъ, по ихъ усмотрѣнію, остаться свободной до ежегодныхъ выборовъ. 9) Если по какой-либо причинѣ въ какое-либо время одинъ или нѣсколько trustees будутъ назначены какимъ-либо компетентнымъ учрежденіемъ (court) для пополненія оказавшихся въ комитетѣ trustees вакансій, то эти trustees остаются въ своей должности лишь на то время, пока не будутъ избраны имъ преемники въ вышеустановленномъ порядкѣ. При какой-либо перемѣнѣ личнаго состава комитета trustees, законное право на капиталы и имущество, отданное въ trust, переходитъ къ преемникамъ trustees безъ формальной передачи. Но если въ какое-либо время формальная сдача должности сочтется необходимой или желательной, то комитетъ trustees обязанъ настоять на таковой и выбывающій trustee или душеприказчикъ умершаго trustee не вправѣ отъ нея отказаться. 11) Trustees заготовляютъ сертификаты, обозначающіе участіе каждаго члена въ trust'ѣ и передаваемые лицамъ, имѣющимъ на то право. Эти сертификаты раздѣляются на паи, номинальной стоимости въ 100 дол. каждый, и называются Standard Oil Trust-сертификаты; выдача ихъ производится согласно всѣмъ условіямъ и правиламъ настоящаго договора. Trustees'амъ предоставляется право опредѣлять, по взаимному соглашенію, внѣшнюю форму и содержаніе сертификатовъ, а также порядокъ ихъ подписи, удостовѣренія и передачи. Сертификаты должны содержать непремѣнное условіе, что владѣльцы ихъ подчиняются дѣйствію правилъ настоящаго договора и добавочныхъ постановленій, въ немъ предусмотрѣнныхъ. 12) Сертификаты выдаются не иначе, какъ за акціи и облигаціи, принятыя въ установленномъ выше порядкѣ въ trust, причемъ номинальная стоимость выданныхъ довѣренными сертификатовъ должна равняться номинальной стоимости акцій означенной Standard Oil Company и оцѣночной стоимости остальныхъ облигацій и акцій, принятыхъ въ trust. Прибыль, получаемая отъ разныхъ облигацій, акцій и денегъ принятыхъ въ trust, распредѣляется между всѣми участниками, причемъ выданные такимъ образомъ трёстъ-сертификаты представляютъ долю участія, причитающуюся на каждаго изъ членовъ trust'а. Никакія копіи сертификатовъ не выдаются, исключая тѣхъ случаевъ, когда подлинный сертификатъ сдается для уничтоженія или когда будутъ представлены удовлетворительныя доказательства объ его потерѣ. Въ этомъ послѣднемъ случаѣ взыскивается, достаточный для обезпеченія отъ злоупотребленій, залогъ. 13) Акціи разныхъ Standard Oil C^{o}, принятыя въ trust означенными trustees'ами, не должны быть продаваемы, передаваемы или переводимы trustees'ами или участниками trust'а во время существованія этого trust'а. Находящіеся у trustees акціи и облигаціи другихъ обществъ могутъ ими быть обмѣнены и проданы, причемъ выручка можетъ быть распредѣлена пропорціонально между владѣльцами трёстъ-сертификатовъ или-же удержана и пущена въ обращеніе trustees'ами для цѣлей и пользы trust'а. При этомъ, однако, предоставляется trustees'амъ передавать ту часть акцій Standard Oil C^{o}, какая окажется нужной для успѣшнаго исправленія должности лицу, выбранному или предназначенному къ выбору въ директоры или служащіе какой-либо изъ упомянутыхъ Standard Oil C^{o}. 14) На trustees возлагается обязанность получать и содержать въ сохранности всѣ проценты и дивиденды, значившіеся и учтенные по упомянутымъ облигаціямъ, акціямъ и деньгамъ, отданнымъ въ trust, а также распредѣлять всѣ деньги, поступающія изъ этихъ источниковъ или выручаемыя отъ продажи имущества trust'а или другимъ какимъ-либо способомъ,

назначая и уплачивая дивидендъ по Standard Oil Trust-сертификатамъ, по мѣрѣ накопленія средствъ, въ которыхъ, по ихъ мнѣнію, trust не нуждается для текущихъ своихъ расходовъ. Trustees, однако, должны вести отдѣльный счетъ какъ суммамъ, образовавшимся изъ процентовъ и дивидендовъ, такъ и вырученнымъ отъ продажи или передачи имущества trust'a; при распредѣленіи суммъ, принадлежащихъ trust'у и частью образовавшихся отъ продажъ или переводовъ, trustees должны представить владѣльцамъ сертификатовъ счетъ, показывающій какая часть распредѣленныхъ денегъ получена отъ такихъ продажъ или переводовъ. Когда въ рукахъ trustees накопилось облигацій и акцій, пріобрѣтенныхъ на наличныя деньги, или если возросла стоимость имѣющихся въ ихъ распоряженіи акцій и облигацій, или-же какой-либо изъ компаній, передавшихъ свои акціи въ trust, будетъ назначенъ дивидендъ на акціи, или если по какой-либо подобной причинѣ это окажется цѣлесообразнымъ, то trustees могутъ быть уполномочиваемы рѣшеніемъ большинства, по числу паевъ, голосовъ увеличить соотвѣтственно упомянутому выше росту или накопленію цѣнностей, количество трёстъ-сертификатовъ и распредѣлить ихъ пропорціонально между лицами, владѣющими въ данный моментъ трёстъ-сертификатами. 15) На обязанность trustees возлагается общій надзоръ надъ операціями разныхъ Standard Oil C^{o}, а также, насколько это возможно, надъ дѣятельностью другихъ компаній или товариществъ, передавшихъ часть своихъ акцій въ trust. На ихъ обязанности, какъ акціонеровъ указанныхъ компаній, лежитъ выбирать въ директоры и служащіе надежныхъ и знающихъ лицъ. Они могутъ выбирать самихъ себя на подобныя должности, если это сочтутъ нужнымъ, и должны стараться придать дѣятельности всѣхъ упомянутыхъ компаній именно то направленіе, которое, по ихъ мнѣнію, наиболѣе соотвѣтствуетъ интересамъ владѣльцевъ трёстъ-сертификатовъ. 16) Всѣ вопросы trustees могутъ быть разрѣшаемы простымъ ихъ большинствомъ. Они могутъ назначать изъ числа своихъ членовъ распорядительные и другіе комитеты. Большинство въ каждомъ комитетѣ облекается тѣми правами, которыя будутъ предоставлены комитету trustees'ами. 17) trustees'амъ предоставляется приглашать и нанимать тѣхъ агентовъ и повѣренныхъ, въ которыхъ, по ихъ мнѣнію, представляется надобность при операціяхъ trust'a. 18) Каждый trustee имѣетъ право на вознагражденіе за свои услуги, въ размѣрѣ не свыше 25,000 долл. въ годъ, за исключеніемъ президента комитета, которому можетъ быть назначено вознагражденіе не свыше 30,000 долл. въ годъ. Эти вознагражденія должны быть опредѣлены комитетомъ trustees. Всякаго рода вознагражденія и расходы, связанные съ trust'омъ или изъ него вытекающіе, покрываются trustees'ами изъ средствъ trust'a. 19) Впредь до отмѣны по постановленію trustees комитетъ ихъ имѣетъ главную свою контору въ городѣ Нью-Іоркѣ, въ каковой конторѣ или въ какомъ либо сохранномъ мѣстѣ въ означенномъ городѣ хранятся облигаціи и акціи. Trustees'амъ предоставляется выработать правила и инструкціи касательно собраній комитета, выбора служащихъ и управленія дѣлами trust'a. 20) Trustees обязываются отдавать отчетъ о положеніи дѣлъ trust'a на каждомъ годичномъ собраніи. Въ случаѣ, если, какъ предусмотрѣно ниже, будетъ рѣшено упраздненіе trust'a, а также въ извѣстное время до истеченія его установленнаго срока, trustees'амъ надлежитъ представить владѣльцамъ трёстъ-сертификатовъ точную и полную опись и оцѣнку всѣхъ акцій и другаго имущества, принятыхъ въ trust, вмѣстѣ съ отчетомъ о финансовомъ

положеніи отдѣльныхъ компаній, акціи которыхъ вошли въ trust. 21) Настоящій trust долженъ продолжаться, пока останется въ живыхъ хотя одинъ изъ значащихся въ настоящемъ договорѣ trustees, и 21 годъ по смерти послѣдняго изъ нихъ, съ тѣмъ, однако, условіемъ, что если въ какое-либо время, по истеченіи десяти лѣтъ, $^2/_3$ всѣхъ голосовъ (по числу паевъ) или-же по истеченіи одного года 90% всѣхъ голосовъ (по числу паевъ) рѣшатъ на созываемомъ для этой цѣли собраніи владѣльцевъ сертификатовъ объ упраздненіи trust'a, въ опредѣленный ими срокъ, то trust въ назначенный день прекращаетъ свое существованіе. Если такимъ образомъ владѣльцами сертификатовъ будетъ рѣшено прекращеніе trust'a, имъ предоставляется опредѣлить большинствомъ въ $^2/_3$ голосовъ (по числу паевъ) на томъ-же собраніи или на другомъ, созываемомъ для этой цѣли, способъ ликвидаціи дѣлъ trust'a, т. е. должно-ли имущество trust'a быть распредѣлено или-же продано, и выручка затѣмъ распредѣлена; или должна-ли часть имущества, и если такъ, то какая, быть распредѣлена; а часть продана, и если такъ, то съ публичнаго-ли торга или-же частнымъ образомъ. Trustees, которые должны для этой цѣли оставаться въ своей должности, производятъ распредѣленіе по выработанному ими способу. Если-же большинство голосовъ, составляющее $^2/_3$ паевъ, ни на какомъ способѣ не остановилось, то trustees распредѣляютъ имущество trust'a согласно законамъ. Означенное распредѣленіе, все равно производится-ли оно по отношенію къ имуществу или-же его стоимости, или къ тому и другому, должно быть справедливымъ и равномѣрнымъ, и обезпечивающимъ каждому владѣльцу трёстъ-сертификатовъ причитающуюся ему долю въ имуществѣ trust'a или-же въ его стоимости. 22) Если trust прекратится по истеченіи того періода времени, на который онъ учрежденъ, то распредѣленіе имущества trust'a опредѣляется и производится вышеуказаннымъ способомъ. 23) Настоящій договоръ, совмѣстно съ регистраціей сертификатовъ, счетовъ и другихъ книгъ и бумагъ, относящихся къ операціямъ trust'a, должны содержаться въ сохранности въ главной конторѣ trustees. (Слѣдуютъ подписи).

Въ договорѣ отъ 2 января 1882 г., извѣстномъ подъ названіемъ Standard Trust Agreement, договаривающіяся стороны, между прочимъ, согласились въ слѣдующемъ: Учреждаются общества, именуемыя Standard Oil C^0, въ разныхъ штатахъ и все имущество, движимое и недвижимое, долговыя росписки и торговыя операціи всѣхъ обществъ и товариществъ, входящихъ въ первую категорію упомянутаго договора, передаются въ вѣдѣніе означенныхъ Standard Oil C^0: все имущество, долговыя росписки и торговыя операціи въ предѣлахъ каждаго отдѣльнаго штата передаются въ вѣдѣніе Standard Oil C^0 соотвѣтствующаго штата; директора и распорядители всѣхъ отдѣльныхъ обществъ и ассоціацій, упомянутыхъ въ первой категоріи, уполномочиваются продавать, переписывать, переносить и передавать во владѣніе Standard Oil C^0 или компаній соотвѣтствующаго штата или штатовъ все имущество, движимое и недвижимое, долговыя росписки и торговыя операціи означенныхъ обществъ или ассоціацій. Однако, считается неудобнымъ, чтобы всѣ упомянутыя общества и ассоціаціи передали свое имущество Standard Oil C^0 въ настоящее время; можетъ также случиться, что нѣкоторыми обществами и ассоціаціями такая передача не будетъ сочтена удобной ни въ какое время и что нѣкоторыя изъ нихъ прекратятъ свое существованіе. Далѣе считается цѣлесообразнымъ предоставить trustees'амъ право назначать срокъ подобной передачи, если

она вообще окажется нужною. Въ виду всего этого, участниками договора, въ видѣ дополненія къ нему, постановляется слѣдующее: поименованныя въ договорѣ trustees, а также ихъ преемники, имѣютъ право рѣшать, какія общества и когда именно должны передать или продать свое имущество, если это окажется нужнымъ. Впредь до такого рѣшенія со стороны trustee, каждое изъ упомянутыхъ обществъ продолжаетъ существовать и располагать своимъ имуществомъ и торговыми операціями; акціи-жэ этихъ обществъ поступаютъ въ распоряженіе trustee, согласно постановленію договора. Назначеніе передачи рѣшается большинствомъ, согласно смыслу договора. Всѣ относящіеся къ этому предмету пункты договора считаются измѣненными согласно настоящему дополнительному договору». (Слѣдуютъ подписи).

Standard Oil Trust продолжалъ дѣятельность Standard Oil C°, которая имѣла съ 1877 года спеціальное соглашеніе съ Trunk-Line-Pool и пользовалась пониженными тарифами. Вмѣстѣ съ этимъ новая организація принимала мѣры, чтобы препятствовать сооруженію новыхъ нефтепроводовъ, въ особенности къ атлантическимъ портамъ, и этимъ ей удавалось поддерживать свое привилегированное положеніе, пока «независимые» производители и заводчики не получили перевѣса въ законодательномъ собраніи Пенсильваніи и не заставили этотъ штатъ ранѣе другихъ вотировать билль о свободной прокладкѣ нефтепроводовъ.

Немедленно образовалась компанія для сооруженія нефтепровода изъ нефтяной области къ Питсбургу; она быстро осуществила эту мысль, но каково-же было удивленіе предпринимателей, когда они, доведя свое сооруженіе до самаго города, не могли однако провести его въ самый городъ, такъ какъ приходилось пересѣкать пенсильванскую желѣзную дорогу, которая, по соглашенію со Standard Oil C°, не давала на то разрѣшенія. Предпринимателямъ пришлось прибѣгнуть ко всякаго рода уловкамъ, чтобы обойти это непредвидѣнное препятствіе, но все было напрасно: они предлагали проложить трубу на большой глубинѣ подъ землею, соглашались поднять ее на значительную высоту надъ рельсами, прибѣгали и къ насилію, но компанія сама дѣйствовала вооруженной силой, и потому пришлось строить резервуары предъ полотномъ дороги, а затѣмъ отправлять нефтъ на заводы въ бочкахъ и на лошадяхъ, что̀ значительно удорожало стоимость перевозки. Часть «независимыхъ» разорилась, часть перешла на сторону Standard Oil Trust'a, и ряды противниковъ послѣдняго еще болѣе порѣдѣли.

Множество жалобъ на давленіе, производимое Standard Oil Trust'омъ на всю нефтяную промышленность, и на тайныя соглашенія, которыя онъ имѣлъ съ разными желѣзными дорогами, побудили правительство штата Нью-Іоркъ возбудить преслѣдованіе противъ упомянутой организаціи. Однако, ближайшее разслѣдованіе дѣла въ 1888 году не привело ни къ чему положительному, и никакихъ явныхъ злоупотребленій въ ея дѣятельности не было усмотрѣно. Тѣмъ не менѣе перекрестный допросъ участниковъ Standard Oil Trust'a все-таки проливаетъ нѣкоторый свѣтъ на истинное положеніе

дѣла. Говенъ, близко ознакомившійся съ данными судебнаго слѣдствія, полагаетъ, что съ 1874 г. по 1888 г., т. е. за 14 лѣтъ, Standard Oil Trust выручилъ на пониженныхъ тарифахъ слишкомъ 100 мил. долл.; но другіе изслѣдователи находятъ эту цифру значительно менѣе дѣйствительной.

Общее положеніе дѣла изслѣдуемой организаціи въ 1888 г. выражалось въ слѣдующихъ цифрахъ. Имущество ея въ видѣ заводовъ, нефтепроводовъ, разливочныхъ станцій, наливныхъ вагоновъ и пр., оцѣнивалось въ 50 милл. долл., при чемъ 30 милл. приходилось на долю нефтепроводовъ. Ежегодная прибыль Trust'a достигаетъ 12% на «разбавленный» капиталъ, что соотвѣтствуетъ 18—20% на реальный; въ 1888 году она выразилась цифрой 20 милл. долларовъ; на службѣ организаціи находится около 25,000 человѣкъ. Вся она управляется восемью избранными подъ предсѣдательствомъ иниціатора дѣла Джона Рокфеллера: Чарльзъ Пратъ, Генри Роджерсъ, Генри Флаглеръ, Бенжаменъ Брюстеръ, Джонъ Арчбольдъ, Вилліамъ Рокфеллеръ и В. Тильфердъ. Девятый союзникъ умеръ и его мѣсто не замѣщено.

Въ 1892 году Огайское отдѣленіе Standard Oil Trust'a было привлечено къ отвѣтственности верховнымъ судомъ въ Кливландѣ и хотя тамъ былъ произнесенъ надъ нимъ обвинительный приговоръ, но благодаря громадному капиталу союза, онъ не оказалъ никакого вліянія на общій ходъ дѣла, которое продолжаетъ и понынѣ процвѣтать. Вотъ уже нѣсколько лѣтъ какъ Standard Oil Trust формально покончилъ свои счеты съ желѣзными дорогами, и благодаря этому успѣлъ реализовать около 65% стоимости своихъ нефтепроводовъ. Дѣйствительно-ли онъ совершенно прекратилъ связь съ желѣзными дорогами или это только одна фикція для отвода глазъ правосудія—вопросъ открытый, но судя по нѣкоторымъ новѣйшимъ сообщеніямъ можно думать, что она остается неразрывною. Такъ, по послѣднему соглашенію его съ французскими керосинозаводчиками, онъ запродалъ ей нефть по биржевой цѣнѣ съ надбавкой по 25 цен. за бариль въ 42 гал. за перекачку ея по мѣстнымъ нефтепроводамъ до коллекторовъ и по 50 цен. съ бариля за доставку ея отъ коллекторовъ до атлантическихъ портовъ *); при этомъ французскіе заводчики обязались принимать въ годъ не менѣе 4.000,000 барилей. Ясное дѣло, что поддерживать столь высокій фрахтъ возможно только при соглашеніи желѣзныхъ дорогъ и Standard Oil Trust'a.

Standard Oil Trust, завоевавъ себѣ въ своемъ отечествѣ столь независимое и привилегированное положеніе, благодаря которому руководилъ всею обширною нефтяною промышленностью страны, не могъ не обратить особеннаго вниманія и на иностранные рынки, тѣмъ болѣе, что послѣдніе поглощали слишкомъ 75% всего американскаго производства. Обладая значительнымъ капиталомъ, руководители Standard Oil Trust'a не задумались взяться за великое дѣло подчиненія своему вліянію всей міровой торговли

*) «Торгово-Промышленная Газета», № 77, 1894 г.

нефтяными продуктами. Здѣсь борьба осложнилась еще конкурренціей русскихъ нефтепромышленниковъ, которые, впрочемъ, дѣйствовали въ одиночку и съ небольшими средствами.

Изъ всѣхъ иностранныхъ рынковъ Великобританія является наиболѣе значительнымъ и на нее то прежде всего Standard обратилъ свое вниманіе: онъ учредилъ въ Лондонѣ и Ливерпулѣ Anglo-American Company, которая вскорѣ захватила въ свои руки всю нефтяную торговлю. Въ Германіи Standard Oil Trust укрѣпился съ помощью двухъ мѣстныхъ фирмъ «A. Sanders und C⁰» и «J. Siemers und C⁰», съ которыми онъ составилъ въ Берлинѣ большое «Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft». Для Германіи же онъ сошелся еще съ Ридеманомъ въ Гамбургѣ и съ его помощью распространилъ свое вліяніе вверхъ по Рейну, Эльбѣ, Одеру и Везеру. Заключилъ онъ условія и съ другими фирмами, такъ что въ общемъ итогѣ основной капиталъ Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft составлялъ 20 милл. марокъ, распредѣленныхъ между слѣдующими фирмами *).

7.750,000	марокъ	Standard Oil Trust, въ Нью-Іоркѣ.
3.875,000	»	В. Ридеманъ, въ Геестемюндѣ.
1.937,500	»	Ф. Шютте, въ Бременѣ.
1.937,500	»	К. Шютте, въ Бременѣ.
2.500,000	»	Г. Симерсъ и К., въ Гамбургѣ.
2.000,000	»	Авг. Сандерсъ и К⁰, въ Гамбургѣ.

Голландія и Бельгія также были связаны Standard Oil Trust'омъ который съ антверпенской фирмой Steth et C⁰ и фирмой Harstmann und C⁰ въ Ротердамѣ образовалъ сильную American Petroleum C⁰.

Въ Италіи Standard Oil Trust проникъ съ помощью фирмы Wedekind, съ которой образовалъ общество «Società Italo-Americana nel Petrolio», съ основнымъ капиталомъ въ 2.500,000 франковъ.

Въ Даніи и Скандинавіи образовалось вмѣстѣ со Standard Oil Trust— «Danske Petroleums Actieselskab».

Во Франціи дѣло получило нѣсколько другой оборотъ вслѣдствіе особенностей системы ввозныхъ пошлинъ. Желая поддерживать нефтеобрабатывающую промышленность въ самой Франціи, ввозныя пошлины на сырой и готовый продуктъ разсчитаны тамъ такимъ образомъ, что ввозъ готоваго продукта становится невыгоднымъ. Керосинъ иностраннаго происхожденія не можетъ конкурировать съ керосиномъ французскаго производства и потому здѣсь Standard Oil Trust не могъ произвести такого подавляющаго вліянія, какъ въ Германіи и другихъ государствахъ. Но здѣсь онъ подошелъ къ дѣлу съ другой стороны: оставивъ за французскими очистительными за-

*) Подробности о дѣятельности Standard Oil Trust'a въ Германіи см. интересную брошюру Зеемана, Die Monopolisirung des Petroleumhandels und der Petroleum-Industrie. Berlin, 1893.

водами ихъ самостоятельность относительно переработки сырья, поставило ихъ однако въ полную зависимость отъ себя по пріобрѣтенію этого сырья. Судя по послѣднимъ извѣстіямъ Standard Oil Trust уже завязалъ прочный союзъ съ французскими заводчиками и такъ какъ сырая американская нефть будетъ обходиться имъ очень дорого, то и готовый продуктъ они должны будутъ продавать гораздо дороже, что и составляетъ конечное стремленіе Standard Oil Trust'a. Послѣдній на высокой провозной платѣ отъ промысловъ до Атлантическихъ портовъ выручитъ больше, чѣмъ могъ бы выручать отъ продажи готоваго товара во Франціи.

Испанскій таможенный тарифъ приблизительно такой же, какъ и французскій, т. е. покровительствуетъ внутреннему производству, вслѣдствіе чего и политика Standard Oil Trust тамъ такая же, какъ и во Франціи.

Нѣкоторыя подробности о положеніи керосиновой торговли въ Германіи, Франціи, Италіи и другихъ государствахъ Стараго Свѣта будутъ сообщены въ слѣдующемъ обзорѣ, а теперь въ заключеніе можно замѣтить, что Standard Oil Trust, господствуя на всѣхъ рынкахъ Новаго Свѣта и повсемѣстно подавляя конкурренцію независимыхъ заводчиковъ, относительно Европы поставилъ себя въ весьма устойчивое положеніе. Завязавъ сношенія прямо или косвенно со всѣми торговцами керосина въ главнѣйшихъ государствахъ этой части Свѣта, онъ имѣетъ возможность всюду устанавливать цѣны по своему усмотрѣнію. Если кое-гдѣ онъ и встрѣчаетъ слабыя попытки протеста, то онъ ихъ подавляетъ весьма легко временнымъ пониженіемъ цѣнъ, а небольшіе убытки, причиняемые подобными случайностями, съ избыткомъ наверстываются въ другихъ мѣстахъ, такъ что въ общемъ въ промышленномъ и торговомъ отношеніяхъ американскій Standard Oil Trust въ настоящее время стоитъ еще очень крѣпко, хотя противъ него энергично борятся нѣсколько компаній изъ «независимыхъ», которыя распространили свою борьбу даже на континентѣ Стараго Свѣта. Такъ, напр., Поттъ, получая товаръ отъ «независимыхъ», пріобрѣлъ въ Германіи преобладающее положеніе.

Обзоръ всемірной нефтяной торговли и промышленности.

Россія: добыча, потребленіе, ввозъ и вывозъ нефтяныхъ продуктовъ; Финляндія. Великобританія, ея владѣнія и колоніи: Индія, Канада, Малакскій полуостровъ, Цейлонъ, о-въ Св. Маврикія, Лабуанъ, Гонъ-Конгъ, Новый Южный Валлисъ, Викторія, Южная Австралія, Сѣверная Австралія, Тасманія, Новая Зеландія, Квинслэндъ, Фиджи, Фолкландскіе о-ва, Наталь, Мысъ Доброй Надежды, о-въ Св. Елены, Лагосъ, Золотой Берегъ, Сіерра Леонэ, Гамбія, Бертуда, Гондурасъ, Вестъ-Индскіе о-ва, Багама, Ямайка, Санта Лучія, Св. Винцента, Барбадосъ, Гренада, Тобаго, Тринидадъ, Британская Гвіана, Гибралтаръ, Мальта, Кипръ. Франція, ея владѣнія и колоніи: Алжиръ, Мартиникъ, Гваделупа, Гвіана, Вестъ-Индія, Новая Каледонія, Кохинхина, Комбоджа, Анамъ, Тонкинъ, Майотъ, Габонъ, о-ва Св. Петра и Микелонъ, о-въ Бурбонъ, Nossi-Be, Тунисъ. Германскій таможенный союзъ, Гамбургъ и Бременъ. Италія. Австро-Венгрія. Голландія, ея владѣнія и колоніи: Гвіана, Сабо, Бонеръ, Св. Евстафія, Св. Мартина, Аруба, Ява. Бельгія. Испанія и ея владѣнія: Филиппинскіе и Канарскіе о-ва, Куба и Порто-Рико. Португалія и Азорскіе о-ва. Швейцарія. Данія. Швеція. Норвегія. Румынія. Болгарія. Сербія. Греція. Турція. Египетъ. Персія. Китай. Японія. Бразилія. Аргентина. Сальвадоръ. Венецуэла. Мексика. Перу. Колумбія. Гаити. Санъ-Доминго. Эквадоръ. Урагвай.

Закончивъ историко-статистическій обзоръ состоянія американской нефтяной промышленности, представляется чрезвычайно полезнымъ въ интересахъ русской вывозной торговли бросить бѣглый взглядъ на главнѣйшіе потребительные рынки съ указаніемъ ввозныхъ пошлинъ на нефтяные продукты и потребленія ихъ въ важнѣйшихъ государствахъ Стараго и Новаго Свѣта. Нефть встрѣчается во многихъ мѣстахъ земнаго шара, но серьезное промышленное значеніе имѣютъ лишь источники Соединенныхъ Штатовъ и Россіи, и этимъ двумъ государствамъ приходится распредѣлить между собою всѣ государства земнаго шара по снабженію ихъ минеральными освѣтительными и смазочными матеріалами.

Россія.

Обзоръ русской нефтяной промышленности не входитъ въ программу настоящаго отчета; однако, для полноты представленія о всемірной торговлѣ нефтяными продуктами необходимо привести хотя бы общія цифры добычи, потребленія и вывоза нефтяныхъ освѣтительныхъ, смазочныхъ и др. матеріаловъ.

Нефть получается въ разныхъ мѣстахъ Имперіи, но центромъ ея добычи является Апшеронскій полуостровъ. Производительность этой мѣстности,

а также вывозъ нефти и ея продуктовъ изъ Бакинскаго района за послѣднее пятилѣтіе выразились въ слѣдующихъ цифрахъ *):

	Добыто изъ скважинъ.	Перекачано съ промысловъ на заводы.	Поступило въ переработку.	Вывезено изъ Баку. Керосина.	Смазочнаго масла.	Прочихъ продуктовъ.	Остатковъ нефтяныхъ.	Нефти сырой.	Всего.
	Тысячи пудовъ.								
1889 г.	205,544	189,882	183,640	61,485	3,350	303	88,886	4,195	158,219
1890 »	239,250	226,035	214,655	68,379	4,518	449	96,906	6,429	176,684
1891 »	288,765	257,977	249,890	74,252	5,474	488	103,752	11,587	195,552
1892 »	297,950	270,228	258,006	78,522	5,809	344	117,253	11,625	213,552
1893 »	337,000	302,249	291,532	85,634	6,233	690	143,539	12,195	248,291

Главнымъ предметомъ производства является керосинъ легкій, болѣе цѣнный, и тяжелый, менѣе цѣнный; изъ Баку онъ направляется въ Имперію либо черезъ Астрахань и Волгу, либо черезъ Батумъ и южные порты Россіи, а заграницу—либо по Каспійскому морю въ Персію, либо черезъ Батумъ по Черному морю и далѣе въ Европу, Азію и Африку, или же, наконецъ, по западно-сухопутной границѣ. Вывозъ легкаго и тяжелаго керосина по указаннымъ направленіямъ представленъ въ слѣдующей таблицѣ (въ тыс. пуд.):

	Въ Имперію.		Въ Батумъ.		Въ Персію черезъ Каспійское море.		Заграницу керос. изъ Батума.
	Легкаго.	Тяжелаго.	Легкаго.	Тяжелаго.	Легкаго.	Тяжелаго.	
1889 г. . . .	23,343	696	36,920	141	258	127	29,375
1890 » . . .	22,662	1,206	43,847	352	237	76	36,416
1891 » . . .	21,615	4,936	43,525	3,811	148	214	41,590
1892 » . . .	24,224	1,993	50,840	1,068	316	88	44,453
1893 » . . .	29,779	383	54,240	1,014	217	—	47,273

Такимъ образомъ, среднее потребленіе въ Имперіи освѣтительныхъ нефтяныхъ маслъ опредѣляется приблизительно въ 26 милл. пудовъ, что составитъ около 10 фун. въ годъ на душу.

Заграницу идутъ главнымъ образомъ освѣтительные продукты, и только въ небольшихъ количествахъ—смазочныя масла, нефтяные остатки и сырая нефть. По таможеннымъ свѣдѣніямъ **), весь вывозъ изъ Имперіи (включая Финляндію) выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Керосина.	Смазочныхъ маслъ.	Нефтяныхъ остатковъ.	Сырой нефти.
	Тысячи пудовъ.			
1889 г.	34,989	3,465	8,129	229
1890 »	39,421	4,566	3,879	417
1891 »	44,705	5,060	3,060	515
1892 »	47,777	6,193	2,466	17
1893 »	49,726	6,337	3,182	88

*) Составлено по свѣдѣніямъ Совѣта съѣзда нефтепромышленниковъ, Бакинскаго техническаго комитета и др.

**) Обзоры внѣшней торговли Россіи за 1889—93 гг.

Частныя свѣдѣнія, собранныя отъ экспортеровъ, нѣсколько отличаются отъ приведенныхъ, но они представляютъ другія удобства: показываютъ не только пункты назначенія товара, но и родъ его тары и способъ транспортировки. При этомъ необходимо, однако, замѣтить, что при опредѣленіи рода товара происходятъ недоразумѣнія: керосинъ съ примѣсью 10% остатковъ записывается то какъ керосинъ, то какъ сырая нефть; вывозъ нѣкоторыми считается со дня заявленія въ таможнѣ о вывозѣ товара, другими—со времени дѣйствительнаго отхода судна. Такимъ образомъ, по неоффиціальнымъ свѣдѣніямъ, вывозъ нефтяныхъ продуктовъ въ 1893 г. выразился въ слѣдующихъ цифрахъ: керосина и смѣси вывезено наливомъ—24.637,723 пуда, смазочнаго масла—4.035,102, остатковъ—1.507,417, дистиллатовъ машиннаго—628,490 и солароваго масла—849,516 и наконецъ сырой нефти—93,062, а всего наливомъ—31.751,310 пуд. Въ бочкахъ вывезено всего 98,924 пуда и въ томъ числѣ керосина—12,292, смазочнаго масла—80,526, остатковъ—4,288, сырой нефти—100, дистиллатовъ—734, гудрона—734 и астралина—250 пуд. Въ ящикахъ, по 2 жестянки въ каждомъ, вывезено керосина 22.320,000 пуд. (12.401,494 ящика, съ 72—76 фунт. керосина въ каждомъ), смазочнаго масла—5,020 ящиковъ и астралина—15 ящ., а всего 12.406,529 ящиковъ.

Обращаясь къ даннымъ по способу перевозки и пунктамъ назначенія, находимъ, что керосинъ наливомъ шелъ главнымъ образомъ въ слѣдующіе пункты:

Въ Антверпенъ	2.044,754 пуд.	Въ Гавръ	337,040 пуд.
» Аванмоутъ	195,500 »	» Лондонъ	3.136,394 »
» Бельфастъ	359,250 »	» Ливерпуль	1.924,496 »
» Барроу	324,381 »	» Ливорно	121,300 »
» Сетъ	277,040 »	» Мальту	186,935 »
» Блей	121,449 »	» Портъ Саидъ, по ордеру	4.419,672 »
» Константинополь по ордеру	779,843 »	» Ротердамъ	73,470 »
» Дувръ по ордеру	463,539 »	» Савону	118,509 »
» Фіумэ	4.351,863 »	» Руанъ	728,734 »
» Фальмутъ по ордеру	123,414 »	» С. Луи на Ронѣ	312,965 »
» Геную	48,100 »	» С. Лубэ	74,042 »
» Гибралтаръ по ордеру	229,648 »	» Ю. Шильдсъ	136,470 »
» Гамбургъ	149,684 »	» Тріестъ	3.109,522 »
		» Венецію	489,709 »

Вывозъ нефтяныхъ продуктовъ наливомъ изъ Батумскаго порта въ поименованные порты въ 1893 году производился главнымъ образомъ на слѣдующихъ наливныхъ пароходахъ, списокъ коихъ прилагается при семъ, съ указаніемъ флага.

Названія судовъ.	Флаги.	Названія судовъ.	Флаги.
Attila	Великобританскій.	Conch	Великобританскій.
Лучъ	Русскій.	Darial	»
Свѣтъ	»	Etelka	Австрійскій.
Chigwell	Великобританскій.	Titian	Великобританскій.

*

Названія судовъ.	Флаги.	Названія судовъ.	Флаги.
Phosphor. . . .	Великобританскій.	Robert Dickenson.	Великобританскій.
Henri Rieth. . .	»	Petriana	»
Apscheron. . . .	Бельгійскій.	Elbruz.	»
Astral.	Великобританскій.	Turbo.	»
Sophie.	Германскій.	Caucase.	Бельгійскій.
Vindobala . . .	Великобританскій.	Murex.	Великобританскій.
Mineral.	»	Spondilus	»
Rion.	»	El Gallo.	Испанскій.
Aral	»	Urano	Австрійскій.
Bakuin	»	Aras.	Великобританскій.
Oural	Бельгійскій.	Elax	»
Azow	Великобританскій.	Russian Prince .	»
Marquis Scicluna.	»	Volute.	»
Beacon Light . .	»	Lumen.	»
Bakou Standard .	»	Oranje Prince. . .	»
Kura	Великобританскій.	Alleghany. . .	»
Блескъ	Русскій.	Bullmouth . . .	»
Людвигъ Нобель.	»	Oriflamme	»
Trocas.	Великобританскій.	Erivan.	Бельгійскій.
Clam	»		

Въ ящикахъ керосинъ направился главнымъ образомъ въ слѣдующіе пункты:

Въ Александретту.	23,400	ящ.	Въ Яву	2.220,954	ящ.
» Александрію.	503,002	»	» Инеболи.	6,720	»
» Алжиръ по ордеру. . .	19,530	»	» Курачи	221,287	»
» Банкокъ.	93,366	»	» Ломпаланку	9,500	»
» Бѣлградъ	18,400	»	» Маниллу	156,810	»
» Бомбей	1.982,048	»	» Мадрасъ	158,197	»
» Браиловъ.	55,660	»	» Ольтеницу.	200	»
» Бургасъ.	97,440	»	» Обреновацъ	100	»
» Балджикъ	8,182	»	» Портъ Саидъ	56,285	»
» Калькутту.	1.352,736	»	» » » по ордеру .	249,228	»
» Китай.	1.098,140	»	» Падангъ	30,000	»
» Корсику.	17,350	»	» Раджевацъ.	7,700	»
» Корабію.	440	»	» Разградъ.	600	»
» Константинополь. . .	349.009	»	» Рагова.	14,790	»
» » по ордеру .	1.098,769	»	» Рущукъ	34,618	»
» Коломбо.	150,090	»	» Сайгонъ	80,000	»
» Костанцу.	13,460	»	» Салоники	207,717	»
» Далмацію	8,150	»	» Santi Quaranta (Сорока Святыхъ).	10,450	»
» Детроа.	224,146	»	» Самсунъ.	55,410	»
» Дубровичъ.	5,050	»	» Шабацъ.	5,200	»
» Дураццо.	6,090	»	» Семендрію	6,500	»
» Галацъ.	4,255	»	» Силистрію.	19,180	»
» Градискъ	1,000	»	» Систово.	48,412	»
» Гирсова	250	»	» Скутари.	15,000	»
» Годейда	57,307	»	» Смирну	99,356	»
» Японію	1.228,446	»			

Въ Сулинъ	5,559 ящ.	Въ Тульчу	1,000 ящ.
» Сирію	108,667 »	» Черноводъ	150 »
» Трапезундъ	31,850 »	» Виддинъ	9,000 »
» Тютикоринъ	60,757 »	» Варну	50,950 »
» Туртукай	3,100 »		

Ящики содержатъ въ себѣ по двѣ жестянки, въ которыхъ помѣщается около 36 фунт. керосина въ каждой. Фрахтъ изъ Батума на дальній Востокъ опредѣляется въ англійскихъ пенсахъ. Само собою разумѣется, что размѣръ фрахтовъ часто мѣняется сообразно съ требованіемъ рынковъ, но въ общемъ онъ держится около слѣдующихъ цѣнъ: отъ Батума до китайскихъ и японскихъ портовъ по 9,5 пенсовъ за ящикъ и около 11 пенсовъ, если выгрузка производится не въ одномъ, а въ двухъ или трехъ портахъ; до Калькутты, Бомбей, Курачи, Коломбо—фрахтъ держится около 6 пенсовъ; на Яву, въ разные пункты Малакскаго полуострова, Сайгонъ, Банкокъ и пр. около 7—7½ пенсовъ.

Цѣны на экспортный товаръ опредѣляются въ Батумѣ съ нагрузкой на суда, причемъ обусловливаются не столько дѣйствительною его стоимостью, сколько состояніемъ потребительныхъ рынковъ. Въ 1893 г. цѣны за пудъ керосина наливомъ въ вагоны-цистерны и въ суда въ Баку, а также наливомъ и въ ящикахъ въ Батумѣ съ нагрузкой колебались по мѣсяцамъ въ слѣдующихъ предѣлахъ:

	Цѣна въ Баку на заводѣ:		Цѣна керосина въ Баку.		Въ Батумѣ:	
	на нефть.	на остатки.	въ вагонѣ-цистернѣ.	Наливомъ въ суда.	керосинъ наливомъ за пудъ.	въ ящикахъ, за ящикъ.
Январь . .	1¼ коп.	1⅛ коп.	7¾—9 коп.	11 коп.	29,6 коп.	32,625 пенсовъ.
Февраль .	1¼ »	1⅛ »	7½—8 »	9 —13 коп.	28,7 »	32,6 »
Мартъ . .	1¼ »	1⅛ »	7 —7½ »	7½—13 »	28,5 »	33,375 »
Апрѣль. .	1¼ »	1⅛ »	6½—7 »	7 — 9 »	28,0 »	32,7344 »
Май . . .	1¼ »	1⅛ »	4¾—6¼ »	5½— 7½ »	27,6 »	32,5 »
Іюнь . . .	1¼ »	1⅛ »	4½—5½ »	5½— 6 »	26,5 »	31,563 »
Іюль . .	¾ »	1 »	5 —5¾ »	6 — 6¼ »	27,0 »	30,5 »
Августъ .	2½ »	2½ »	4¾—5¼ »	6 — 5½ »	26,2 »	31,54 »
Сентябрь .	2½ »	2½ »	4¾—5½ »	5½— 6 »	26,2 »	31,125 »
Октябрь .	2½ »	2½ »	4¾—5½ »	5½— 6 »	25,9 »	30,98 »
Ноябрь. .	2½ »	2¾ »	4½—4¾ »	— »	25,8 »	30,5 »
Декабрь .	2½ »	2¾ »	3¾—4¾ »	6 »	25,4 »	30,0 »

Приведенныя цѣны относятся преимущественно къ продажамъ мелкими партіями, тогда какъ крупные заказы исполнялись по значительно низшей цѣнѣ. Чтобы составить понятіе о стоимости керосина крупному производителю необходимо имѣть въ виду, что для одного пуда керосина требуется 3½ п. сырой нефти и 5 к. на его очистку и вообще побочные расходы; кромѣ керосина при этомъ получается еще 1½ пуда нефтяныхъ остатковъ.

Какъ уже было замѣчено выше, наливной перевозкой болѣе всего пользуются европейскіе порты, тогда какъ азіатскіе до сихъ поръ довольствовались привозомъ въ ящикахъ, но въ послѣдніе годы первый способъ перевозки и здѣсь начинаютъ предпочитать, благодаря чему русскій товаръ на дальнемъ Востокѣ удешевляется и получаетъ болѣе устойчивое положеніе.

Въ послѣднія шесть лѣтъ вывозъ изъ Батума въ Европу и Азію распредѣлялся слѣдующимъ образомъ:

	Въ Европу.		Въ Азію.	
	Всего.	%.	Всего.	%.
1888	10.700,000	73	4.000,000	27
1889	24.049,000	73	9.002,000	27
1890	24.880,000	66,4	12.629,000	33,6
1891	28.836,000	67	14.150,000	33
1892	26.485,000	60	17.752,000	40
1893	25.543,627	54,5	21.283,132	45½

Въ данныхъ по вывозу въ Азію включается между прочимъ вывозъ и въ восточные порты Сибири, напр. въ 1892 г. вывезено туда 55,718 п. керосина.

Несмотря на обиліе нефти въ Россіи, небольшое количество ея все-таки привозится еще изъ заграницы. Такъ, за послѣдніе два года ввезено:

	1892.	1893.
Жидкіе продукты перегонки нефти, тыс. пуд.	20	22
на сумму, тыс. руб.	70	74
поступ. пошлинъ, руб. зол. . .	19,961	22,755

Продукты эти принадлежатъ преимущественно къ легкимъ отгонамъ нефти, которыхъ кавказская нефть почти не содержитъ; таковы риголенъ, нафта и пр. Кромѣ того, ввозится еще небольшое количество сырой нефти, нефтянаго жира и пр. Ввозъ сырой нефти оплачивается пошлиной въ 20 к. зол. за пудъ, а керосина и т. п. продуктовъ по 1 руб. золотомъ за пудъ.

Въ виду крайне угнетеннаго состоянія русской керосиновой торговли на заграничныхъ рынкахъ, Министерство Финансовъ въ текущемъ 1894 году признало полезнымъ уменьшить провозную плату по Закавказской желѣзной дорогѣ отъ Баку до Батума съ 19 коп. до 9 коп. за пудъ исключительно на керосинъ, предназначенный къ вывозу заграницу. Всѣ послѣдующіе разсчеты относительно стоимости русскаго керосина въ томъ или другомъ государствѣ относятся ко времени, предшествующему упомянутому пониженію тарифа.

Финляндія *).

Финляндія получаетъ какъ сырую нефть, такъ и готовые нефтяные продукты изъ Россіи и изъ заграницы. Свѣдѣнія по этому предмету за три года представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	1890.			1891.			1892.			
	изъ Россіи.	изъ др. госуд.	Всего.	изъ Россіи.	изъ др. госуд.	Всего.	изъ Россіи.	изъ др. госуд.	Всего.	Стоимость въ марк.
сырой нефти. . . . кгр.	115,414	47,951	163,365	131,275	68,906	200,181	73,052	48,713	121,765	47,491
керосина . »	8.383,300	600,503	8.983,803	9.432,142	435,478	9.867,620	9.022,038	550,902	9.572,940	1.334,182
бензина, фотогена и пр . .	98,630	112,162	210,792	73,341	131,522	204,863	68,275	44,130	112,405	49,693
машиннаго масла	362,821	98,657	461,478	518,540	94,314	612,854	568,095	105,030	673,125	291,116

*) Bidrag till Finlands offèciela Statistik. Handel ock states Siöfart. Helsingfors. 1893.

Ввозъ нефтяныхъ продуктовъ производится болѣе всего моремъ; такъ, изъ 9.022,038 кгр. керосина, ввезеннаго изъ Россіи, 5.680,332 получено моремъ, 3.291,854 по желѣзной дорогѣ и 49,852 по Ладожскому озеру.

Товаръ, привозимый изъ другихъ государствъ, надо полагать, американскаго происхожденія; ввозится онъ главнымъ образомъ изъ Швеціи (54,607 кгр. въ 1892 г.), изъ Любека (41,000 кгр. въ 1892 г.), изъ Соединенныхъ Штатовъ (401,780 кгр. въ 1892 г.) и пр.

Судя по приведеннымъ даннымъ, Финляндія потребляетъ въ годъ около 9½ милл. кгр. освѣтительныхъ матеріаловъ, что̀ при 2½ милл. населенія на душу составитъ 3,8 кгр.

Пошлина за освѣтительные нефтяные продукты взимается по вѣсу: за сырые—по 2,40 финскихъ марки за 100 кгр. и по 8,20 финскихъ марки за очищенные.

Великобританія, ея владѣнія и колоніи *).

Въ Англіи кое-гдѣ встрѣчаются нефтяные источники, но пока разрабатываются мало, и въ 1891 г. всей нефти добыто тамъ 100 тоннъ, въ 1892—218 и 1893—260 тоннъ **). Весь же огромный спросъ этого государства удовлетворяется привозными матеріалами.

Великобританія является однимъ изъ важнѣйшихъ рынковъ для сбыта русскихъ нефтяныхъ продуктовъ вообще и керосина въ частности. Торговля этими товарами идетъ здѣсь не по вѣсу, а по объему, причемъ за единицу мѣры принятъ галлонъ, въ которомъ помѣщается 0,229 пудовъ керосина уд. в. 0,825, или 1 пудъ керосина соотвѣтствуетъ 4,37 галлона. Ввозъ нефтяныхъ продуктовъ не обложенъ въ Великобританіи никакими пошлинами, и, быть можетъ, поэтому мѣстная таможенная статистика не регистрируетъ эти продукты каждый въ отдѣльности, а показываетъ лишь ихъ общее количество подъ собирательнымъ именемъ petroleum. До 1882 г. она различала еще очищенный петроль отъ неочищеннаго, но съ тѣхъ поръ и такого дѣленія нѣтъ.

За послѣднія 10 лѣтъ Соединенное Королевство получило всего:

Въ 1883 году	70.526,996 гал.	Въ 1888 году	94.401,285 гал.
» 1884 »	52.975,789 »	» 1889 »	102.881,256 »
» 1885 »	73.873,641 »	» 1890 »	105.080,863 »
» 1886 »	71.251,736 »	» 1891 »	130.615,360 »
» 1887 »	77.390,435 »	» 1892 »	130.186,085 »

На вопросъ, какое количество этого петроля получено изъ Россіи и какое изъ Америки, такъ какъ безъ сомнѣнія упомянутый товаръ получается только изъ одного изъ этихъ государствъ, офиціальная статистика

*) Statistical Abstract for the United Kingdom, from 1878 to 1892.

**) The Economist, 1894, July 21, № 2656.

не даетъ правильнаго отвѣта, потому что въ ряду ея цифръ встрѣчается привозъ изъ такихъ государствъ, которыя завѣдомо сами не производятъ петроля, а отпускаютъ его какъ транзитный грузъ. За 5 послѣднихъ лѣтъ привозъ *) изъ Америки и Россіи распредѣлился слѣдующимъ образомъ:

	1888	1889	1890	1891	1892	
Изъ Россіи	18.087,580	30.810,818	32.536,905	46.626,868	38.210,724	гал.
» Соединен. Штатовъ .	72.217,660	70.739,663	70.903,026	82.035,621	89.994,336	»

Для выясненія роли другихъ государствъ по снабженію Великобританіи нефтяными продуктами достаточно привести данныя за послѣдніе 1892 и 1893 годы (въ тыс. гал.):

	1892.	1893.		1892.	1893.
Изъ Россіи	38.210	40.909	Изъ Италіи	75	—
» Германіи	518	298	» Соед. Штатовъ .	89.994	112.905
» Голландіи . . .	130	104	» др. государствъ .	47	89
» Бельгіи	1.208	821	Всего	130.186	155.126

Нѣтъ сомнѣнія, что изъ Бельгіи, Голландіи или Германіи петроль идетъ тоже американскаго или русскаго происхожденія, но отдѣлить ихъ трудно. Однако, обращаясь къ даннымъ неофиціальнымъ, публикуемымъ биржевыми маклерами, есть возможность нѣсколько освѣтить этотъ вопросъ, причемъ нѣтъ основанія думать, чтобы эти данныя были недостовѣрны.

По даннымъ Генри Функа, количество ввозимаго въ Соединенное Королевство очищеннаго петроля, т. е. керосина, за послѣднія 10 лѣтъ колеблется въ слѣдующихъ предѣлахъ:

	Изъ Россіи.	Изъ Америки.		Изъ Россіи.	Изъ Америки.
Въ 1883 году	502	1.329,004 бар.	Въ 1889 году	771,227	1.355,590 бар.
» 1884 »	17,078	927,919 »	» 1890 »	787,529	1.357,122 »
» 1885 »	70,149	1.367,720 »	» 1891 »	830,863	1.647,772 »
» 1886 »	48,814	1.363,801 »	» 1892 »	807,600	1.711,089 »
» 1887 »	188,161	1.444,350 »	» 1893 »	743,094	2.209,619 »
» 1888 »	549,126	1.286,148 »			

Русскій товаръ появился въ Великобританіи всего 10 лѣтъ тому назадъ и нашелъ тамъ рынокъ занятымъ американскимъ, но за всѣмъ тѣмъ съумѣлъ проложить себѣ дорогу: послѣ десяти лѣтъ борьбы русское производство доставляетъ теперь около 30% всего потребленія Великобританіи. Обстоятельства далеко не благопріятствовали ему, и если все-таки замѣчается успѣхъ, то нѣтъ сомнѣнія, что для русскаго производства вполнѣ возможна борьба съ американскимъ на почвѣ Соединеннаго Королевства.

Изъ 24 главныхъ портовъ, куда ввозится керосинъ, русскій товаръ пользуется до сихъ поръ только семью. Чтобы составить себѣ понятіе о

*) Annual Statement of the Trade of the United Kingdom. 1893.

распредѣленіи ввоза между упомянутыми портами, можно привести свѣдѣнія того же г. Функа за 1890—93 гг. относительно очищеннаго петроля.

	1890.		1891.		1892.		1893.	
	Америк.	Русск.	Америк.	Русск.	Америк.	Русск.	Америк.	Русск.
	Барилей.	Барилей.	Барилей.	Барилей,	Барилей.	Барилей.	Барилей.	Барилей.
Барроу		56,976	5,287	24,024	—	—	26,150	32,281
Бельфастъ. . .	10,652	19,044	13,067	36,790	—	63,266	32,946	37,989
Бристоль . . .	80,009	72,770	102,620	103,977	22,867	37,151	207,540	20,703
Кардифъ . . .	15,950	18,000	59,967	45,044	181,815	55,348	30,419	20,100
Колеренъ . .	2,748	—	2,428	—	33,018	13,300	3,100	—
Коркъ. . . .	14,090	—	10,441	—	1,891	—	24,626	—
Дублинъ. . . .	40,079	—	67,939	—	11,422	—	92,626	—
Эксетеръ . . .	14,641	—	27,397	—	50,691	—	35,382	—
Галвей	5,258	—	4,756	—	26,316	—	6,153	—
Гласго	100	—	124,624	—	6,343	—	—	—
Гулъ	114,316	—	2,072	—	134,590	—	158,024	—
Ипсвичъ. . . .	2,371	—	16,532	—	5,009	—	2,953	—
Лимерикъ . . .	10,894	—	449,212	193,918	26,475	—	18,874	—
Ливерпуль. . .	357,407	158,870	589,962	437,388	396,146	146,038	457,951	223,747
Лондонъ. . . .	598,073	438,331	10,826	—	606,256	464,197	908,280	387,270
Лондондерри. .	8,230	—	12,688	14,572	10,956	—	15,872	—
Нью-Кэстль .	30,590	—	30,808	—	59,831	—	2,747	—
Плимутъ . . .	14,881	—	5,000	—	4,270	—	26,887	—
Шарпнесъ. . .	9,688	—	51,743	—	50,860	28,300	41,292	—
Шильдсъ . . .	7,118	23,538	4,379	—	7,531	—	66,975	21,004
Слайго	6,584	—	22,285	—	36,362	—	6,162	—
Соуттгамптонъ	2,104	—	19,800	—	25,400	—	33,614	—
Трали.	2,376	—	1,979	—	2,051	—	2,250	—
Уотерфордъ . .	8,963	—	11,960	—	10,989	—	8,486	—
Всего. . .	1.357,122	787,529	1.647,772	855,713	1.711,089	807,600	2.209,619	743,094

Главная масса груза приходитъ въ поименованные порты наливомъ и тамъ уже производится разливка его по бочкамъ, которыя скупаются для этой цѣли частью въ самой Англіи, частью на континентѣ Европы. Цѣна на посуду (бочка въ 40 англ. галлоновъ) обыкновенно колеблется между 3½ и 4 шиллингами. При общей низкой цѣнѣ керосина, доходящей до 3½—4¼ пенсовъ за галлонъ, цѣна на посуду является весьма значительною, и потому большое значеніе имѣетъ попытка Standard Oil C⁰ установить въ Англіи продажу керосина наливомъ безъ посуды даже по мелочамъ. Одновременно съ этимъ представители той же компаніи, желая по возможности ослабить вліяніе маклеровъ на ходъ керосиновой торговли, получавшихъ за свое посредничество по 1%, начали продавать свой товаръ не только оптомъ,

но и въ розницу. Съ этою цѣлью они завели во всѣхъ большихъ городахъ наливныя вагонетки, въ которыхъ керосинъ развозится по всѣмъ улицамъ, и такимъ образомъ товаръ получается потребителемъ непосредственно на домъ и притомъ дешевле. Благодаря этой мѣрѣ, они имѣли возможность продолжать свою торговлю съ бо̀льшею выгодою, чѣмъ торговцы русскимъ керосиномъ. Это, повидимому, простое нововведеніе было причиной значительнаго пониженія спроса на русскій товаръ. Если принять во вниманіе, что не только стоимость бочки, но и доставка ея изъ оптоваго склада обходится не дешево и требуетъ времени, то будетъ понятно, почему такъ сочувственно было встрѣчено упомянутое начинаніе.

Благодаря усиленнымъ стремленіямъ русскихъ экспортеровъ найти въ Англіи помѣщеніе для своего товара и столь же упорному стремленію американскихъ производителей не уступать завоеваннаго ими положенія, цѣны на керосинъ стали быстро падать, и за послѣднія 10 лѣтъ упали почти на 40 процентовъ *):

Въ	1883	г.	цѣна	была	7,39	пенса	за	гал.	Въ 1888 г. цѣна была	6,52	пенса за гал.
»	1884	»	»	»	7,75	»	»	»	» 1889 » » »	6,04	» » »
»	1885	»	»	»	7,44	»	»	»	» 1890 » » »	5,48	» » »
»	1886	»	»	»	7,04	»	»	»	» 1891 » » »	4,93	» » »
»	1887	»	»	»	6,52	»	»	»	» 1892 » » »	4,51	» » »

Особенно сильное паденіе цѣнъ замѣчается въ послѣднія нѣсколько лѣтъ и въ прошломъ году.

Обращаясь къ стоимости русскаго керосина въ Великобританіи, находимъ, что она слагается изъ слѣдующихъ элементовъ: перевозки по желѣзной дорогѣ изъ Баку въ Батумъ—19 коп. и въ Батумѣ 2½ коп. на пудъ портовыхъ и другихъ расходовъ по перекачкѣ керосина изъ вагоновъ-цистернъ въ наливные резервуары пароходовъ. Фрахтъ отъ Батума до одного изъ западно-европейскихъ портовъ такой же, какъ и отъ любого восточно-американскаго порта. Фрахтъ взимается по вѣсу, и потому, принимая во вниманіе разницу въ удѣльныхъ вѣсахъ русскаго и американскаго керосиновъ, окажется, что при одинаковомъ фрахтѣ за тонну американскій керосинъ при объемной продажѣ обойдется на 3% дешевле. Фрахтъ этотъ колеблется около 16—18 шиллинговъ за тонну, что̀ составитъ приблизительно около 12—14 коп. на пудъ; въ настоящее время онъ не превышаетъ 16 шил. и, слѣдовательно, на пудъ приходится 12½ коп. Такимъ образомъ, доставка керосина на сравнительно небольшомъ разстояніи Баку-Батумъ (21½ коп.) обходится почти вдвое дороже, чѣмъ доставка моремъ (12½ к.). Потери по утечкѣ и усышкѣ отъ Батума до Амстердама или Лондона считается въ 1%. Переведя показанные расходы на англійскія мѣры—тонну, галлонъ и пенсъ (курсъ въ среднемъ принятъ 25 пенсовъ за 100 к. сер.),

*) Statistical abstract, p. 140.

найдемъ, что доставка бакинскаго керосина въ Лондонъ черезъ Батумъ наливомъ (керосинъ, вывозимый заграницу черезъ Либаву, не достигаетъ Англіи) обходится въ 2,22 пенса за галлонъ, причемъ въ эту сумму не входитъ стоимость самаго товара на мѣстѣ производства. Перекачка керосина изъ парохода въ резервуары въ складѣ обходится по 4 шил. 1 пенсу за тонну; за храненіе въ резервуарахъ платится отъ 3 до 4 п. за тонну въ мѣсяцъ и, слѣдовательно, чѣмъ долѣе залеживается товаръ, тѣмъ больше возрастаетъ его стоимость не только отъ приращенія процентовъ на затраченный капиталъ, но и отъ увеличенія расходовъ по храненію въ складахъ. Такимъ образомъ, стоимость русскаго керосина въ Лондонѣ выразится въ слѣдующихъ цифрахъ: доставка керосина на бортъ въ Батумъ (21½ коп.) составитъ на галлонъ 1,2 пенса; доставка изъ Батума въ Лондонъ, потери и накладные расходы 1 п., перекачка въ резервуары съ храненіемъ въ теченіе двухъ недѣль—0,18 п., храненіе на 1 мѣсяцъ въ складѣ (раньше 6 недѣль товаръ рѣдко продается)—0,06; бочка, ея ремонтъ, окраска и пр.—1,20, а всего 1 гал. стоитъ 3,64 пенса. Въ приведенномъ разсчетѣ первая статья не измѣняется; вторая измѣняется въ слабой мѣрѣ, такъ какъ стоимость фрахта въ 16 шил. принята довольно низкая; третья и четвертая статьи, сами по себѣ незначительныя, могутъ колебаться лишь въ очень узкихъ предѣлахъ. Наконецъ, пятая можетъ быть понижена до 1 пенса, и такимъ образомъ средняя стоимость бакинскаго керосина въ Лондонѣ будетъ около 3½ пенсовъ за галлонъ, причемъ въ эту цифру не входитъ стоимость самаго керосина. Въ августѣ прошлаго года на русскій керосинъ въ Лондонѣ цѣна держалась около 3,718 пенса за галлонъ, т. е. только на 0,078 пенса превышала стоимость одной только доставки нашего товара изъ Баку въ Лондонъ. За послѣдніе 2 года лондонскія цѣны на русскій керосинъ колебались въ слѣдующихъ предѣлахъ:

Въ январѣ 1892 г.	4,437 п. за гал.	Въ январѣ 1893 г.	4,937 п. за гал.
» февралѣ	4,250 » » »	» февралѣ	4,250 » » »
» мартѣ	4,250 » » »	» мартѣ	4,000 » » »
» апрѣлѣ	4,375 » » »	» апрѣлѣ	4,000 » » »
» маѣ	4,560 » » »	» маѣ	3,969 » » »
» іюнѣ	4,625 » » »	» іюнѣ	3,875 » » »
» іюлѣ	4,563 » » »	» іюлѣ	3,812 » » »
» августѣ	4,437 » » »	» августѣ	3,718 » » »
» сентябрѣ	4,500 » » »	» сентябрѣ	3,675 » » »
» октябрѣ	4,500 » » »	» октябрѣ	3,490 » » »
» ноябрѣ	4,375 » » »	» ноябрѣ	3,597 » » »
» декабрѣ	4,281 » » »	» декабрѣ	3,437 » » »

Американскій керосинъ держится въ цѣнѣ нѣсколько выше, на ¼ пенса на галлонъ, что составляетъ около 6%. Принявъ среднюю цѣну керосина въ Баку въ вагонѣ за 6 коп. (на заводахъ онъ нѣсколько дешевле, хотя крупнымъ заводамъ онъ едва ли обходится дешевле), что̀ составитъ около

½ пенса за галлонъ, находимъ, что только при цѣнѣ въ 4¼ — 4½ пенса за галлонъ русскій товаръ могъ бы идти съ нѣкоторой выгодой, а чтобы свести концы съ концами, необходимо, чтобы русскій керосинъ обходился въ Лондонѣ не дороже рыночной цѣны.

Транспортировка керосина на такомъ дальнемъ пути, какъ Баку-Лондонъ, не обходится безъ многихъ случайностей, какъ, напр., промедленія въ полученіи вагоновъ, задержки послѣднихъ въ пути, усиленной утечки и пр., не говоря уже о пожарѣ. Все это заставляетъ керосиноторговцевъ считать на рискъ по керосиновой торговлѣ бо̀льшій процентъ.

Общее потребленіе нефтяныхъ продуктовъ въ Соединенномъ Королевствѣ въ 1892 году выразится въ слѣдующихъ цифрахъ: всего ввезено 131.186,085 гал. на 2.446,906 фунт. стерл. и вывезено 2.380,528 гал. на 105,401 ф. ст.; слѣдовательно, въ странѣ осталось для внутренняго потребленія 128.805,557 гал. на 2.341,505 фунт. ст., что̀ при населеніи Великобританіи въ 38.105,000 душъ составитъ на каждаго жителя 3,38 гал. въ годъ—на 1,22 шиллинга.

Нефтяные продукты, свободные отъ таможенныхъ пошлинъ, и внутри государства не облагаются никакими налогами.

Переходя къ обзору ввозныхъ пошлинъ на керосинъ и потребленія этого продукта въ колоніяхъ и владѣніяхъ Великобританіи, необходимо замѣтить, что статистическія свѣдѣнія о вывозѣ и ввозѣ его имѣются лишь по главнѣйшимъ странамъ; но чтобы все-таки имѣть хотя приблизительное представленіе о количествѣ керосина, которое можно помѣстить въ данномъ мѣстѣ, ниже указана численность населенія.

1) **Индія** *). Изъ всѣхъ великобританскихъ владѣній Индія потребляетъ болѣе всего керосина, да и вообще она является наиболѣе значительнымъ рынкомъ изъ всѣхъ азіатскихъ. Потребленіе этого матеріала въ Индіи съ каждымъ годомъ увеличивается, и за послѣднія 12 лѣтъ оно возросло слишкомъ въ 7½ разъ, какъ это видно по даннымъ ввоза керосина за упомянутый періодъ:

Въ 1881—82	ввезено	8.816,417	гал.	Въ 1887—88	ввезено	30.200,042	гал.
» 1882—83	»	19.904,082	»	» 1888—89	»	38,285,559	»
» 1883—84	»	13.107,267	»	» 1889—90	»	51.839,400	»
» 1884—85	»	26.299,091	»	» 1890—91	»	52.561,297	»
» 1885—86	»	17.595,663	»	» 1891—92	»	56.627,620	»
» 1886—87	»	30.963,763	»	» 1892—93	»	64.351,330	»

До послѣдняго времени столь значительнымъ рынкомъ безраздѣльно владѣла Америка, но въ послѣднія шесть лѣтъ она тамъ встрѣтила сильную конкуренцію со стороны русскихъ импортеровъ, причемъ побѣда, повидимому, клонится на нашу сторону, о чемъ свидѣтельствуетъ генеральный консулъ

*) Составлено по даннымъ Report of the Committee of the Bengal Chamber of Commerce. 1892 and 1893. Годъ считается здѣсь съ 1 апрѣля по 31 марта.

Соединенныхъ Штатовъ въ Калькуттѣ Ванъ Лиръ Полкъ *). Индійская оффиціальная статистика подраздѣляетъ ввозъ керосина по странамъ отправленія лишь съ 1887—8 фискальнаго года, и съ этого времени данныя по этому предмету представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Ввезено въ Индію:			
	изъ Россіи.	%	изъ Соединенныхъ Штатовъ.	%
Въ 1887—88 г.	5.035,785 гал.	16,7	25.038,620 гал.	83,7
» 1888—89 »	17.516,003 »	45,8	20.645,894 »	54,2
» 1886—90 »	15.961,875 »	20,8	35,840,059 »	79,2
» 1890—91 »	19.843,423 »	37,8	32.687,031 »	62,2
» 1891—92 »	28.333,635 »	54,0	27.293,985 »	46,0
» 1892—93 »	38.086,703 »	59,2	26.264,630 »	40,8

Къ приведеннымъ цифрамъ цитированный оффиціальный источникъ Индіи даетъ слѣдующія поясненія. Въ послѣдніе три года привозъ керосина изъ Россіи почти удвоился, тогда какъ за то же время привозъ его изъ Америки значительно сократился. Очевидно, недалеко то время, когда американцы должны будутъ уступить весь индійскій рынокъ русскимъ. Даже поговариваютъ, что между ними состоялось уже соглашеніе о добровольной уступкѣ такого рода, съ тѣмъ, что русскіе, съ своей стороны, уступятъ американцамъ нѣкоторые европейскіе рынки. Успѣхи керосиновой торговли въ Индіи дѣйствительно громадны и нельзя не согласиться, что распространеніе дешеваго освѣтительнаго матеріала имѣетъ громадное культурное значеніе, но къ сожалѣнію нельзя не замѣтить, что успѣхи эти не такъ значительны, какъ бы то было желательно. Въ самомъ дѣлѣ, что значитъ потребленіе 65 милл. галлоновъ керосина для государства съ населеніемъ въ 288 милл. душъ; на душу это составитъ въ годъ менѣе одной четверти галлона, но судя по настоящему положенію дѣла, можно думать, что керосиновая торговля въ Индіи значительно расширится въ ближайшемъ будущемъ, въ особенности, если удастся организовать перевозку наливомъ, къ чему уже и сдѣланы соотвѣтствующія попытки.

Къ приведенной оффиціальной характеристикѣ положенія керосиновой торговли въ Индіи упомянутый американскій генеральный консулъ прибавляетъ отъ себя, что, по его мнѣнію, замѣченное усиленіе ввоза русскаго керосина и уменьшеніе американскаго находится въ прямой связи съ колебаніями курса биржевой стоимости рупіи, вслѣдствіе чего всѣ торговыя сдѣлки, связанныя съ разсчетомъ на золото и со срочной доставкой товара, получаютъ извѣстную неустойчивость. Замѣчаніе это, справедливое для всей индійской торговли вообще, особенно характерно для керосиновой. Дѣло въ томъ, что русскій керосинъ достигаетъ Индіи черезъ 30 дней, тогда какъ для амери-

*) American Consular Report, 1894, March, p. 458.

канскаго требуется около 4½ мѣсяцевъ. При такомъ продолжительномъ пути курсъ нерѣдко претерпѣваетъ большія колебанія, которыхъ между тѣмъ нельзя предвидѣть. Скорость полученія керосина изъ Россіи и вслѣдствіе этого меньшій рискъ на колебаніяхъ курса — вотъ главныя причины успѣха русскихъ. Американцы, однако, съ своей стороны приняли необходимыя мѣры, чтобы улучшить свое положеніе въ Индіи; они назначили дѣятельнаго агента и благопріятные результаты, повидимому, уже начинаютъ сказываться: за 7 мѣсяцевъ 1893—94 г. американскаго керосина ввезено въ Индію 40.226,184 гал., т. е. вдвое болѣе, чѣмъ въ предшествующемъ году; ввозъ-же русскаго керосина уменьшился въ соотвѣтствующей мѣрѣ.

Пошлина на керосинъ составляетъ въ Индіи 6 pies за казенный галлонъ (12 pies составляетъ 1,5 пенса); слѣдовательно, за галлонъ приходится 4,035 коп. мет., т. е. за 100 гал. платится 4 руб. 3½ коп. мет.; сто гал. русскаго керосина составляютъ 2 пуда 11 фун., а сто гал. американскаго— 2 пуда 2 фун. Но такъ какъ пошлина взимается не по вѣсу, а по объему, то выгода на сторонѣ нашего товара, приблизительно, въ размѣрѣ 3,4%. Таможенной пошлины выручается въ годъ около 2.000,000 рупій.

Обширная территорія Индіи, даже въ сравнительно лучше изслѣдованной своей части, находящейся во владѣніи Великобританіи, еще очень мало изучена въ геологическомъ отношеніи. Однако во многихъ ея мѣстахъ нефть сама выходитъ на дневную поверхность, и благодаря этому она эксплоатируется тамъ съ незапамятныхъ временъ. Изъ этихъ источниковъ наибольшею извѣстностью пользуются промыслы близъ Пешавера и Кветты по теченію Инда. Затѣмъ промыслы по р. Иравади въ бывшей Бирманской имперіи, а также въ Ассамѣ по р. Брамапутрѣ не разъ составляли предметъ оживленной эксплоатаціи, но по разнымъ причинамъ дѣло это здѣсь не имѣло успѣха. Лѣтъ десять тому назадъ въ Рангунъ привозилось до 1 милл. гал. мѣстной нефти и тамъ же она перерабатывалась, причемъ получалось до 640,000 гал. керосина *). Въ настоящее же время, въ виду усиленнаго ввоза во всѣ порты Индіи, Малайскаго полуострова и архипелага дешеваго керосина наливомъ, бирманское нефтяное дѣло не имѣетъ дальнѣйшаго успѣха.

2) **Канада** (населеніе—5.030,613 д.) имѣетъ въ графствѣ Онтаріо собственные нефтяные источники, но производство ихъ слишкомъ недостаточно для удовлетворенія внутреннихъ потребностей. Правда, Канада производитъ и небольшой отпускъ нефтяныхъ продуктовъ, но еще болѣе она получаетъ ихъ изъ Соединенныхъ Штатовъ. За послѣдніе годы всей нефти добыто здѣсь въ

---

*) Подробности объ этихъ источникахъ можно встрѣтить въ многочисленныхъ брошюрахъ Чарльза Марвина: «England as a petroleum power», «The coming deluge of petroleum», «Baku, the petrolia of Europe» etc.

1886 г.—486,141 бар., 1887—763,933, 1888—733,564, 1889—639,991, 1890—765,029 и 1891 г.—755,298 бар. Ввозъ и вывозъ освѣтительныхъ матеріаловъ въ галлонахъ представлены въ слѣдующей таблицѣ:

	Ввезено.	Вывезено.
Въ 1888 году. . . .	4.895,066 гал.	455,501 гал.
» 1889 »	4.925,680 »	110,470 »
» 1890 »	5.244,108 »	358,804 »
» 1891 »	5.321,524 »	436,516 »
» 1892 »	5.793,636 »	440,906 »

Ввозная пошлина взимается въ размѣрѣ $3^3/_5$ пенса за галлонъ.

На островѣ **Нью-Фаундлендѣ** взимается пошлина по 3 пенса за галлонъ керосина.

3) **Малаккскій полуостровъ** (**Straits-Settlements**)—населеніе 523,000 д., ввозъ керосина свободенъ отъ пошлины. Главная керосиновая торговля этой провинціи сосредоточена въ Сингапурѣ, куда въ 1893 г. привезено *) всего 626,115 ящиковъ керосина, въ томъ числѣ 212,150 ящ. изъ Америки и 113.965—изъ Россіи; кромѣ того, наливомъ около 141,000 ящ. по объему, и на Суматру 159,000 ящ. Ввозъ 1892 г. былъ всего 402,202 ящ. Ввозъ русскаго керосина постоянно усиливается.

4) **О-въ Цейлонъ**—неселеніе 3.008,466 д., ввозная пошлина 6 пенсовъ за галлонъ. На этомъ островѣ, въ г. Коломбо **), недавно поставлены два большихъ желѣзныхъ резервуара для керосина по 1,000 тоннъ каждый. Отъ нихъ проведена къ пристани труба для перекачиванія керосина изъ наливныхъ судовъ въ резервуары.

5) **О-въ Св. Маврикія**—населеніе 374,079 д., пошлина $3^1/_4$ пенса за галлонъ съ прибавленіемъ 10% добавочныхъ.

6) **Лабуанъ**—населеніе 5,853 д., керосинъ свободенъ отъ пошлины.

7) **Гонъ-Конгъ**—населеніе 231,662 д., керосинъ свободенъ отъ пошлины, благодаря чему здѣсь скопляются большіе запасы этого товара, которые по мѣрѣ надобности отправляются въ Китай, Японію или на разные о-ва Океаніи. Изъ Соединенныхъ Штатовъ отправлено керосина въ Гонъ-Конгъ въ 1890 г.—11.150,220, въ 1891 г.—10.814,630, въ 1892 г.—16.529,790 и въ 1893 г.—12.758,820 галл.

Британскія владѣнія въ Австраліи и на прилегающихъ островахъ, №№ 8—14, съ населеніемъ около 60 милл. душъ, получаютъ керосинъ изъ Соединенныхъ Штатовъ, откуда въ 1891 г. отправлено — 10.276,095, въ 1892 — 10.376,260 и въ 1893—11.053,991 галл.

8) **Новый Южный Валлисъ**—населеніе 1.197,650 д., пошлина 6 пенс. за галлонъ.

---

*) Stowell's Petroleum Reporter, 1894, № 5.

**) American Manufacturer, 1894, March. 30.

9) **Викторія**—населеніе 1.167,373 д., пошлина 6 пенсовъ за галлонъ. Различныхъ маслъ Викторія получила въ послѣднее время: въ 1890 году—3.473,747 гал. на 262,049 фунт. стерл., въ 1891 г. — 3.883,038 гал. на 279,922 фунт. стерл. и въ 1892 г.—3.965,938 гал. на 205,032 фунт. стерл. Сопоставляя количество ввезеннаго товара съ его стоимостью, нельзя не замѣтить значительнаго пониженія цѣны. Душевое потребленіе опредѣляется слишкомъ въ 3 гал. въ годъ.

10) **Южная Австралія** — населеніе 331,721 д., пошлина 3 пенса за галлонъ.

11) **Западная Австралія**—населеніе 58,674 д., пошлина 4½ пенса за галлонъ.

12) **Тасманія**—населеніе 153,144 д., пошлина 6 пенсовъ за галлонъ.

13) **Новая Зеландія**—населеніе 650,433 д., пошлина 6 пенсовъ за гал. Новая Зеландія потребляетъ ежегодно керосина на значительную сумму: въ 1889 г.—на 121,232 фунт. стерл., въ 1890—111,720 фунт. стерл., въ 1891—147,102 фунт. стерл. и въ 1892 г.—на 119,533 фунт. стерл.

14) **Квинслэндъ**—населеніе 421,297 д., пошлина 6 пенс. за гал.

Нижепоименованныя британскія владѣнія въ Африкѣ, №№ 15—23, съ населеніемъ около 15 милл., получаютъ керосинъ преимущественно изъ Соединенныхъ Штатовъ, откуда его вывезено въ 1891 г.—2.680,201, въ 1892—3.563,289 и въ 1893—3.221,316.

15) **Фиджи**—населеніе 125,462 д., пошлина 9 пенсовъ за гал.

16) **Фолкландскіе о-ва**—населеніе 1,789 д., безъ пошлины.

17) **Наталь**—населеніе 543,913 д., пошлина 6 пенсовъ за гал.

18) **Мысъ Доброй Надежды**—населеніе 1.609,974 д., пошлина 1 шил. за гал.

19) **О-въ Св. Елены**—населеніе 4,116 д., безъ пошлины.

20) **Лагосъ**—населеніе 85,607 д., пошлина 5% ad valorem.

21) **Золотой Берегъ**—населеніе 1.473,882 д., пошлина 10% ad valorem.

22) **Сіэра Леонэ**—населеніе 74,835 д., пошлина 6 пенсовъ, за гал.

23) **Гамбія**—населеніе 13,785 д., пошлина 3 пенса за гал.

24) **Бертуда**—населеніе 15,290 д., пошлина 5% ad valorem.

25) **Гондурасъ**—населеніе 32,000 д., пошлина 1½ пенса за гал.

Вестъ-Индскіе острова: Британская Вестъ-Индія, состоящая изъ нижепоименованныхъ острововъ №№ 26—34, съ общимъ населеніемъ въ 6.248,378 душъ, потребляетъ довольно много керосина. На всѣ эти острова изъ Соединенныхъ Штатовъ отправлено въ 1891 г.—2.056,168, въ 1892—2.001,008 и въ 1893—2.260,913 гал. керосина.

26) **Багама**—населеніе 48,155 д., сырая нефть безъ пошлины, за керосинъ 4 пенса за галлонъ.

27) **Turk's**—населеніе 4,744 д., пошлины 1 пенсъ за гал.

28) **Ямайка**—населеніе 657,461 д., пошлины 6¾ пенса за гал.

29) **Санта-Лучія**—населеніе 43,310 д., пошлины 1⅞ пенса за гал.

30) **Св. Винцента**—населеніе 41,054 д., пошлины 1⅞ пенса за гал.

31) **Барбадосъ**—населеніе 182,306 д., пошлины 1⅞ пенса за гал.

32) **Гренада**—населеніе 54,062 д., пошлины 2½ пенса за гал.

33) **Тобаго**—населеніе 18,387 д., пошлины 9 пенс. за гал.

34) **Leeward'скіе (Подвѣтренные) острова (Тринидадъ** и др.)—населеніе 334,000 д., пошлины 1 шил. 6 пенс. за ящикъ въ 8 гал.

35) **Британская Гвіана**—населеніе 271,123 д., пошлины 9¼ пенс. за гал. Гвіана потребляетъ сравнительно большое количество керосина: въ 1889 г.—643,499 гал. на 34,688 фунт. стерл., въ 1890 г. — 640,117 гал. на 39,745 фунт. стерл., въ 1891 г.—572,796 гал. на 28,009 фунт. стерл. и въ 1892 г.—686,274 гал. на 29,622 фунт. стерл.

36) **Гибралтаръ**—населеніе 20,038 д., керосинъ безъ пошлины.

37) **О-въ Мальта**—населеніе 166,889 д., керосинъ безъ пошлины. За сохраненіе керосина въ таможенныхъ складахъ взимается по ½ пенса съ мальтійскаго бариля.

38) **О-въ Кипръ**—населеніе 209,000 душъ; за ящикъ керосина вѣсомъ не болѣе 25 окъ netto взимается по 2½ пенса за ящикъ, а за керосинъ въ бочкахъ или въ другой посудѣ, вѣсомъ болѣе 25 окъ, взимается ½ пенса за галлонъ.

Франція *).

Во Франціи есть мѣсторожденія нефти и дѣло переработки тамъ этого продукта хорошо извѣстно съ давнихъ поръ, въ особенности въ бывшей ея провинціи Эльзасѣ **). Поэтому, когда въ Америкѣ были открыты обильные источники нефти и Новый Свѣтъ сталъ снабжать Европу своими освѣтительными продуктами, Франція одна изъ первыхъ воспользовалась американскимъ сырьемъ, чтобы перерабатывать его у себя. Такимъ образомъ, она получала какъ сырую нефть, такъ и освѣтительныя масла, количества коихъ за 27 лѣтъ колебались въ слѣдующихъ предѣлахъ:

	Ввезено (кило) сырой нефти.	освѣтительныхъ маслъ.
1867.	12.705,882	5,277,594
1870.	20.692,656	12.713,126
1875.	29.987,740	12.118,197
1880.	62.917,601	13.940,990
1885	122.730,156	15.245,944
1886.	123.909,294	17.100,504
1887.	129.785,517	23.828,213
1888.	155.711,251	17.172,254
1889	164.004,833	20.096,901
1890	178.348,908	18.606,015
1891	179.263,571	14.536,623
1892	194.446,251	21.193,344
1893.	215.272,530	44.716,488
Всего за 27 лѣтъ	2.323.506,451	349.785,608

*) Tableau du commerce général de la France, avec ses colonies et les puissances étrangères. Paris 1893.

**) Эти источники подробно описаны въ моей статьѣ: «Нефтяные источники Нижняго Эльзаса», Горный Журналъ, 1881, № 9.

или въ годъ около 86 милл. килогр. сырой нефти и около 15 милл. очищенныхъ маслъ. Такимъ образомъ, въ общей торговлѣ сырая нефть во Франціи имѣетъ преобладающее значеніе, что бъ нѣкоторой мѣрѣ обусловливается мѣстной таможенно-тарифной политикой, отчасти же характеромъ американской нефти.

Обращаясь къ разсмотрѣнію этихъ факторовъ, находимъ, что съ 1860 до 1871 г. ввозъ сырой нефти во Францію вовсе не былъ обложенъ таможенной пошлиной, а съ очищенной взималось 3 ф. 60 с. за сто кило; съ 1871 по 1873 г. сырая обложена пошлиной въ 20 фр., а на очищенную увеличена до 32 фр.; съ 1873 по 1881 г. за очищенную платилось 37 фр., а за сырую въ среднемъ—24 фр. 75 с. Сырая нефть тарифовалась по содержанію въ ней бензина и керосина, считая по 30 фр. за керосинъ и по 40 фр. за бензинъ.

Съ 1881 по 1893 г. пошлина была значительно уменьшена: для освѣтительныхъ маслъ она осталась въ размѣрѣ 25 фр. а для сырой нефти — 18 фр. за 100 килогр. Въ 1893 году для способствованія развитію торговыхъ сношеній съ Россіей было признано полезнымъ заключить спеціальную конвенцію, въ силу которой договаривающіяся стороны обоюдно пользуются правомъ наиболѣе благопріятствуемой націи во всемъ, что касается ввоза, вывоза, транзита, мѣстныхъ городскихъ сборовъ, таможенныхъ тарифовъ, обрядовъ и пр. Конвенція эта, вошедшая въ силу съ 1 іюля 1893 г., не измѣняя дѣйствующаго тарифа на нефть и продукты ея переработки, предоставляетъ русскимъ произведеніямъ этого рода при ввозѣ ихъ во Францію слѣдующія льготы: 1) сырыя (неочищенныя) масла платятъ по 9 фр. за 100 килогр., 2) очищенныя масла, а также эссенціи (легкія масла) платятъ 10 фр. за 100 литровъ; 3) масла тяжелыя и нефтяные остатки платятъ по 9 фр. за 100 кило. Въ изданномъ поэтому поводу во Франціи законѣ*) приводятся нѣкоторыя подробности, разъясняющія сущность сдѣланныхъ намъ уступокъ. Неочищеннымъ масломъ признается содержащее не болѣе 90% освѣтительныхъ продуктовъ и непосредственно непригодное для освѣщенія; масло, содержащее не болѣе 30% продуктовъ годныхъ для освѣщенія, признается смазочнымъ масломъ. При этомъ было оговорено, что по желанію импортеровъ, взимаемая по вѣсу съ неочищенныхъ маслъ пошлина, можетъ быть замѣнена взимаемой по объему пошлиной, въ размѣрѣ 7,20 фр. съ гектолитра масла удѣльнаго вѣса 0,800. Для очищеннаго масла пошлина была принята въ 12½ фр. за 100 кило лишь какъ основная ставка и она замѣнена пошлиной въ 10 фр. за гектолитръ. Независимо отъ сего, новый законъ относится не одинаково къ товарамъ по мѣсту ихъ первоначальнаго происхожденія. Такъ, пошлина въ 18 фр. за 100 кило netto сохранена для сырой нефти, если она европейскаго происхожденія и ввозится непосредст-

*) «Вѣстникъ Финансовъ», 1893. № 26.

венно изъ страны происхожденія, а внѣ европейскаго происхожденія—изъ страны лежащей внѣ Европы; если же нефть ввозится не изъ страны происхожденія, а изъ какого нибудь промежуточнаго транзитнаго пункта—то такой товаръ оплачивается 23 фр. за 100 кило netto. Такое же различіе дѣлается и для очищенныхъ продуктовъ, и вмѣсто 25 фр. по общему тарифу взимается 30 фр. Равнымъ образомъ и при минимальномъ тарифѣ, товары привозимые не непосредственно изъ страны происхожденія подлежатъ болѣе возвышенному налогу: вмѣсто 9 фр. за сырую нефть платится 14 фр. и вмѣсто 12½ фр. за очищенную платится 17½ франковъ.

Законъ 1 іюля 1893 обратилъ вниманіе также и на многочисленные городскіе сборы—налоги установляемые нѣкоторыми городами за ввозъ разныхъ товаровъ (octroi),—которые всегда тяжело ложились на стоимость предметовъ первой необходимости. Со дня опубликованія упомянутаго закона воспрещено всякое повышеніе существующихъ привратныхъ (octroi) сборовъ или установленіе таковыхъ въ городахъ, гдѣ прежде ихъ не было. Затѣмъ, по окончаніи срока дѣйствія нынѣ существующихъ привратныхъ сборовъ, размѣръ таковыхъ не долженъ превышать вмѣстѣ съ дополнительными сборами половины взимаемыхъ въ пользу казны пошлинъ. Такъ какъ городскіе сборы въ нѣкоторыхъ случаяхъ были весьма значительны, то послѣдняя предупредительная мѣра имѣетъ весьма важное значеніе. Размѣръ привратныхъ сборовъ колебался между 27 и 2¼ фр. за 100 кило! Въ наиболѣе крупныхъ центрахъ французской промышленности установлены городскіе сборы съ минеральныхъ маслъ въ слѣдующихъ размѣрахъ: въ Парижѣ 21 фр. 60 с. за гектолитръ или 27 фр. за 100 кило; въ Бордо—5 фр. за 100 кило; въ Марсели—5 фр. за гектолитръ или 6 фр. 25 с. за 100 кило; въ Тулузѣ—5 фр. за 100 кило; въ Нантѣ—12 фр. за 100 кило; въ Гаврѣ и Руанѣ по 5 фр. за гектолитръ или 6 фр. 25 с. за 100 кило; въ Дижонѣ—по 3 фр. 50 с. за 100 кило; въ Нанси—4 фр. за 100 кило; въ Рубэ—4 фр. за 100 кило; въ С.-Есташѣ—5 фр. за гектолитръ; въ Валансьенѣ—2 фр. 25 с. за 100 кило; въ Буршѣ—3 фр. 50 с. за 100 кило; въ Монпелье—3 фр. 50 с. за гектолитръ; въ Дуэ—2 фр. 25 с. за 100 кило; въ С.-Дени 3 фр. 50 с. за гектолитръ; въ Аррассѣ—3 фр. 50 с. за 100 кило; въ Калэ—3 фр. 50 с. за 100 кило; въ Ангулемѣ—6 фр. за гектолитръ; въ Маконѣ—2 фр. 75 с. за 100 кило; въ Ліонѣ, въ Лилѣ, въ Туркеронѣ, въ Орлеанѣ и С.-Кантенѣ вовсе нѣтъ городскихъ сборовъ.

Выгоды упомянутой выше франко-русской конвенціи, по желанію договаривающихся сторонъ, могутъ быть прекращены съ предувѣдомленіемъ о томъ за 12 мѣсяцевъ. При этомъ конвенція оставила за Франціей право, декретомъ президента республики, выгоды новаго закона временно предоставить и другимъ странамъ, произведенія которыхъ при ввозѣ во Францію не пользуются льготами даруемыми наиболѣе благопріятствуемой націи. На основаніи этого права президентъ французской республики декретомъ своимъ

льготы, предоставленныя Россіи по ввозу нефтяныхъ продуктовъ во Францію, временно распространилъ и на такіе же товары изъ Соединенныхъ Штатовъ С. Америки съ 7 іюля 1893 г.

Возвращаясь къ обзору таможенно-тарифной политики Франціи, нельзя не замѣтить, что усиленіе ввоза сырой нефти было обусловлено исключительно этой политикой: хотя въ первое время пошлина на очищенные продукты и не была высока, но принимая во вниманіе, что американская сырая нефть даетъ около 90% продуктовъ обложенныхъ пошлиной и что процессъ ихъ производства не представляетъ никакихъ затрудненій, многіе французскіе предприниматели стали получать изъ Америки сырую нефть и перерабатывать ее у себя на родинѣ. Съ этою цѣлью въ приморскихъ городахъ Франціи и окрестностяхъ Парижа было основано много нефтеперегонныхъ заводовъ, на которыхъ получались всѣ продукты фракціонированной перегонки нефти. Благодаря такой системѣ тарификаціи, во Францію стали привозить исключительно нефть съ богатымъ содержаніемъ освѣтительныхъ маслъ, всегда имѣвшихъ обезпеченный сбытъ. Нефть же болѣе тяжелая, дающая, превосходныя смазочныя масла, стала рѣдкостью. Если къ этому прибавить, что по установившемуся въ Америкѣ коммерческому обычаю продавецъ нефти принималъ на себя всѣ потери отъ утечки нефти въ пути при перевозкѣ черезъ океанъ, то будетъ понятно, почему французскіе заводчики стали получать сырье исключительно изъ Америки. Вопросъ этотъ подробно разсматривался во Французской палатѣ депутатовъ *), причемъ выяснилось, что хотя галлонъ американской нефти въ дѣйствительности, занимая 3,785 литра, вѣситъ 3,028 кгр., но американцы во всѣхъ фактурахъ показываютъ этотъ вѣсъ лишь въ 2,85 кгр., предоставляя такимъ образомъ 0,178 кгр. на каждый галлонъ въ пользу французскаго импортера. При такомъ счетѣ, конечно, съ избыткомъ вознаграждались всѣ потери въ пути. Съ теченіемъ времени изъ Америки стали отправлять подъ видомъ сырой нефти почти готовый продуктъ и, слѣдовательно, американцамъ оба эти продукта обходились приблизительно одинаково. Въ 1891 г. въ Нью-Іоркѣ на суднѣ керосинъ наливомъ стоилъ 8 фр. 30 с. за 100 кило, тогда какъ приготовленная для Франціи экспортная сырая нефть тоже наливомъ цѣнилась 7 фр. 75 с. за 100 кило; разница, слѣдовательно, выходила въ 0,55 с. за 100 кило. Разница же въ пошлинѣ была гораздо значительнѣе: допуская выходъ освѣтительныхъ матеріаловъ изъ американской нефти въ количествѣ 90%, французскій заводчикъ платилъ въ казну за эти 90 кило 18 фр. или за 100—20 фр., тогда какъ импортеръ готоваго керосина несъ этотъ налогъ въ размѣрѣ 25 фр. При этомъ очистка и вообще переработка нефти во Франціи обходилась не дороже чѣмъ въ Америкѣ, и значительно дешевле, чѣмъ въ Баку. На этомъ основаніи русская сырая

*) Chambre des Députés, cinquième législature, session de 1891. № 1393. Rapport par M. G. Graux p. 28.

нефть не могла появиться во Франціи. Освѣтительные же продукты и тяжелыя нефтяныя смазочныя масла легче проникли туда, несмотря на дороговизну и затруднительность перевозки ихъ изъ Баку въ Батумъ. Привозъ сырой нефти, какъ видно изъ вышесказаннаго, производился почти исключительно изъ Соединенныхъ Штатовъ, при чемъ размѣры этого привоза за послѣднее десятилѣтіе выразились въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Изъ Соед. Штатовъ.	Изъ др. государствъ.	Всего.		Изъ Соед. Штатовъ.	Из др. государствъ.	Всего.
1883 . .	93.427,045	8,889	93.435,934	1888 . .	—	—	155.771,251
1884 . .	106.338,423	53,317	106.391,740	1889 .	—	—	164.004,833
1885 . .	121.206,821	1.523,335	122.630,156	1890 . .	178.347,958	950	178.348,908
1886 . .	123.897,256	12,038	123.909,294	1891 . .	179.259,927	3,574	179.263,571
1887 . .	129.775,724	9,793	129.785,517	1892 . .	194.238,927	7,324	194.446,251

Въ привозѣ во Францію очищенныхъ освѣтительныхъ матеріаловъ Россія заняла нѣсколько лучшее положеніе: до открытія сплошнаго рельсоваго пути между Баку и Батумомъ (въ половинѣ 1883 г.) Франція получала очищенные освѣтительные матеріалы частью непосредственно изъ Америки, частью оттуда-же, но черезъ Бельгію, Германію, Великобританію, Испанію и пр. Съ 1884 года начинается экспортъ русскихъ нефтяныхъ товаровъ и съ тѣхъ поръ это дѣло ростетъ постоянно, что явствуетъ изъ слѣдующихъ данныхъ: въ 1883 г. ввезено всего 19.739,236 кгр., въ 1884—17.876,658, въ 1885—15.245,944, въ 1886—17.100,504, въ 1887—23.828,213 и, наконецъ, въ 1892 г.—20.818,406 кгр. Такимъ образомъ, средняя цифра ввоза керосина за послѣднее десятилѣтіе колеблется около 20 милл. кгр., причемъ ввозъ русскаго керосина, начавшійся въ 1884 году, сначала сталъ увеличиваться чрезвычайно быстро, но потомъ опять сталъ падать и въ 1892 г. онъ составлялъ всего 405,540 кгр.

Данныя относительно ввоза во Францію тяжелыхъ смазочныхъ маслъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Изъ Россіи.	Германіи.	Бельгіи.	Англіи.	Соед. Штат.	Др. госуд.	Всего.
1883 . .	3.320,209	370,895	362,663	3.851,483	4.705,317	13,969	12.624,546
1884 . .	6.020,142	253,938	551,760	3.666,158	6.225,459	44,401	16.791,858
1885 . .	7.003,246	280,577	400,407	4.732,703	8.500,332	103,741	21.021,007
1886 . .	8.689,782	328,770	584,165	3.547,786	3.728,209	68,170	16.946,902
1887 . .	9.291,682	815,662	506,684	3.051,085	5.029,298	179,081	18.873,492
1888 . .	14.636,215	364,622	492,163	3.810,219	6.949,785	50,854	26.303,848
1889 . .	14.403,464	214,599	449,164	4.238,794	5.210,213	54,025	24.570,262
1890 . .	24.931,540	273,486	462,911	4.983,861	10.431,436	228,426	41.011,660
1092 . .	20.722,070	256,018	577,236	3.130,779	6.331,367	—	31.476,338

Судя по этимъ даннымъ, уже въ 1883 г. 26% всего ввоза во Францію смазочныхъ маслъ составлялъ русскій товаръ; затѣмъ этотъ %, постоянно возростая, достигъ въ 1888 году 55, въ 1889 г.—58, въ 1890 г.-—60, въ 1891—54,7%, въ 1892—65% и въ 1893—64%.

Данныя по ввозу во Францію нефти и ея продуктовъ за прошлый 1893 годъ выразились въ слѣдующихъ цифрахъ *):

I. Въ первой половинѣ 1893 г.

Сырой нефти изъ Соединенныхъ Штатовъ	60.470,676 кгр.
» » » другихъ государствъ	36,688 »
Всего.	60.507,364 кгр.
Очищенныхъ продуктовъ изъ Соединенныхъ Штатовъ.	11.921,850 кгр.
» » » другихъ государствъ . . .	1.420,663 »
Всего.	13.342,513 кгр.
Тяжелыхъ маслъ всего	15.310,564 кгр.

II. Во второй половинѣ 1893 г.

Сырой нефти изъ Соединенныхъ Штатовъ.	149.727,527 кгр.
» » » Россіи	5.026,477 »
» » » другихъ государствъ.	11,252 »
Всего.	154.765,256 кгр.
Очищенныхъ продуктовъ изъ Соединенныхъ Штатовъ.	353,930 гектолитр.
» » » Россіи	22,554 »
» » » другихъ государствъ . . .	8,523 »
Всего.	385,007 »
Кромѣ того, по старому заказу изъ Соед. Штатовъ .	472,838 кгр.
» » » » » » друг. государствъ.	109,650 »
Всего.	582,488 кгр.
Тяжелаго масла всего	20.085,721 килогр.

Обращаясь засимъ къ общимъ результатамъ достигнутымъ франко-русской конвенціей въ пользу русской нефтяной промышленности, необходимо замѣтить, что тѣ несущественныя льготы, которыя были выговорены нами въ конвенціи были немедленно парализованы одновременнымъ изданіемъ декрета президента республики о распространеніи тѣхъ же льготъ на товары единственныхъ нашихъ конкуррентовъ—американцевъ. Упомянутымъ декретомъ въ сущности возстановлялось statu quo, произошло только общее уменьшеніе ввозныхъ пошлинъ для обѣихъ конкурирующихъ сторонъ. Мало того, вслѣдствіе вставки въ законѣ 1 іюля цифры удѣльнаго вѣса сырой нефти, относительно которой импортерамъ предоставлялся выборъ уплаты пошлины по вѣсу или по объему, торговцы русскимъ товаромъ были поставлены въ худшія условія. Дѣло въ томъ, что сырой продуктъ съ удѣльнымъ вѣсомъ 0,800 можетъ поставлять только Америка, а изъ Россіи даже лучшій керосинъ получается тамъ съ удѣльнымъ вѣсомъ не ниже 0,825, а обыкновенно—0,830. Такимъ образомъ, выгодой объемнаго обложенія сырой нефти воспользовались только американцы, которые стали платить по 7,20 фр.

*) Documents statistiques réunis par l'administration des douanes sur le commerce de la France. Приведенныя цифры не окончательныя.

за гектолитръ, тогда какъ русскіе продолжали нести этотъ налогъ въ размѣрѣ 9 франковъ за 100 кило, или за 120 литровъ, что составитъ за гектолитръ 7,50 франковъ.

Возникшіе по этому дѣлу переговоры между Россіей и Франціей окончательно выяснили и устранили упомянутое недоразумѣніе, и теперь всякій импортеръ можетъ воспользоваться выгодой объемнаго обложенія при ввозѣ во Францію сырой нефти *безъ отношенія къ ея удѣльному вѣсу*.

Какъ уже было указано ранѣе, во Францію ввозятся по преимуществу сырые продукты, но такъ какъ руская сырая нефть содержитъ не болѣе 30% освѣтительныхъ матеріаловъ, то для удовлетворенія спроса русскіе экспортеры посылаютъ туда спеціально для этого приготовленную смѣсь изъ 90% сыраго неочищеннаго керосина и 10% остатковъ.

Изъ американской сырой нефти французскіе заводчики получаютъ не менѣе 93% освѣтительныхъ маслъ. Само собою разумѣется, что при такихъ условіяхъ русскимъ сырьемъ могутъ еще пользоваться только тѣ французскіе заводы (напр. Ротшильда), которые имѣютъ въ Россіи свои промыслы. Масса-же французскихъ заводчиковъ получаетъ свое сырье исключительно изъ Америки. Подтвержденіемъ этого можетъ служить послѣднее извѣстіе *) о заключеніи ими условія со Standard Oil Trust о поставкѣ всей необходимой имъ сырой нефти по биржевой цѣнѣ на мѣстѣ добычи съ прибавленіемъ на транспортировку отъ промысловъ до коллекторовъ по 20 центовъ за бариль въ 42 гал. и по 50 центовъ за бариль отъ коллекторовъ до атлантическихъ портовъ. Условія эти представляютъ громадныя выгоды для Standard Oil Trust, и это служитъ лучшимъ доказательствомъ крайне угнетеннаго состоянія торговли русскою нефтью во Франціи.

Самое большое изъ французскихъ внѣевропейскихъ владѣній—**Алжиръ** потребляетъ керосина въ годъ около 5 милл. килогр. Въ 1892 г. ввезено въ **Алжиръ** 4.870,370 кгр., въ томъ числѣ изъ французскихъ складовъ 547,342 кгр., изъ Россіи—322,478 кгр., изъ Соединенныхъ Штатовъ—3.995,177 и изъ прочихъ странъ 5,473 кгр., всего на сумму 827,963 фр. Сюда же тяжелаго масла ввезено 44,286 кгр. на 8,357 фр. Ввозные тарифы на нефтяные продукты тѣ же, что и во Франціи. Населеніе Алжира представляетъ около 4.174,000 душъ и, слѣдовательно, душевое потребленіе керосина достигаетъ здѣсь 1,1 килогр.

О-въ Бурбонъ (**Réunion**)—ввозъ керосина свободенъ отъ пошлины. Въ **Тунисѣ** взимается 8% ad valorem, а въ колоніи **Nossi-Be**—75 сантимовъ за ящикъ съ двумя жестянками.

Во французскихъ владѣніяхъ въ Америкѣ на островѣ **Мартиникъ, Гваделупа, Гвіана** и пр. ввозъ керосина свободенъ отъ пошлины. Вся **французская Вестъ-Индія** потребляетъ въ годъ около 400,000 галл. керосина. **Новая Каледонія** тоже не имѣетъ пошлинъ на керосинъ.

---

*) «Вѣстникъ Финансовъ», 1894. № 87.

Французскія владѣнія въ **Индо-Китаѣ—Кохинхина, Комбоджа, Анамъ и Тонкинъ**—взимаютъ пошлины по 4 фр. за 100 кгр. **Майотъ**—5% ad valorem; **Габонъ**—8 фр. за 100 кгр. и острова **Св. Петра** и **Микелонъ**—по 13,25 фр. за 100 кило.

Германія.

Хотя Германія имѣетъ свои нефтяныя мѣсторожденія, но добыча тамъ нефти сравнительно съ общею потребностью страны настолько незначительна, что весь спросъ удовлетворяется исключительно привозомъ изъ другихъ государствъ. Въ 1880 г. мы подробно осмотрѣли всѣ германскія мѣсторожденія нефти и тогда же въ своихъ отчетахъ *) указали, что они не имѣютъ никакой будущности. Съ тѣхъ поръ нѣкоторыя условія измѣнились тамъ къ лучшему, добыча тоже нѣсколько увеличилась, варьируя въ предѣлахъ отъ 1/2 до одного милліона пудовъ, но въ общемъ она продолжаетъ оставаться безъ вліянія на привозъ освѣтительныхъ и смазочныхъ матеріаловъ изъ другихъ государствъ. Потребленіе упомянутыхъ матеріаловъ съ каждымъ годомъ возростаетъ, и хотя Германія ведетъ обширную транзитную торговлю, но собственное потребленіе тоже значительно увеличивается, что нагляднѣе всего выражается цифрами душеваго истребленія.

Сопоставляя данныя общаго потребленія освѣтительныхъ матеріаловъ съ ростомъ населенія Германской имперіи, находимъ, что душевое потребленіе ихъ возростало въ этомъ государствѣ по пятилѣтіямъ въ слѣдующихъ предѣлахъ:

	Килограммы, на душу.		Килограммы, на душу.
Въ 1866—1870 гг.	1,87	Въ 1891 г. . . .	13,53
» 1871—1875 »	3,75	» 1892 » . . .	14,71
» 1876—1880 »	5,40	» 1893 » . . .	15,01
» 1871—1885 »	8,64		
» 1886—1890 » . . .	11,61		

За послѣднее десятилѣтіе въ Германію всего ввезено керосина и др. освѣтительныхъ матеріаловъ.

	Тонны.		Марки.		Тонны.		Марки.
Въ 1884 году . .	462,545	на	62.382,000	Въ 1889 году . . .	625,668	на	81.337,000
» 1885 » . . .	482,189	»	69.918,000	» 1890 » . . .	646,804	»	73.089,000
» 1886 » . .	438,395	»	56.991,000	» 1891 » . . .	675,528	»	65.591,000
» 1887 » . . .	509,399	»	61.128,000	» 1892 » . . .	743,433	»	60.738,000
» 1888 » . . .	564,172	»	84,626,000	» 1893 » . . .	765,100		

Несмотря на ежегодное увеличеніе привоза освѣтительныхъ матеріаловъ, стоимость ихъ постоянно понижается, что указываетъ на удешевленіе этихъ продуктовъ. Въ главныхъ центрахъ германской нефтяной торговли—въ Бременѣ и Гамбургѣ—цѣны на американскій керосинъ за послѣднее десятилѣтіе колебались въ слѣдующихъ предѣлахъ **).

---

*) Ганноверскіе нефтяные источники описаны нами въ «Бакинскихъ Извѣстіяхъ», 1881 г., № 7, 8, 9, а эльзаскіе—въ Горномъ Журналѣ, 1881, № 9.

**) Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. 1893. Цѣны Бремена показаны съ пошлиной на бочки.

	Въ Бременѣ.	Въ Гамбургѣ.		Въ Бременѣ.	Въ Гамбургѣ.
Въ 1883 г.	15,5	15,8	Въ 1888 г.	15,6	14,8
» 1884 »	15,2	15,7	» 1889 »	14,6	14,0
» 1885 »	14,7	14,9	» 1390 »	14,2	13,4
» 1886 »	4,11	13,6	» 1891 »	13,5	12,9
» 1887 »	13,4	12,7	» 1892 »	12,0	11,7

Цѣны показаны здѣсь въ маркахъ за 100 килограммовъ въ посудѣ, но безъ пошлины. На русскій керосинъ, какъ въ Бременѣ, такъ и въ Гамбургѣ, цѣны бываютъ ниже приблизительно на 4%. Въ Германіи, какъ вообще въ Западной Европѣ, розничная торговля нефтяными продуктами ведется по объему, а не по вѣсу, вслѣдствіе чего за русскій керосинъ, благодаря его высокому удѣльному вѣсу, приходится получать меньше на 3—4% даже при одинаковой цѣнѣ.

Германскій таможенный союзъ въ отношеніи взиманія ввозныхъ пошлинъ различаетъ лишь освѣтительные и смазочные матеріалы, причемъ къ первымъ относитъ всѣ вообще минеральныя масла, особо не поименованныя, какъ сырыя, такъ и очищенныя; на этотъ товаръ назначена пошлина въ 6 марокъ за 100 килогр. netto; за тяжелыя же смазочныя масла пошлина опредѣляется въ 10 марокъ за 100 кгр. netto. При этомъ союзному совѣту предоставляется право освобождать отъ ввозныхъ пошлинъ всѣ минеральныя масла не предназначенныя для освѣщенія или для смазки; ему же предоставлено замѣнить пошлину по вѣсу пошлиной поштучно за бочки, принявъ въ основаніе максимальный вѣсъ употребляемой въ данной торговлѣ бочки. Кромѣ того, союзному совѣту предоставлено освобождать отъ ввозныхъ пошлинъ всякое минеральное масло предназначенное къ переработкѣ внутри государства, съ тѣмъ, однако, условіемъ, чтобы всѣ освѣтительные и смазочные матеріалы, полученные изъ нихъ, были оплочены соотвѣтствующей пошлиной при выпускѣ изъ завода, а остальные продукты, не предназначенные для этихъ цѣлей, могутъ поступать въ обращеніе безпошлинно по спеціальнымъ свидѣтельствамъ. Если товаръ подлежащій пошлинѣ ввозится въ страну наливомъ, то размѣръ пошлины увеличивается на 25%. Такимъ образомъ, въ сущности на керосинъ приходится 7,5 марокъ, а за смазачное масло 12,5 марокъ за 100 кило.

Германія потребляетъ довольно много минеральныхъ смазочныхъ матеріаловъ, ввозъ коихъ съ каждымъ годомъ увеличивается:

	Тонны.	Марки.		Тонны.	Марки.
Въ 1885 г. ввезено	30,717	на 5.836,000	Въ 1890 г. ввезено	53,311	на 9.154,000
» 1886 » »	22.635	» 3.961,000	» 1891 » »	60,666	» 10.313,000
» 1887 » »	33,012	» 5,777,000	» 1892 » »	63,150	» 10.736,000
» 1888 » »	36,932	» 6.832,000	» 1893 » »	70,576	
» 1889 » »	44,565	» 7,576,000			

Всего, слѣдовательно, освѣтительныхъ и смазочныхъ матеріаловъ ввозится въ Германію около 800,000 тоннъ на сумму около 70 милліоновъ ма-

рокъ. Изъ этого количества около 3½ тысячъ тоннъ, на сумму около ½ милл. марокъ, вывозится обратно, а остальное остается на мѣстное потребленіе. Въ виду незначительности вывоза не станемъ поименовывать отдѣльно страны, куда направляется германскій товаръ, и достаточно сказать, что главная масса его идетъ во Францію—1,013 тоннъ въ 1892 г., въ Швейцарію—568 т., Австро-Венгрію—509 т., Россію—420 т., Голландію—292 т. и т. д. Больше интереса представляетъ перечень странъ, которыя снабжаютъ Германію своими нефтяными произведеніями (въ 1892 г.):

	Освѣтительныхъ маслъ.	Смазочныхъ маслъ.
Изъ Бельгіи	14,863 тонны	7,828 тоннъ.
» Франціи	3 »	171 »
» Великобританіи	129 »	3,297 »
» Италіи	1,468 »	— »
» Голландіи	6,657 »	3,106 »
» Австріи	4,672 »	143 »
» Россіи	46,456 »	29,933 »
» Швейцаріи	808 »	49 »
» Соединенныхъ Штатовъ.	668,372 »	15,931 »
» другихъ государствъ. . .	5 »	3,392 »
Всего	743,433 тонны	63,150 тоннъ.

Судя по этимъ даннымъ, Германія получаетъ поименованные продукты главнымъ образомъ изъ Соединенныхъ Штатовъ и Россіи, при чемъ въ снабженіи освѣтительными маслами Америка занимаетъ почти исключительное положеніе, тогда какъ относительно смазочныхъ маслъ Россія занимаетъ первое мѣсто. Такъ какъ остальныя государства не имѣютъ своихъ нефтяныхъ мѣсторожденій, то ясно, что они торгуютъ лишь произведеніями Россіи или Соединенныхъ Штатовъ, а потому интересно ближе разсмотрѣть лишь торговлю Германіи съ Россіей.

Россія стала отправлять въ Германію свои нефтяные освѣтительные и смазочные матеріалы лишь съ 1880 года и съ этого времени данныя по этому предмету выражаются слѣдующими цифрами:

	Керосинъ.		Смазочныя масла.	
	Тонны.	Марки.	Тонны.	Марки.
Въ 1880 году ввезено	15	на 3,000	ввезено 2,231	на 625,000
» 1881 » »	8	» 1,000	» 3,574	» 893,000
» 1882 » »	8	» 1,000	» 4,391	» 1.098,000
» 1883 » »	3,876	» 581,000	» 9,421	» 2.355,000
» 1884 » »	7,797	» 1.169,000	» 1,130	» 283,000
» 1885 » »	11,659	» 1.691,000	» 6,407	» 1.217,000
» 1886 » »	13,416	» 1.744,000	» 4,806	» 841,000
» 1887 » »	21,557	» 2.587,000	» 7,568	» 1.324,000
» 1888 » »	46,464	» 6.970,000	» 7,695	» 1.424,000
» 1889 » »	56,030	» 7.284,000	» 14,884	» 2.530,000

	Тонны керосина.	Тонны смазочнаго масла.	
Въ 1890 году ввезено . . .	43,520	Ввезено . . .	20,923
» 1891 » » . . .	44,326	» . . .	25,067
» 1892 » » . . .	46,456	» . . .	29,233
» 1893 » » . . .	32,384	» . . .	34,948

Особенное уменьшепіе ввоза керосина изъ Россіи въ прошломъ году объясняется увеличеніемъ съ августа мѣсяца ввозныхъ пошлинъ на русскіе товары на 50%, но благодаря заключенной 29 января сего года русско-германской конвенціи нашъ керосинъ снова можетъ легко проникнуть въ Германію. Согласно упомянутому соглашенію не только снята экстраординарная надбавка въ 50% пошлинъ, но импортерамъ русскаго керосина предоставлено право очищать его пошлиною не по вѣсу, а по объему. Благодаря этой замѣнѣ, русскій товаръ платитъ теперь на 0,98 коп. съ пуда меньше, чѣмъ прежде.

Здѣсь будетъ кстати сказать нѣсколько словъ о фабрикаціи минеральныхъ смазочныхъ маслъ въ **Гамбургѣ.** Фирма Mineralölwerke Albrecht und C⁰ основала здѣсь большой заводъ для приготовленія минеральныхъ смазочныхъ маслъ, причемъ сырымъ матеріаломъ служатъ такъ называемые маслянные дистиллаты, приготовляемые въ Баку на заводѣ Русско-Кавказскаго нефтянаго общества, съ которымъ упомянутая фирма тѣсно связана. Доставка масла изъ Батума въ Гамбургъ производится наливнымъ пароходомъ «Бакуинъ», вмѣстимостью около 120,000 пуд. Вмѣстѣ съ маслянымъ дистиллатомъ заводъ получаетъ нефтяные остатки и гудронъ, общее количество коихъ въ 1893 г. достигло 14.040,104 кгр., что составляетъ болѣе половины всего гамбургскаго ввоза—27 милл. кгр. Всѣ эти сырые матеріалы переработываются на заводѣ Albrecht und C⁰ вполнѣ безъ всякихъ отбросовъ и остатковъ, все идетъ въ дѣло, и благодаря этому всѣ фабрикаты легко находятъ себѣ выгодное помѣщеніе частью въ самой Германіи, частью на всемірномъ рынкѣ. Общій оборотъ завода достигаетъ 2½ милл. марокъ въ годъ. Представитель фирмы д-ръ Альбрехтъ занимается также ввозомъ русскаго керосина въ Гамбургъ, Роттердамъ, Нью-Кестль и др.; въ 1893 г., онъ ввезъ въ упомянутые пункты 11.830,236 кгр. керосина. Результаты этой торговли были бы еще болѣе значительны, если бы не случайныя таможенныя недоразумѣнія между Россіей и Германіей, а главное конкуренція союзниковъ Standard Oil C⁰. Несмотря на это, названная фирма на наливномъ пароходѣ «R. Dickenson» вывезла въ 1893 г. изъ Батума 11,830 тоннъ керосина, въ томъ числѣ 2,243 т. въ Гамбургъ, 2,342 т. въ Роттердамъ, 4,888 т. въ Лондонъ и 2,357 т. въ Нью-Кэстль. Смазочное масло ввозится въ Гамбургъ еще изъ Америки—12.830,400 кгр. въ 1893 г. и изъ Великобританіи—1.156,640 кгр. въ томъ же 1893 г. Въ текущемъ году, съ устраненіемъ таможенныхъ недоразумѣній, ввозъ русскихъ нефтяныхъ смазочныхъ маслъ въ Германію опять начинаетъ оживляться.

Въ Бременѣ ведетъ значительную торговлю русскимъ керосиномъ Geo. Siedenburg, но здѣсь онъ встрѣчаетъ массу препятствій со стороны торгующихъ американскимъ керосиномъ. Обѣ конкурирующія стороны постоянно рекламируютъ свой товаръ, указывая въ тоже время на недостатки товара противной стороны. Борьба ведется ожесточенная и, повидимому, всѣ выгоды на сторонѣ американцевъ. Бременъ одинъ изъ значительныхъ германскихъ пунктовъ по торговлѣ керосиномъ, причемъ эта торговля почти исключительно транзитная, что видно изъ сопоставленія данныхъ по ввозу и вывозу за послѣднее пятилѣтіе:

Въ	1888	г.	ввезено	146,505	тон.	на	17,084	т.	м.	вывезено	104,973 тон. на 14,963 т. м.
»	1889	»	»	176,970	»	»	18,598	»	»	»	141.193 » » 18,538 » »
»	1890	»	»	180,702	»	»	19,459	»	»	»	145,476 » » 17,800 » »
»	1891	»	»	139,910	»	»	13,353	»	»	»	128,800 » » 15,994 » »
»	1892	»	»	103,632	»	»	7,532	»	»	»	95,016 » » 10,376 » »

Въ 1892 г. изъ общаго ввоза въ 103 тыс. тоннъ—99 тыс. тоннъ было изъ Америки и только 4 тыс. изъ Россіи.

Въ Бременѣ давно уже имѣется старинный заводъ Корфа для переработки американской нефти; онъ выпускалъ настолько хорошій товаръ, что смѣло могъ занимать независимое положеніе, что, конечно, не могло быть въ интересахъ Standard Oil C . По послѣднимъ извѣстіямъ, германское отдѣленіе упомянутой компаніи—Deutsche-Amerikanische-Petroleum-Gesellschaft—принудило наконецъ заводъ Корфа сдаться и уступить ему половину своихъ акцій. Тому же D. A. P. G. и тоже недавно удалось одержать въ Штетинѣ еще болѣе блестящую коммерческую побѣду надъ однимъ мѣстнымъ нефтепромышленнымъ обществомъ, ведшимъ свое дѣло независимо отъ Standard Oil C⁰. Независимо отъ послѣдней, Поттъ, въ союзѣ съ американскими «независимыми» заводчиками, ведетъ обширную керосиновую торговлю въ Германіи. Такимъ образомъ, въ настоящее время упомянутыя компаніи занимаютъ въ Германіи чрезвычайно прочное положеніе, и борьба съ ними русскимъ импортерамъ будетъ стоитъ большихъ усилій.

Италія.

Въ 1880 году намъ пришлось подробно ознакомиться съ положеніемъ нефтянаго дѣла въ Италіи, посѣтить всѣ мѣста добычи нефти и ея переработки, о чемъ мы тогда-же представили подробный отчетъ *). Позднѣйшія свѣдѣнія мы заимствовали изъ итальянскихъ оффиціальныхъ источниковъ **).

---

*) Нефтяные источники въ Италіи: «Кавказъ», 1881, №№ 279, 286 и 287.

**) Rivista del servituto minerario per il 1890, помѣщенной въ Annali di Agricultura 1892; Bolletino di Legislazione e Statistica Doganale e Commerciale. 1893 Sept.-Dicembre; 1894 Gennario—Marzo.

Эти изслѣдованія вполнѣ подтверждаютъ сдѣланные нами тогда выводы относительно неблагонадежности итальянскихъ источниковъ. Въ настоящее время добыча производится тамъ только въ трехъ областяхъ: Эмиліи, Кіети и Казарта:

	Тоннъ.			Тоннъ.		
Въ 1880 г. добыто	283	на	88,595 лиръ.	Въ 1889 г. добыто	177	на 51,000 лиръ.
» 1885 » »	270	»	110,066 »	» 1890 » »	417	» 120,603 »
» 1886 » »	219	»	91,130 »	» 1891 » »	1,155	» 348,100 »
» 1887 » »	208	»	76,720 »	» 1892 » »	2,548	» 754,500 »
» 1888 » »	174	»	55,630 »			

Нефть изъ Санъ-Джіовано Инкарико и изъ Пескара содержитъ мало освѣтительныхъ матеріаловъ—не болѣе 20—25%— и употребляется только для отопленія и для полученія газа. Въ Эмиліи нефть лучше, даетъ до 50% керосина. Сырой продуктъ добывается изъ буровыхъ скважинъ до 700 метровъ глубины и добыча его обходится настолько дорого, что едва-ли мѣстное производство керосина можетъ принять въ Италіи промышленный размѣръ.

Потребленіе страны прежде удовлетворялось ввозомъ изъ Америки, а съ 1884 года сюда ввозится товаръ и изъ Россіи. Въ первый годъ ввезено изъ Россіи 4,810 квинталовъ, въ 1885 г. цифра эта возросла до 40,559 кв., въ 1887 до 116,239 кв., а въ послѣднія шесть лѣтъ ростъ этотъ показанъ въ слѣдующей таблицѣ:

	1888 г.	1889 г.	1890 г.	1891 г.	1892 г.	1893 г.
Керосина американскаго въ квинт.	526,489	525,660	471,993	460,352	487,626	583,594
» русскаго » »	143,972	171,019	217,844	233,471	216,120	145,084
» изъ др. странъ » »	29,098	17,418	22,551	31,648	41,127	20,953
Общее потребленіе керосина . . .	699,559	714,097	712,388	725,471	744,873	749,631
Ввозъ тяжелаго масла	78,437	112,809	154,688	131,110	97,579	161,930

Опредѣляя среднее потребленіе керосина въ 725,000 квинталовъ, а населеніе Италіи въ 32 милл. душъ, найдемъ, что на душу приходится менѣе 2½ килограммовъ и что, слѣдовательно, эта страна можетъ принять еще не мало минеральныхъ освѣтительныхъ маслъ, хотя не слѣдуетъ упускать изъ виду, что здѣсь этотъ товаръ встрѣчаетъ большую конкурренцію въ растительныхъ маслахъ.

Обращаясь къ источникамъ, снабжающимъ Италію тяжелымъ масломъ, находимъ, что первое мѣсто занимаетъ Франція, которая сама ихъ не производитъ, а отдаетъ Италіи только то, что получаетъ изъ Россіи. Ввозъ этого продукта въ 1892 г. распредѣлялся между государствами слѣдующимъ образомъ: изъ Франціи—36,055 квинт., изъ Соединенныхъ Штатовъ—20,144, изъ Россіи—13,215, изъ Австро-Венгріи—12,106 и изъ прочихъ государствъ—16,059 квинталовъ. Въ 1893 году это отношеніе нѣсколько измѣнилось: бо-

лѣе всего привезено изъ Соединенныхъ Штатовъ—51,381 квинт., и Франціи—47,303, изъ Россіи—24,197, Австро-Венгріи—11,841 и пр.

Транзитная торговля также имѣетъ большое значеніе для Италіи. Такъ, за послѣдніе три года транзитомъ прошло черезъ Италію:

		1890 г.	1891 г.	1892 г.
Изъ Россіи	квинт.	147,675	206,686	114,978
» Соед. Штатовъ . .	»	151,589	187,144	96,167
» др. государствъ . .	»	373	2,805	—
Въ Швейцарію	»	231,274	268,335	108,626
» Австро-Венгрію . .	»	10,130	35,313	43,459
» др. государства . .	»	58,233	92,986	59,060

Въ итальянской транзитной торговлѣ керосиномъ Россія занимаетъ преобладающее положеніе и нашъ товаръ черезъ Италію идетъ главнымъ образомъ въ Швейцарію.

Переходя къ обзору ввозныхъ тарифовъ на нефтяные продукты, необходимо замѣтить, что въ общемъ, какъ въ Австро-Венгріи, Испаніи и Франціи, они и въ Италіи имѣютъ характеръ покровительственный внутреннему производству, что достигается назначеніемъ большой разницы между пошлинами на сырой и очищенный товары. Пошлина на нефтяные продукты впервые установлена въ Италіи въ 1864 году въ размѣрѣ 2 лиръ за квинталъ; въ 1866 году пошлина эта утроена, т. е. доведена до 6 лиръ, а вскорѣ—16 іюня 1871 года опять увеличена до 9 лиръ, причемъ тогда-же сырыя масла были выдѣлены въ особую рубрику и для нихъ назначена пошлина въ меньшемъ размѣрѣ—5 лиръ за 100 кгр. Не прошло и года послѣ послѣдняго пересмотра тарифа какъ 19 апрѣля 1872 г. послѣдовало новое возвышеніе пошлины на сырую нефть до 19 лиръ за квинталъ, включая сюда и внутренній налогъ на потребленіе. Очищенные-же продукты были обложены пошлиной въ 25 лиръ брутто при ввозѣ ихъ въ бочкахъ за квинталъ и въ 24 лиры тоже брутто при ввозѣ ихъ въ ящикахъ и жестянкахъ. Въ 1877 г. пошлина на сырую нефть возвышена до 22 лиръ, а на очищенныя—до 28 и 27 лиръ сообразно тарѣ. Въ 1880 году на сырое масло вновь увеличена пошлина до 27 лиръ, а на очищенныя—до 33 лиръ брутто безъ различія тары; при этомъ за товаръ въ малыхъ помѣщеніяхъ (въ отдѣльной жестянкѣ, въ бутыляхъ и пр.) за сырую нефть платилось 29 лиръ, а за очищенную—36 лиръ. Затѣмъ въ 1886 году, въ виду развитія наливнаго способа транспортировки, было сдѣлано распоряженіе, чтобы пошлина считалась не за вѣсъ netto, а за вѣсъ брутто, и такимъ образомъ къ чистому вѣсу приходилось надбавлять еще по 20% собственно на тару. Благодаря этимъ мѣрамъ, доходы итальянскаго правительства значительно увеличились съ 1880 г. по 1886 г.:

	За сырую нефть.	За керосинъ.	За тяжелое масло.	Всего лиръ.
1880.	24,070	15.725,744	—	15.749,814
1881.	25,731	19.664,079	—	19.689,810
1882.	18,573	20.303,187	—	20.321,760
1883.	31,077	22.327,305	—	22.358,382
1884.	86,211	24.331,665	84,372	24.502,608
1885.	20,007	30.606,258	52,224	30.678,489
1886.	51,354	23.522,181	154,212	23.727,747

До 1884 г. тяжелыя масла тарифовались по рубрикѣ маслъ особо не поименованныхъ по 6 лиръ за квинталъ, причемъ административно разъяснялось, что тяжелыми должны считаться масла, содержащія не болѣе 20% освѣтительныхъ продуктовъ, при дистилляціи до 310°. По закону 1887 года упомянутый процентъ увеличенъ до 30, причемъ и пошлина возвышена до 12 лиръ. Пошлина на сырыя масла назначена въ 38 лиръ и на очищенныя—въ 47 лиръ, а съ 22 ноября 1891 г.—48 лиръ. По тому же закону 1891 г. пошлина на тяжелыя масла измѣнена на 8 лиръ, причемъ къ нимъ отнесены лишь масла плотностью выше 0,875, которыя служатъ для приготовленія смазочныхъ матеріаловъ, свѣтильнаго газа, и не годны для освѣщенія.

Вопросъ о тарѣ для Италіи представляется весьма существеннымъ и онъ въ настоящее время находится въ слѣдующемъ положеніи. По закону 1887 года нефтяные продукты, ввозимые въ наливныхъ судахъ и вагонахъ-цистернахъ, платили пошлину по вѣсу товара netto, а ввозимые въ ящикахъ, бочкахъ, жестянкахъ и т. п. помѣщеніяхъ платили по вѣсу brutto за вычетомъ 12½% на тару. Это было сдѣлано въ видахъ уравненія положенія импортеровъ товара въ той или другой тарѣ. Обложеніе тарнаго груза по вѣсу brutto было вызвано желаніемъ оказать нѣкоторое покровительство тѣмъ, которые устраивали въ Италіи наливные резервуары и разливочныя станціи. Указанный выше процентъ тары имѣетъ временный характеръ; онъ былъ первоначально назначенъ срокомъ до 30 іюня 1893 г., а потомъ продолженъ до 30 іюня текущаго года. Для выясненія значенія тары, ниже приводится таблица ввоза нефтяныхъ продуктовъ по роду укупорки:

		1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
въ бочкахъ	квинт.	37,934	44,851	39,292	42,183	45,097
» ящикахъ.	»	573,344	524,775	513,913	516,986	473,537
» отд. жестянкахъ . .	»	403	182	237	802	2,973
» бутыляхъ.	»	974	339	263	252	242
наливомъ	»	85,958	143,162	158,071	165,248	223,024
Всего . . .	квинт.	698,613	713,309	711,782	725,471	744,873

Такимъ образомъ, за указанное пятилѣтіе ввозъ наливомъ возросъ съ 12,3% до 29,8%, а ввозъ въ жестянкахъ упалъ съ 82,7% до 63,6%.

Доходъ казны по ввозу нефтяныхъ продуктовъ достигаетъ нынѣ 35 милл. лиръ, что на душу составитъ 1,09 лиръ.

Австро-Венгрія.

Австро-Венгрія сама имѣетъ нефтяные источники, но послѣдніе находятся въ такомъ плохомъ состояніи, что не могутъ удовлетворять внутреннему спросу страны. Главнѣйшіе изъ нихъ расположены въ Галиціи; точныхъ свѣдѣній о добычѣ нефти въ этой мѣстности не имѣется, но по приблизительнымъ даннымъ ея получается тамъ сравнительно немного: въ 1887 г.— 5 милл. пуд., въ 1888 г. — 6,3 милл., въ 1889 г. — 7 милл., въ 1890 г.— 7,7 милл., въ 1891 г.—8 милл. Вся эта нефть перерабатывается на мѣстѣ же добычи и расходится по ближайшимъ мѣстамъ.

Потребленіе минеральныхъ освѣтительныхъ маслъ въ Австріи довольно значительно и за десятилѣтіе ввозъ ихъ выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

въ 1881 г.	1,477	т. ц.	на	12,156	т. гульд.	въ 1886 г.	1,288	т. п.	на	7,360	т. гульд.
» 1882 »	1,253	»	»	10,430	»	» 1887 »	1,153	»	»	5,617	»
» 1883 »	1,103	»	»	9,725	»	» 1888 »	1,203	»	»	5,599	»
» 1884 »	1,350	»	»	10,697	»	» 1889 »	1,395	»	»	6,746	»
» 1885 »	1,406	»	»	9,450	»	» 1890 »	1,291	»	»	6,008	»

За послѣдніе же три года данныя по тому же предмету по отдѣльнымъ товарамъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

		1891.	1892.	1893.
нефть сырая, тяжелая	центнер.	973,881	1.078,569	1.235,018
» » изъ Румыніи	»	174,953	187,111	160,419
» » легкая	»	79,066	89,877	74,926
» » годная для освѣщенія	»	578	126	251
» очищ. или полуочищен. тяж., темная .	»	16.941	20,234	32,961
» » » » » свѣтлая . .	»	7,536	12,416	18,039
» » » » смазочное масло .	»	62,435	61,805	72,766
» » » » легкая	»	79,676	50,161	43,870
» » » » для промыш. цѣлей.	»	187	44	3
Всего	центнер.	1.395,256	1.500,343	1.638,253

Приведенная таблица составлена согласно съ австрійскимъ таможеннымъ тарифомъ, который разбиваетъ всѣ нефтяные продукты на приведенныя рубрики. По этому тарифу сырая нефть, непригодная безъ предварительной перегонки и очистки для освѣщенія, тяжелая, уд. в. 0,830 и выше, платитъ по 2 гульд. за центнеръ netto; такая же нефть, легкая, уд. в. 0,830 и ниже, платитъ 2,40 гульд. за цент. netto. Сырыя масла, которыя могутъ употребляться для освѣщенія безъ предварительной перегонки или очистки, платятъ 10 гульд. за ту же мѣру; масла очищенныя или полуочищенныя, темныя, тяжелыя, уд. в. 0,880 и выше, а также нефтяные остатки платятъ 3 гуль-

дена; такія же тяжелыя масла уд. в. 0,880 и выше, но желтыя, а также смѣси ихъ съ растительными маслами и животными жирами платятъ 5 гульд. Легкіе нефтяные продукты съ уд. в. 0,770 или ниже, употребляемые въ промышленности для растворенія каучука, извлеченія маслъ изъ сѣмянъ и пр., платятъ 3 гульд. за центнеръ. Наконецъ, нефтяные продукты, употребляемые для освѣщенія, очищенные или полуочищенные, легкіе, уд. в. 0,830 и ниже, платятъ 10 гульд. Спеціально для Румыніи установлена значительно пониженная пошлина: сырая нефть румынскаго происхожденія, негодная къ употребленію безъ очистки, съ уд. в. выше 0,830, оплачивается пошлиной въ размѣрѣ 0,68 гульд. за центнеръ netto, причемъ количество этой нефти ограничивается ввозомъ 200,000 цент. въ годъ. По конвенціи Австро-Венгріи съ Россіей, русскимъ нефтянымъ продуктамъ не предоставлено никакихъ льготъ.

Говоря объ Австро-Венгерскомъ таможенномъ тарифѣ, въ которомъ пошлина опредѣлена за чистый вѣсъ товара, необходимо указать на размѣръ тары, вычитаемой изъ вѣса brutto: для продуктовъ, оплачиваемыхъ пошлиной въ 2 и 2,40 гульд., установлена тара: при ввозѣ въ бочкахъ—20%, при ввозѣ въ ящикахъ—16% и 7% при ввозѣ въ бутыляхъ и др. мелкой посудѣ. Для товара съ пошлиной въ 10 гульд. принята тара 15% для бочекъ вѣсомъ болѣе 300 кило и 18% для болѣе легкихъ бочекъ; при ввозѣ же его во всякой другой посудѣ тара опредѣляется какъ въ первомъ случаѣ. Товаръ съ пошлиной въ 3 гульд. имѣетъ 16% тары въ бочкахъ, а товаръ съ пошлиной въ 5 гульд. имѣетъ 17% тары въ бочкахъ.

Ввозимые въ Австро-Венгрію нефтяные продукты распредѣляются по главнѣйшимъ государствамъ слѣдующимъ образомъ за два послѣдніе года:

		1892.	1893.
изъ Гамбурга и Бремена	центнер.	1,174	—
» Германскаго таможеннаго союза . . .	»	5,832	5,947
» Великобританіи	»	1,582	2,908
» Франціи	»	269	78
» Италіи	»	1,732	645
» Россіи	»	1.148,757	1.316,349
» Румыніи	»	188,037	161,054
» Соединенныхъ Штатовъ С. А.	»	135,147	139,214

Россія ввозитъ преимущественно сырую нефть или вѣрнѣе смѣсь керосина съ остатками (1.233,552 ц. въ 1893 г.), Соединенные же Штаты ввозятъ главнымъ образомъ легкіе продукты. Такимъ образомъ, 80% австро-венгерскаго ввоза удовлетворяется изъ Россіи, 10% — изъ Соединенныхъ Штатовъ, 8% — изъ Румыніи и 2% — изъ прочихъ государствъ.

Отпускъ нефтяныхъ продуктовъ изъ Австро-Венгріи крайне ничтожный. Въ транзитномъ отношеніи упомянутое государство имѣетъ значеніе лишь для очищенныхъ освѣтительныхъ матеріаловъ, такъ какъ остальные прово-

зятся черезъ него рѣдко. За послѣдніе три года ввезено въ Австрію транзитомъ главнѣйше:

		1891.	1892.	1893.
изъ Германскаго таможеннаго союза . .	центн.	1,581	332	828
» Бремена	»	113	103	178
» Италіи	»	2,337	1,236	725
» Россіи	»	93,780	117,756	57,830
» Швейцаріи	»	65	120	191
» Соединенныхъ Штатовъ	»	10,086	729	462
» Тріеста	»	20,822	744	1,267
Всего	центн.	136,983	133,230	62,452

Такимъ образомъ транзитная торговля керосиномъ поддерживается преимущественно Россіей, которая весь свой транзитъ черезъ Австрію направляетъ:

	1892.	1893.
въ Германію	70,101	35,331
» Италію	1,657	1,461
» Швейцарію	21,682	12,254
» Турцію	—	647
» Сербію	23,908	7,449

Голландія *).

Потребленіе керосина и смазочныхъ маслъ въ Голландіи за десять лѣтъ выражается ввозомъ слѣдующаго количества керосина:

	Тонны.				Тонны.	
въ 1882 г. . .	50,810	на 14,953 тыс. гульд.		въ 1887 г. . .	90,127	на 22,532 тыс. гульд.
» 1883 » . .	67,790	» 16,948 »	»	» 1888 » . .	89,911	» 22,453 » »
» 1884 » . .	74,784	» 18,696 »	»	» 1889 » . .	98,830	» 24,713 » »
» 1885 » . .	77,228	» 19,307 »	»	» 1890 » . .	103,817	» 25,954 » »
» 1886 » . .	84,626	» 21,156 »	»	» 1891 » . .	114,008	» 8,086**) » »

Въ 1892 г. общій ввозъ нѣсколько увеличился—119.125,911 кило, на 8.338,814 гульд.; изъ нихъ обратно вывезено 79,552 кгр., въ томъ числѣ въ Пруссію—47,592 и Зап. Африку—28,650 кгр.

По главнѣйшимъ государствамъ ввозъ за послѣдніе два года распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

Ввезено въ Голландію.		1891 г.		1892 г.	
		Керосина.	Смаз. мас.	Керос.	Смаз. мас.
Изъ Бельгіи	тоннъ	5,918	915	5,701	1,047
» Великобританіи	»	90	430	144	547
» Гамбурга	»	36	237	—	398
» Пруссіи	»	1,959	635	250	723
» Россіи	»	4,071	447	3,069	495
» Соединенныхъ Штатовъ	»	98,424	579	109,961	878
Всего	»	110,499	3,509	119,126	4,112
На сумму	гульд.	7.734,913	320,910	8.338,814	411,200

*) Konikrijk der Nederlanden. Statistiek van den in,—uit—en doorvoer. 1893.

**) Средняя цѣна за кило въ 1890 г. была 25 гульд., въ 1891 г. она упала до 7—10 гульденовъ.

Еще менѣе значеніе Россіи въ транзитной торговлѣ: изъ всего транзитнаго ввоза въ 169,719 тоннъ, изъ Россіи было только 2,946, а изъ Америки 166,761 тоннъ, и все это количество товара отправлено въ Германію.

Бельгія и Пруссія относительно Голландіи играютъ, конечно, только роль транзитныхъ пунктовъ; но Великобританія ввозитъ туда смазочныя масла собственнаго производства. Голландскій рынокъ захваченъ весь американцами, такъ какъ привозъ изъ Россіи не превышаетъ 5%.

Какъ керосинъ, такъ и смазочныя масла при ввозѣ въ Голландію оплачиваются одинаково, по 55 центовъ (голланд.) за 100 кило; продажная цѣна перваго колеблется около 7 гульд. за 100 кило, а масла—10 гульд. за ту же мѣру. При населеніи Голландіи въ 4.669,576 душъ, среднее потребленіе составитъ около 25 кгр.

Въ голландскихъ колоніяхъ размѣръ ввозной пошлины колеблется въ довольно широкихъ предѣлахъ: въ **Суринамѣ** (Голландская Гвіана) и въ **Кюрасо**—по 7½ центовъ за литръ, въ **Саба** — 1 ц. за литръ, въ **Бонерѣ, Св. Евстафія, Св. Мартина** и **Арубѣ**—по 10 ц. за литръ; въ **голландской Вестъ-Индіи**—6% ad valorem.

Островъ **Ява** получаетъ громадное количество керосина какъ изъ Америки, такъ и изъ Россіи; часть товара потребляется на мѣстѣ, часть нерѣдко вывозится на др. острова. По сообщенію британскаго консула *), керосиновая торговля на Явѣ оживляется съ каждымъ годомъ: въ 1891 г. всего ввезено 2.595,054 ящ., въ 1892 г.—3.064,626 и въ 1893 г.—4.208,109 ящиковъ. Ввозная пошлина существуетъ на островѣ въ размѣрѣ 25 центовъ (голландскихъ) за гектолитръ, но акцизъ существующій на внутреннее потребленіе съ 1 января 1894 года возвышенъ съ 1,75 до 2 голландскихъ гульденовъ.

Нефть встрѣчается во многихъ азіатскихъ колоніяхъ Голландіи, однако, она нигдѣ до сихъ поръ не разрабатывается въ промышленныхъ размѣрахъ. Въ 60-хъ годахъ много шума надѣлало открытіе нефти на Явѣ, Борнео и Суматрѣ; здѣсь были произведены подробныя изслѣдованія **), но, повидимому, источники не оказались столь обильными, какъ предполагали.

Бельгія ***).

Нефтяные продукты не несутъ въ Бельгіи никакихъ налоговъ, ни внутреннихъ, ни ввозныхъ, и благодаря этому она сдѣлалась значительнымъ транзитнымъ пунктомъ для американскихъ и русскихъ нефтяныхъ товаровъ. Въ Бельгіи, преимущественно въ Антверпенѣ, образовались обширные склады для подобныхъ товаровъ, и здѣсь они сохраняются въ ожиданіи улучшенія цѣнъ въ какомъ нибудь государствѣ. Въ Бельгію ввозится не-

*) American Manufacturer 1894, May 1894 p. 701.

**) *Baumhauer*. Sur les huiles minérales des possessions Néerlandaises aux Indes Orientales. Archives Néerlandaises des sciences exactes et naturelles. Harlem. 1869, IV, p. 299—327.

***) Tableau général du commerce avec les pays étrangers. Bruxelles, 1893.

только керосинъ очищенный, но и сырая нефть, хотя послѣдняя чаще всего вывозится куда нибудь для дальнѣйшей переработки. Ввозъ и вывозъ сырой нефти и керосина въ Бельгію въ послѣднее время представляется въ слѣдующемъ видѣ:

			1888.	1889.	1890.	1892.
Ввезено:	нефти сырой	тоннъ	6,514	6,383	192	876
	» » . .	на тыс. фр.	586	447	13	61
	керосина	тоннъ	162,907	161,208	140,210	140,943
	»	на тыс. фр.	30,952	27,405	23,836	19,730
Вывезено:	нефти сырой . . .	тоннъ	3,696	1,292	290	598
	» » . .	на тыс. фр.	333	90	20	42
	керосина	тоннъ	60,425	67,367	44,064	31,893
	»	на тыс. фр.	11,481	11,452	7,491	4,465
Внутр. потр.:	нефти сырой	тоннъ	2,818	5,091	—	278
	» » . .	на тыс. фр.	253	357	—	19
	керосина	тоннъ	102,482	93,841	96,146	109,049
	»	на тыс. фр.	19,478	15,953	16,345	15,265

Независимо отъ этого, черезъ Бельгію провозится еще *транзитомъ* небольшое количество керосина. Такъ, въ 1892 г. провезено всего 115 тоннъ, въ томъ числѣ 102 въ Голландію, 8 во Францію, 4 въ Англію и пр.

Обращаясь къ источникамъ, снабжающимъ Бельгію нефтяными продуктами, находимъ что сырая нефть почти вся ввозится изъ Россіи, керосинъ же изъ Россіи и изъ Америки, такъ какъ ввозъ таковыхъ изъ другихъ государствъ всегда имѣетъ болѣе или менѣе случайный характеръ.

		1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
Ввезено керосина изъ Америки . . .	тоннъ	127,895	129,417	108,798	74,881	98,771
	на тыс. фр.	24,300	22,001	18,496	12,730	13,688

Ввозъ же изъ Россіи едва составляетъ около 30%. Такъ, въ 1892 г. ввезено керосина 43,108 тоннъ на 6.035,000 фр.

Вывозъ изъ Бельгіи направляется главнымъ образомъ въ Германію и Голландію. Такъ, изъ 31,893 тоннъ керосина, вывезеннаго въ 1892 г., въ Германію пошло 23,777, въ Голландію—4,334, въ Англію—2,042, во Францію—812, въ Швецію и Норвегію—456, въ Швейцарію—236 и т. д.

Изъ приведенныхъ данныхъ видно, что потребленіе Бельгіи колеблется около 110 милліоновъ килограммовъ въ годъ, что при населеніи страны въ $6^1/_2$ милл. на душу составитъ около 17 килогр.

Въ Бельгіи весьма дѣятельную торговлю русскимъ керосиномъ ведетъ Henri Rieth, который для этой цѣли завелъ свои наливныя суда для доставки керосина изъ Батума въ Антверпенъ, а потомъ по Рейну и его притокамъ для распространенія дешеваго русскаго товара въ прирейнскихъ провинціяхъ Германіи. Благодаря его энергіи, русскій товаръ все болѣе и болѣе укрѣпляется по теченію Рейна отъ устьевъ до Мангейма. Во многихъ мѣстахъ упомянутаго района онъ поставилъ свои резервуары, чтобы постоянно имѣть въ нихъ необходимые запасы керосина.

Испанія *).

Благодаря таможенно-тарифной политикѣ, въ Испаніи развилось въ значительной мѣрѣ нефтеперегонное производство; разница въ пошлинахъ на сырую нефть и очищенный керосинъ слишкомъ значительна, чтобы можно было ввозить туда готовый продуктъ. Подъ сырою нефтью, подразумѣвается продуктъ дающій при перегонкѣ до 300° С. болѣе 20% остатковъ, причемъ этотъ остатокъ при выпариваніи долженъ оставлять не менѣе 1% кокса по отношенію къ вѣсу сырой нефти; кромѣ того, нефть должна воспламеняться ниже 16° С. по аппарату Гранье. Нефтяные продукты, неудовлетворяющіе этимъ условіямъ, относятся къ очищеннымъ; за товары перваго рода прежде платили 21 пезету за 100 кило, а теперь платятъ 25 пезетъ за тотъ же вѣсъ. Готовые продукты прежде очищались пошлиной въ размѣрѣ 32 пезетъ за 100 кило; теперь же эта пошлина увеличена до 40 пезетъ. Пошлина взимается за чистый вѣсъ товара. Сырая нефть ввозится въ Испанію исключительно изъ Америки преимущественно въ Барцелону, Алмерію, Ивизу, Севилью, Сантандеръ, Санъ-Себастіанъ, и переработка ея находится главнымъ образомъ въ рукахъ французской компаніи Deutsch'a, которая имѣетъ въ нѣкоторыхъ изъ поименованныхъ городовъ нѣсколько перегонныхъ заводовъ. Ввозъ сырой нефти выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Тоннъ.				Тоннъ.			
Въ 1882 г. . .	34,941	на	6,289	тыс. пез.	Въ 1887 г. . .	43,430	на	8,469 тыс. пез.
» 1883 » . .	40,697	»	7,732	» »	» 1888 » . .	59,468	»	13,083 » »
» 1884 » . .	43,867	»	8,335	» »	» 1889 » . .	33,243	»	7,978 » »
» 1885 » . .	57,341	»	12,042	» »	» 1890 » . .	50,661	»	11,145 » »
» 1886 » . .	44,986	»	9,222	» »	» 1891 » . .	97,655	»	15,919 » »

Въ 1892 году сырой нефти ввезено 44.793,379 кгр. на 8.044,808 пез., въ томъ числѣ: изъ Германіи—1,470 кгр., Бельгіи—65,135, Соединенныхъ Штатовъ—43.636,397, Франціи—252,346, Гибралтара — 7,076, Великобританіи — 725,532 и Португаліи—5,423 кгр. Независимо отъ сырой нефти, въ Испанію въ томъ же 1892 году ввезено разныхъ сырыхъ нефтяныхъ продуктовъ 1.038,271 кгр. на 186,888 пез., въ томъ числѣ изъ Германіи—46,031 кгр., Бельгіи — 334,354, Соединенныхъ Штатовъ — 362,757, Франціи—155,171, Голландіи—1,989, Великобританіи—110,625, Норвегіи—831, Португаліи—6,513 кгр. Олеонафтовъ, вазелина и т. п. продуктовъ ввезено въ 1892 г.—4.526,200 кгр. на 814,714 пез., въ томъ числѣ изъ Германіи—88,995 кгр., Бельгіи—382,327, Соединенныхъ Штатовъ—1.210,786, Франціи—1.056,713, Великобританіи—200,905, Италіи—21,160, Португаліи—6,590, Россіи—1.008,724 кгр. Ввозъ очищенныхъ продуктовъ, какъ было уже замѣ-

*) Estadistica general del comercio exterior de Espana en 1892. Madrid, 1894.

чено выше, производится въ крайне ограниченномъ количествѣ, нося болѣе или менѣе случайный характеръ. Такъ, въ 1892 г. ввезено:

		Керосина.	др. освѣт. продук.	Бензина, газол. и пр.
Изъ Алжира	кгр.	31,364	—	—
» Бельгіи	»	1,079	—	909
» Соединенныхъ Штатовъ	»	252,165	—	15,630
» Франціи	»	6,098	172	7,915
» Гибралтара	»	50,094	2,836	—
» Великобританіи	»	85,906	12,565	32,406
» Италіи	»	2,683	—	22
» Португаліи	»	285,664	25	15,750
» Менильи	»	—	62	—
» Германіи	»	—	60	1,508
» Канарскихъ и др. острововъ	»	127	—	281
Всего	кгр.	715.180	15,720	74,421
На сумму	пез.	143,037	3,143	14,883

Такимъ образомъ, Испанія получаетъ всѣ необходимые ей нефтяные продукты изъ Америки или разныхъ западно-европейскихъ государствъ, и только небольшое количество смазочныхъ маслъ—1.008,724 кгр. на 181,570 пезетъ въ 1892 г.—ввозится изъ Россіи.

Ввозъ сырой нефти производится главнымъ образомъ черезъ слѣдующіе порты: Сантандеръ—9.025,503, Севилью — 7.869,326, Аликантэ — 6.482,032, Барцелону—5.194,703, Валенцію—3.000,040, Бильбао—3.277,842, Таррогону—3.054,125 и др.

Вывозъ нефтяныхъ продуктовъ изъ Испаніи ничтожный: достигаетъ въ годъ лишь одной—двухъ тысячъ кгр., и направляется на ближайшіе острова. Такимъ образомъ, потребленіе Испаніи въ среднемъ можно принять въ 50 милл. кгр., что при населеніи страны въ 17½ милл. составитъ на душу 2,85 кгр.

Изъ испанскихъ колоній въ Азіи наибольшее значеніе имѣютъ **Филиппинскіе острова** съ населеніемъ въ 1.631,678 душъ и островъ Порто-Рико съ населеніемъ въ 806,708 душъ. Всѣ эти колоніи снабжаются нефтяными продуктами исключительно изъ Соединенныхъ Штатовъ, частью непосредственно, частью черезъ другія государства. **Филиппинскіе о-ва** получили изъ Америки въ 1892—575,150 галл., въ 1891 г.—1.004,400 галл., въ 1890—751,750 галл. Сюда ввозятся исключительно готовые продукты, съ которыхъ взимается по 3 пез. за 100 кгр., а за сырые назначены 2 пез. за ту же мѣру.

Островъ Куба получилъ изъ Соединенныхъ Штатовъ:

		1890.	1891.	1892.
Сырой нефти	галл.	4.913,330	3.300,455	6.316,406
Керосиина	»	228,730	65,576	235,362
Смазочныхъ маслъ	»	74,251	100,712	171,554
Нефтяныхъ остатковъ	»	41,775	27,656	4,801
Всего на сумму	долл.	595,714	376,275	479,342

За сырые продукты взимается 1,1 пез. за 100 кгр., а за очищенные—5,20 пез. за 100 кгр.

Порто-Рико тоже снабжается изъ Соединенныхъ Штатовъ нефтяными продуктами: въ 1890 г. туда отправлено 738 гал. бензина, 1.123,251 галл. керосина, 611 галл. смазочнаго масла, всего на 132,000 долл.; въ 1892 г.—421,848 галл. сырой нефти, 250—бензина, 708,488—керосина и 5,334 смазочнаго масла, всего на 100,457 долл. Пошлина взимается здѣсь за 100 кгр. очищенныхъ продуктовъ 3,10 пез. и 0,55 пез. за 100 кгр. неочищенныхъ. На этомъ островѣ Standard Oil C° построила перегоночный заводъ и все керосиновое дѣло монополизировала въ своихъ рукахъ.

Африканскія владѣнія Испаніи: отправлено туда изъ Соединенныхъ Штатовъ въ 1890 г.—305,500 галл. керосина и въ 1891 г.—320,860.

На Канарскіе О-ва отправлено изъ Соединенныхъ Штатовъ керосина въ 1892 г.—334,850 галл.

Португалія *).

Португалія сама не имѣетъ собственныхъ нефтяныхъ источниковъ и нефтяные продукты она получаетъ изъ Америки, частью непосредственно, частью черезъ сосѣднія государства. Пошлина взимается за легкое освѣтительное масло по 67 рейсовъ за килограммъ, и за тяжелое смазочное масло по 2 рейса за кгр. Потребляетъ она въ годъ около 10,000 тоннъ освѣтительныхъ матеріаловъ, что при населеніи страны около 5 милл. составитъ на душу по два килограмма. Ввозъ нефтяныхъ продуктовъ сырыхъ и очищенныхъ для освѣщенія выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

	1885.	1886.	1887.
Килограммовъ.	9.077,883	9.427.873	9.446,004
На 1,000 рейсовъ	247,734	247,017	240,463

Болѣе 96% этихъ товаровъ ввозится изъ Соединенныхъ Штатовъ, около 1% изъ Великобританіи, 1% изъ Германіи, а остальное изъ Испаніи, Франціи, Бельгіи, Голландіи, и пр. Такъ, въ 1893 г. отправлено туда изъ Америки 35,050 галл. сырой нефти и 5.731,230 галл. очищенной.

Азорскіе о-ва: керосина отправлено туда изъ Соединенныхъ Штатовъ въ 1890 г.—249,973, въ 1891—313,674 и въ 1893—309,306 галл.

Швейцарія **).

По тарифу 10 апрѣля 1891 г. нефть и другія минеральныя масла оплачиваются ввозной пошлиной за квинталъ по 1,25 фр. брутто.

---

*) Estatistica de Portugal. Commercio do continente do reino e ilhas adjacentes com paizes estrangeiras. 1888. Lisboa.

**) Statistique du commerce de la Suisse avec l'étranger. Berne. 1893.

При населеніи въ 2.933,334 душъ, она потребляетъ слѣдующее количестно керосина:

	Квинтал.				Квинтал.			
Въ 1885 г.	ввезено	27,0027	на	5.941,000 фр.	Въ 1889 г.	ввезено	386,676	на 9.430,000 фр.
» 1886 »	»	319,509	»	7.029,000 »	» 1890 »	»	405,693	» 8.819,000 »
» 1887 »	»	327,821	»	7.212,000 »	» 1891 »	»	437,564	» 8.057,000 »
» 1888 »	»	362,092	»	8.643,000 »	» 1892 »	»	442,300	» 5.600,784 »

Въ среднемъ это составляетъ около 15 килограммовъ керосина или 2 фр. 74 сант. на душу и въ этомъ отношеніи Швейцарія уступаетъ только Голландіи и Германіи и превосходитъ Великобританію. Ввозъ въ Швейцарію распредѣляется главнымъ образомъ между Россіей и Соединенными Штатами. Такъ, въ 1892 г. ввезено изъ Россіи 147,854 квинтала на 1.478,540 фр. и изъ Соединенныхъ Штатовъ 294,446 квинталовъ на сумму 4.122,244 фр. Русскій керосинъ цѣнился около 10 фр. за квин., а американскій — 14 фр. Вывоза керосина въ 1892 г. не было. Транзитомъ провозится въ годъ около 20—30 тыс. квинталовъ.

Данія.

Данія съ населеніемъ въ 2.172,380 душъ ввезла къ себѣ слѣдующее количество керосина вмѣстѣ съ другими маслами:

	Фунтовъ *).		Кронъ.		Фунтовъ *).		Кронъ.
Въ 1884 году	41.562,261	на	4.123,000	Въ 1888 году	50.262.338	на	4.703,000
» 1885 »	38.047,122	»	3.683,000	» 1889 »	58.886,518	»	5.718,000
» 1886 »	49.235,741	»	3.837,000	» 1890 »	57.567,222	»	5.526.000
» 1887 »	42.606,173	»	3,252,000	» 1891 »	77.476,481	»	6.642,000

Изъ нихъ обратно вывезено въ 1891 г.—15.860,160 фун.

Принявъ потребленіе керосина и др. маслъ въ Даніи приблизительно за 60 милл. фунтовъ, среднее душевое потребленіе опредѣлится около 30 фун., что составитъ около 3 кронъ на душу. Пошлина, по закону 1891 г., платится за керосинъ по 2 oeres (въ кронѣ 100 öръ) за фунтъ, а прежде она составляла 4 кроны 16 öръ за 100 датскихъ фунтовъ; тара для боченковъ 18, для двойныхъ боченковъ — 34, для бутылей и жестянокъ въ ящикахъ—40% и пр.

Швеція **).

Въ Швеціи нѣтъ пошлинъ на нефтяные продукты и это государство въ послѣднее время потребляло ихъ:

	Кило.				Кило.			
Въ 1883 году	19.091,473	на	3.786,000	кронъ.	Въ 1888 году	26.015,467	на	4.119,000 кронъ.
» 1884 »	23.616,647	»	4.671,000	»	» 1889 »	45.286,805	»	8.079,000 »
» 1885 »	24.697,531	»	4.885,000	»	» 1890 »	38.226,535	»	6.867,000 »
» 1886 »	27.800,921	»	5.217,000	»	» 1891 »	41.836,745	»	6.177,000 »
» 1887 »	27.641,071	»	3.842,000	»	» 1892 »	42.249,736	»	5.824,558 »

*) Датскій фунтъ равняется 1,102 фун. voir-du-poids.
**) Bidrag till Sveriges officiel Statistick. Stokholm. 1893.

Въ Швецію ввозится нетолько очищенный керосинъ, но и сырая нефть; приведенные итоги заключаютъ оба продукта вмѣстѣ. Сырой нефти отдѣльно ввезено въ 1888 г.—2,196 тоннъ, 1889 г.—1,827, 1890 г.—3,039, 1891 г.—2,462 и 1892 г.—2,260 тоннъ.

Часть очищеннаго керосина вывозится обратно изъ Швеціи: въ 1888 г.—1 тонна, 1889 г.—19, 1890 г.—57, 1891 г.—119 и въ 1892 г.—26 тоннъ.

Ввозъ керосина и нефти въ Швецію въ 1892 г. былъ изъ слѣдующихъ государствъ:

	Нефти.		Керосина.	
	Кило.	Кронъ.	Кило.	Кронъ.
Изъ Россіи	407,870	40,787	4.878,942	683,051
» Норвегіи	—	—	1.194,778	166,825
» Финляндіи	—	—	18,172	2,245
» Даніи.	80,253	8,025	6.842,553	957,957
» Германіи.	744,783	74,478	3.988,460	559,784
» Бельгіи.	15,684	1,568	1.070,879	149,923
» Великобританіи. .	847,743	84,774	352,412	49,337
» Соединен. Штатовъ	144,000	14,400	21.627,172	3.027.804

Въ 1893 году ввезено всего 46.268,000 кило сырой нефти и очищеннаго керосина; при населеніи Швеціи въ 4.802,751 душъ, среднее душевое потребленіе выразится цифрой около 9 килограммовъ.

Норвегія *).

При населеніи въ 1.988,674 жителей, Норвегія потребляетъ довольно много керосина—23.417.000 килогр. на 2.575,900 кронъ (въ 1892 году), что на душу составитъ около 12 кило. Ввозъ этого товара безъ пошлины. Въ послѣдніе годы потребленіе керосина въ Норвегіи, повидимому, значительно увеличивается, что видно изъ слѣдующаго сопоставленія: въ 1890 г. ввезено 14.067,770, въ 1891 г.—15.818,070, въ 1892 г.—23.417,600 и, наконецъ, въ 1893 г.—24.231,852 кгр. на 2.423,200 кр., главнымъ образомъ изъ Соединенныхъ Штатовъ—18.841,630 кгр., Россіи — 2.088,320, Германіи — 1.527,810, Великобританіи—1.127,330, Бельгіи—583,130, Швеціи—46,370 кгр.

Румынія **).

Румынія во многихъ мѣстахъ имѣетъ свои нефтяные источники, которые, впрочемъ, разрабатываются не особенно усердно, и въ общемъ вся добыча едва достигаетъ 35—40 милл. кгр. Туземная нефть частью перерабатывается на мѣстныхъ же заводахъ, частью вывозится въ сыромъ видѣ, преимущественно въ Австрію. Очищенные продукты, за удовлетвореніемъ

*) Norges officielle Statistik. Tabeler vedkommende Norges Handel. Kristiania. 1894.

**) Comerciul exterior al Romàniei in 1892. Bucaresci, 1893.

мѣстнаго спроса, вывозятся главнымъ образомъ въ Болгарію, Сербію, Австрію и др. придунайскія государства. Мѣстная добыча нефти охраняется довольно покровительственными ввозными пошлинами по 20 фр. за 100 кгр. brutto сырой нефти; за очищенный керосинъ платится меньше—15 фр. за 100 кгр. и 20 фр. за 100 кгр. минеральныхъ смазочныхъ маслъ и 10% тары (при ввозѣ въ ящикахъ или бочкахъ). За газовое масло, идущее на приготовленіе газа, взимается только 15 фр. за 100 кгр. brutto. При ввозѣ нефтяныхъ товаровъ въ вагонахъ-цистернахъ тара принимается въ 25% чистаго вѣса.

Въ Румынію ввозится главнымъ образомъ очищенный керосинъ и очищенныя смазочныя масла: въ 1887 г.—375,579, 1888 г.—994,431, 1889 г.—2.980,774, 1890 г.—25.639,571, 1891 г. — 3.778,922 кгр. Въ половинѣ 1891 г. введенъ новый тарифъ и оба продукта тарифуются отдѣльно: въ первой половинѣ года обоихъ товаровъ ввезено 2.292,098 кгр., а во второй—керосина 590,593 и смазочнаго масла 896,231 кгр. Въ 1892 г. ввозъ того и другаго товара значительно уменьшается: керосина ввезено всего 151,270, а масла 458,757 кгр. Керосинъ ввозится преимущественно изъ Россіи—141,186 кгр. въ 1892 г., масло также изъ Россіи—402,457 кгр. въ 1892 г. Керосинъ оцѣнивается по 30 фр. за 100 кило, а масло по 1 фр. за кило. Сырой нефти ввозится сравнительно немного: въ 1887 г.—1,873; 1888 г.—12,787, 1889 г. 29,936, 1890 г.—22,259, 1891 г.,—35,303 и 1892—1,670 гр., въ томъ числѣ 1,354 изъ Великобританіи.

Изъ Румыніи вывозится главнымъ образомъ сырая нефть, преимущественно въ Австрію, съ которою Румынія имѣетъ спеціальную конвенцію; въ силу послѣдней, румынская нефть допускается въ Австрію черезъ румынскую границу по значительно пониженному тарифу (68 крейц. вмѣсто 2 гульд.), но въ ограниченномъ количествѣ—не болѣе 200,000 метр. квинталовъ въ годъ.

Вывозъ этого продукта изъ Румыніи представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Въ	1883	г.	17,624	тонны	на	1.777,000	фр.	Въ	1888	г.	18,126 тоннъ на 1.813,000 фр.
»	1884	»	22,253	»	»	2.331,000	»	»	1889	»	18,668 » » 1.869,000 »
»	1885	»	20,986	»	»	2.312,000	»	»	1890	»	11,774 » » 1.177,000 »
»	1886	»	15,099	»	»	1.647,000	»	»	1891	»	18,072 » » 1.807,200 »
»	1887	»	16,132	»	»	1.621,000	»	»	1892	»	19,715 » » 1.971,455 »

Вывозъ сырой нефти по отдѣльнымъ государствамъ за 1892 г. выражается въ слѣдующихъ цифрахъ: въ Австро-Венгрію—18.257,171, Болгарію—1.181,014, Германію—10,552, Россію—85,850 и Турцію—179,963 кгр. Очищенныхъ продуктовъ—керосина и смазочнаго масла вывозится сравнительно немного: въ 1887 г. — 30,033, 1888 г. — 400, 1889 г. — 11,055, 1890 г. — 389, 1891 г. — 35,318, 1892 г. — 61,142 кгр., въ томъ числѣ въ 1892 г. въ Австрію—56,196, Болгарію—1850 и Сербію—1,087 кгр.

Болгарія *).

Въ Болгарію ввезено въ 1892 г. сырой нефти 71.991 кгр., на 35,090 фр. и керосина 11.480,752 кгр., на 1.949,958 фр. Ввозъ названныхъ продуктовъ по государствамъ въ 1892 г. распредѣлялся слѣдующимъ образомъ:

	Сырая нефть.		Керосинъ.	
	кгр.	фр.	кгр.	фр.
Изъ Австро-Венгріи	1,350	883	755	574
» Великобританіи	8,624	2,880	3,100	994
» Бельгіи	175	79	—	—
» Германіи	355	160	283	283
» Россіи.	56,052	28,954	11.467,045	1.949,173
» Турціи	4,301	1,612	4,081	2,258
» Франціи.	769	231	3,131	2,945
» Румыніи.	—	—	1,554	467
» Соединенныхъ Штатовъ .	—	—	803	264

Пошлина взимается по 2 фр. 40 с. за 100 кгр. керосина, причемъ тары считается 16% на бочки и 8% на ящики.

Сербія.

Съ 3 апрѣля 1894 года въ Сербіи введена керосиновая монополія, и съ этого же времени отмѣнены какъ ввозная таможенная пошлина на керосинъ, такъ и налогъ на потребленіе, или такъ называемая трашарина. Нѣсколько ранѣе изданія этого распоряженія, Сербія при заключеніи съ Россіей договора о торговлѣ и судоходствѣ изъявила готовность понизить для русскаго керосина общую тарифную пошлину на этотъ предметъ съ 20 фр. за 100 кило до 6 фр. Подобное пониженіе пошлины несомнѣнно имѣло бы хорошее вліяніе на оживленіе нашего вывоза въ Сербію, но съ введеніемъ монополіи эта льгота совершенно отпадаетъ. Впрочемъ, если сербское правительство признаетъ полезнымъ возвратиться къ свободной торговлѣ, то упомянутая льгота останется въ своей силѣ.

При монополіи предполагается назначить такія цѣны на керосинъ, чтобы ни въ какомъ случаѣ не уменьшать существующаго потребленія минеральныхъ освѣтительныхъ матеріаловъ.

Греція **).

Торговля нефтяными продуктами въ Греціи составляетъ монополію государства, и она установлена въ 1885 г. Первые два года она была предоставлена частной компаніи, а съ 1887 г. она находится въ вѣдѣніи спеціальнаго правитель-

---

*) Statistique du commerce de la principauté de Bulgarie avec les pays étrangers, Sophia. 1893.

**) Составлено по «Commerce de la Grèce avec les pays étrangers» 1892, Athènes, 1893.

ственнаго учрежденія. По тарифу 30 декабря 1892 г. всякіе нефтяные продукты обложены высокою пошлиною въ 50 драхмъ золотомъ за 100 окъ или 66,13 драхмъ кредитными за ту же мѣру. До сихъ поръ правительство пріобрѣтало керосинъ исключительно въ Америкѣ, въ количествѣ 7—8 милл. галлоновъ. Напр., въ 1892 г. ввезено въ Грецію 198,168 ящиковъ по 10 галл. въ каждомъ, т. е. 1.981,680 галл. на сумму 786,796 франковъ. Въ 1891 году ввезено на 934,495 фр. Въ 1891 году правительство продавало ящикъ керосина по 26 франковъ, а потомъ цѣна эта была возвышена до 30 франковъ. Судя по этимъ даннымъ, Греція въ 1892 году, продавъ 198,168 ящиковъ по 30 фр. каждый, выручитъ 5.945,040 фр., а за исключеніемъ стоимости товара—786,796 фр.—чистой прибыли получится 5.158,244 франка.

Турція.

Турція взимаетъ при ввозѣ нефтяныхъ товаровъ по 8% ad valorem; ихъ ввозится туда въ общемъ итогѣ въ годъ на 60—70 милл. піастровъ; такъ, въ 1890—91 году *) ихъ ввезено на 68.195,281 піастръ. Ввозятся они и непосредственно изъ Соединенныхъ Штатовъ и Россіи, и изъ сосѣднихъ государствъ небольшими партіями. Изъ Россіи ввозятся туда главнымъ образомъ очищенные освѣтительные и частью смазочные матеріалы. Нижеприведенная таблица даетъ ясное понятіе о количествѣ и родѣ отправляемыхъ изъ Россіи въ Турцію нефтяныхъ продуктовъ:

	1890.		1891.		1892.	
	По Европ. гран.	По Азіат. гран.	По Европ. гран.	По Азіат. гран.	По Европ. гран.	По Азіат. гран.
Сырая нефть. . . . . пуды	—	30	—	—	12	—
Керосинъ легкій. . . . . »	—	7.662,780	—	12.335,258	—	14.811,842
» тяжелый. . . . »	—	—	—	—	80	—
Смазочное масло неочищ. »	—	—	—	—	351	2,200
» » очищен. »	2,347	22,870	—	—	6,083	50,337
Нефтяные остатки . . . »	—	—	—	—	—	2,080

Изъ Соединенныхъ Штатовъ отправлено въ Европейскую и Азіатскую Турцію за послѣднее десятилѣтіе слѣдующее количество керосина (въ галлонахъ):

	Въ европейскую Турцію.	Въ азіатскую Турцію.		Въ европейскую Турцію.	Въ азіатскую Турцію.
Въ 1884	3.929,360	4.401,359	Въ 1889	190,103	248,150
» 1885	4.145,594	3.857,603	» 1890	—	209,490
» 1886	2.172,890	1.593,850	» 1891	245,832	147,230
» 1887	3.235,034	798,670	» 1892	156,560	155,230
» 1888	2.075,724	759,750	» 1893	0	0

Судя по этимъ даннымъ, можно думать, что русскій товаръ окончательно вытѣснилъ американскій съ турецкихъ рынковъ и теперь остается ему только укрѣпиться въ своемъ новомъ положеніи.

*) Годъ кончается 28 февраля.

Египетъ.

Нефть извѣстна въ Египтѣ съ древнѣйшихъ временъ, но промышленнаго значенія она тамъ никогда не имѣла. Въ мѣстности Джемси (Jemseh), въ 270 верстахъ отъ Суэца, по берегу Краснаго моря, съ прекрасной стоянкой, есть выходы нефти и нѣсколько лѣтъ тому назадъ здѣсь были заложены три буровыя скважины (глубиною въ 425, въ 350 и въ 320 футовъ), которыя, однако, не привели къ желательнымъ результатамъ *).

По сообщеніямъ американскаго консула въ Египтѣ, мѣстная керосиновая торговля представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	Изъ Америки.	Изъ Россіи.
Въ 1885 году привезено	460,000 ящиковъ	169,000 ящиковъ.
» 1886 » »	265,000 »	340,000 «
» 1887 » »	411,000 »	362,000 »
» 1888 » »	130,000 »	452,000 »
» 1889 » »	210,000 »	641,000 »
» 1890 » »	100,000 »	515,000 »
» 1891 » »	96,000 »	604,000 »

Въ 1892 г. изъ Америки ввезено 137,239 ящиковъ, изъ Россіи 705,948 ящиковъ, изъ Турціи 61 ящикъ, а всего на 160,252 егип. фунтовъ. Керосинъ ввозится главнымъ образомъ въ Александрію (717,015 ящиковъ въ 1892) и въ Портъ-Саидъ (126,178 ящиковъ въ 1892). Независимо отъ этого въ Египетъ ввезено транзитомъ въ 1892 г. изъ Америки 700 и изъ Россіи 13,545 ящиковъ, изъ коихъ въ томъ же году отправлено въ Турцію 800 ящиковъ. Транзитный товаръ поступилъ изъ Россіи въ Александрію — 5,590 и въ Портъ-Саидъ—7,953 ящика **).

Американскій керосинъ прежде продавался въ Египтѣ по 20—25 піастровъ за ящикъ, а теперь русскій продается по 16—17 піастровъ и потому весьма понятно, что русскій товаръ получаетъ здѣсь преобладающее значеніе.

Персія.

Персидскія таможни сдаются правительствомъ въ откупное содержаніе и потому само собою разумѣется, что откупщики не публикуютъ своихъ отчетовъ. Вслѣдствіе этого чрезвычайно трудно судить о размѣрахъ персидской внѣшней торговли, и всякія свѣдѣнія по этому предмету носятъ на себѣ болѣе или менѣе случайный характеръ. Нефтяные продукты не составляютъ въ этомъ отношеніи исключенія: они ввозятся въ Персію исключительно изъ Россіи, такъ какъ непосредственно изъ Соединенныхъ Штатовъ туда ничего не отправляется, а транзитная торговля черезъ Азіатскую Турцію

*) England as a petroleum power, by Charles Marvin, p. 28.
**) Le commerce extérieur de l'Egypte, Alexandrie 1893.

или Индію, въ видахъ затруднительности путей сообщенія, едва-ли можетъ имѣть мѣсто. Снабженіе Персіи нефтяными продуктами производится, такимъ образомъ, только черезъ персидскіе порты Каспійскаго моря и Персидскаго залива. Персидскіе порты Каспія—Астара, Энзели, Мешедесеръ и др.—получаютъ эти продукты изъ Баку моремъ, сѣверная же Персія, примыкающая къ Закавказью, снабжается нефтяными продуктами гужемъ черезъ русско-персидскую границу. Данныя по этому предмету представляются въ слѣдующемъ видѣ *):

	1890.		1891.		1892.	
	Моремъ.	По сухопут. гр.	Моремъ.	По сухопут. гр.	Моремъ.	По сухопут. гр.
Сырая нефть . . . . пуды	321,532	21,930	306,149	48,599	255,206	24,406
Керосинъ легкій. . . »	238,213	32,789	130,177	65,019	324,632	51,831
» тяжелый. . »	70,627	46	212,431	20	60,146	32
Смазочное масло. . . »	—	—	33	—	213	—
Нефтяные остатки. . »	106,825	218	106,503	5	83,557	—

Приведенныя свѣдѣнія значительно отличаются отъ публикуемыхъ бакинскимъ техническимъ комитетомъ, но можно думать, что цифры Обзора ближе къ дѣйствительности. Ввоза керосина по сухопутной границѣ Персіи съ Индіей, вѣроятно, не было, потому что въ индійскихъ отчетахъ по внѣшней торговлѣ **) вовсе нѣтъ свѣдѣній по этому предмету. Весьма вѣроятно, что побережье Персидскаго залива снабжается привознымъ моремъ керосиномъ, но и объ этомъ данныхъ не имѣется. Это соображеніе тѣмъ болѣе имѣетъ основаніе, что освѣтительные продукты, идущіе въ Персію по русско-персидской и кавказско-каспійской границамъ, оплачиваются въ Россіи значительнымъ акцизнымъ сборомъ, тогда какъ продукты, входящіе въ Персію съ юга, не платятъ акциза. Если прибавить къ этому, что экспортный керосинъ перевозится по Закавказской желѣзной дорогѣ по уменьшенному тарифу—по 9 коп. вмѣсто 19 коп. за пудъ, то окажется, что Персіи выгоднѣе получать русскій керосинъ круговымъ путемъ черезъ Черное, Средиземное и Красное моря и Индійскій океанъ, чѣмъ прямымъ черезъ Каспійское море. Если бы не чрезвычайная трудность сообщенія внутри самой Персіи, то указаннымъ круговымъ путемъ даже сѣвернымъ провинціямъ упомянутаго государства было бы выгоднѣе получать керосинъ черезъ Персидскій заливъ.

Китай.

Нефть извѣстна китайцамъ съ давнихъ поръ, но нѣтъ достаточнаго основанія думать, чтобы они эксплоатировали этотъ продуктъ съ промышленною цѣлью. Судя по замѣчаніямъ нѣкоторыхъ путешественниковъ и

---

*) Обзоръ Внѣшней Торговли Россіи.

**) Statement of the Trade of British India with British Possessions and Foreign Countries. 1894. London.

донесеніямъ миссіонеровъ, нефть въ Китаѣ получается лишь побочно при буреніи скважинъ для полученія разсоловъ. При этихъ работахъ въ скважинахъ нерѣдко появляется подземный горючій газъ въ значительномъ количествѣ. Его употребляютъ какъ для освѣщенія, хотя онъ и даетъ мало свѣта, такъ и для отопленія. Его проводятъ въ соляныя варницы и сожигаютъ подъ чренами для увариванія разсола, его употребляютъ для обжиганія извести, въ домашнемъ хозяйствѣ и пр. Въ скважинахъ, выдѣляющихъ горючій газъ, вмѣстѣ съ разсоломъ получается и нѣкоторое количество нефти, которая собирается отдѣльно и употребляется безъ предварительной перегонки частью какъ топливо, частью какъ цѣлебное средство противъ разныхъ болѣзней. По сообщенію аббата Гюка*), нефтяные источники встрѣчаются въ наиболѣе обширной провинціи Китая—See-tchoneà, на границѣ Тибета, а также въ сѣверной провинціи Шанзи (Shansi). Китайская нефть была доставлена въ Парижъ миссіонеромъ Имбертомъ и изслѣдована французской академіей наукъ**).

Для освѣщенія китайцы прежде употребляли растительныя масла и животные жиры, а съ начала 60-годовъ, когда американскіе нефтяные продукты стали проникать повсюду, керосинъ достигъ и Китая. Съ тѣхъ поръ требованія на этотъ товаръ возрастаютъ и онъ постепенно проникаетъ внутрь страны. Однако, по настоящее время общее количество ввозимаго керосина далеко несоотвѣтствуетъ густотѣ населенія Китая. Распространенію его препятствуютъ преимущественно недостатокъ и затруднительность путей сообщенія.

По оффиціальнымъ сообщеніямъ китайскаго правительства***), за послѣднія 13 лѣтъ ввозъ въ Китай керосина выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Галлоновъ.	H. Tael.		Галлоновъ.	H. Tael.
1881 г. . .	—	495,000	1888 г. . .	16.613,000	2.219,000
1882 » . .	—	964,000	1889 » . .	20.655,000	2.875,000
1883 » . .	—	702,000	1890 » . .	30.829,000	4.093,000
1884 » . .	—	826,000	1891 » . .	49.349,000	5.267,000
1885 » . .	—	1.704,000	1892 » . .	40.533,331	5.048,553
1886 » . .	23.038,000	2.211,000	1893 » . .	50.006,580	5.571,195
1887 » . .	12.015,000	1.365,000			

Принимая Hikwan Tael за 1 р. 37 1/2 коп. мет., находимъ, что описываемая страна потребляетъ керосина въ годъ на сумму 7.737,125 руб. мет., причемъ потребленіе за 12 лѣтъ увеличилось почти въ 12 разъ.

Судя по тѣмъ же даннымъ, ввозъ этотъ распредѣляется между двумя государствами—Россіей и Соединенными Штатами С. Америки слѣдующимъ образомъ:

		1891	1892	1893.
Изъ Соединенныхъ Штатовъ . .	галл.	39.348,477	31.884,013	36.720,382
— Россіи » . .	»	10.000,000	8.649,318	13.286,198

*) Travels in the Chinese Empire by l'abbé Huc, ch. VII.
**) Comptes-Rendus de l'Académie des sciences de Paris. XXII p. 667.
***) China. Returns of Trade and Trade Reports. Shanghai. 1894.

По американскимъ оффиціальнымъ даннымъ*) цифры экспорта американскаго керосина въ Китай за 30 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ **):

1863— 4	9,899	гал.	на	5,728	дол.	1878— 9	5.443,000	гал.	на	690,358	дол.
1864— 5	2,790	»	»	2,535	»	1879—80	3.576,866	»	»	366,367	»
1865— 6	49,914	»	»	29,165	»	1880— 1	4.253,200	»	»	554,898	»
1866— 7	72,120	»	»	32,295	»	1881— 2	9.682,340	»	»	1,064,243	»
1867— 8	129,760	»	»	38,952	»	1882— 3	6.093,460	»	»	639,377	»
1868— 9	108,770	»	»	36,417	»	1883— 4	83.83,830	»	»	835,949	»
1869—70	470,187	»	»	142,399	»	1884— 5	15.421,150	»	»	1.454,979	»
1870— 1	984,150	»	»	55,490	»	1885— 6	26.272,320	»	»	2.417,160	»
1871— 2	702,280	»	»	207,528	»	1886— 7	7.263,822	»	»	635,448	»
1872— 3	971,053	»	»	290,426	»	1887— 8	10.732,810	»	»	1,045,701	»
1873— 4	827,510	»	»	196,041	»	1888— 9	9.848,960	»	»	907,479	»
1874— 5	2.120,790	»	»	410,599	»	1889—90	13.072,000	»	»	1.251,201	»
1875— 6	937,392	»	»	177,369	»	1890— 1	27.160,660	»	»	2.586,321	»
1876— 7	1.327,970	»	»	317,704	»	1891— 2	17.373,417	»	»	1.249,215	»
1877— 8	3.671,007	»	»	597,269	»	1892— 3	27.878,055	»	»	1.809,437	»

Кромѣ освѣтительнаго масла, Америка посылаетъ въ Китай, между прочимъ, и большое количество смазочнаго:

Въ	1889—90	г.	2,669	гал. на	1,888 дол.
»	1890— 1	»	20,518	» »	5,339 »
»	1891— 2	»	3,367	» »	1,810 »
»	1892— 3	»	3,825	» »	1,411 »

Въ 1890 г. была сдѣлана первая попытка ввоза въ Китай изъ Америки сырой нефти въ количествѣ 532,250 гал. на 49,499 дол., но, повидимому, неудачно, потому что въ слѣдующихъ годахъ не видно ея повторенія. Ввозъ русскихъ нефтяныхъ товаровъ въ Китай начался сравнительно гораздо позже, во второй половинѣ 80 годовъ, и несмотря на то, что американцы слишкомъ 25 лѣтъ владѣли китайскимъ рынкомъ, русскій товаръ скоро завоевалъ себѣ тамъ прочное положеніе, и съ тѣхъ поръ ввозъ его постоянно возрастаетъ. До прошлаго года нашъ товаръ ввозился главнымъ образомъ въ Шанхай и Гонъ-Конгъ, который для Китая играетъ роль транзитнаго пункта. Ввозъ керосина въ оба порта производился исключительно въ жестянкахъ, по двѣ въ одномъ деревянномъ ящикѣ, причемъ размѣръ его выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

	1893 г.	1892 г.	1891 г.	1890 г.	1889 г.
Въ Гонъ-Конгъ. . . .	159,785	628,887	178,059	52,274	155,739
» Шанхай	757,646	419,946	834,883	567,790	528,353

Въ прошломъ 1893 г. нашъ керосинъ пошелъ еще въ третій китайскій портъ, Амой, въ количествѣ 306,517 ящиковъ, такъ что всего русскаго кero-

*) Commerce and Navigation of the United States, for 1892/3. 1894.

**) Годы считаются съ 1 Іюля по 30 Іюня.

сина было отправлено въ Китай 1.223,948 ящиковъ. Въ каждой жестянкѣ помѣщается около 36—38 фун. керосина, а въ ящикѣ, слѣдовательно, будетъ около 72—76 фунтовъ. Такимъ образомъ, отправка русскаго керосина въ Китай за 1893 годъ составитъ 2.203,106 пуд., а за 1892 г.—1.887,899 пуд. Цифры эти, однако, не могутъ быть признаны вполнѣ точными, такъ какъ въ пунктахъ отправленія не всегда извѣстно мѣсто окончательнаго назначенія товара, которое опредѣляется обыкновенно въ пути. Этимъ же объясняется значительная ежегодная отправка изъ Батума въ Портъ-Саидъ. Грузъ идущій изъ Батума на Дальній Востокъ назначается первоначально въ Портъ-Саидъ, и пока грузъ достигнетъ упомянутаго порта, коммерческія условія могутъ перемѣниться, и тогда товаръ получаетъ другое направленіе. Такимъ образомъ, весьма вѣроятно, что Китай получилъ совсѣмъ не то количество русскаго керосина, которое отмѣчено въ Батумѣ. Кромѣ того, товаръ нерѣдко находится нѣсколько мѣсяцевъ въ пути, и потому, даже при правильныхъ отмѣткахъ, годовые итоги русскіе и китайскіе не могутъ совпасть. На этомъ основаніи о потребленіи даннаго государства правильнѣе всего судить по его собственнымъ свѣдѣніямъ. Данныя китайской статистики за 1893 и 92 гг. относительно керосина представляются въ слѣдующемъ видѣ: за послѣдніе два года среднее потребленіе керосина въ Китаѣ достигаетъ 45 милл. галл., что при 360 милл. населеніи составитъ на душу едва 1/8 галлона.

Въ 1893 году была сдѣлана первая попытка доставки русскаго керосина въ Китай наливомъ, и это простое, повидимому, обстоятельство чуть не вызвало вмѣшательства иностранныхъ державъ. Дѣло въ томъ, что агенты русскихъ экспортеровъ начали сооружать въ Шанхаѣ большой желѣзный резервуаръ для храненія керосина, но агенты американскихъ торговцевъ вмѣстѣ съ нѣсколькими владѣльцами пристаней и складовъ въ Шанхаѣ, лично заинтересованные въ поддержкѣ привоза изъ Америки керосина въ жестянкахъ, стали предупреждать народъ объ опасности, которая будто бы угрожала ему и рисовымъ полямъ отъ взрыва керосина. Китайскія власти стали требовать прекращенія работъ по сооруженію резервуара, но, благодаря энергическому вмѣшательству германскаго и великобританскаго консуловъ, агентамъ русскихъ экспортеровъ удалось отстоять свое право и теперь въ Китай будетъ доставляться товаръ наливомъ, что значительно удешевитъ его и облегчитъ его распространеніе.

Ввозъ керосина въ Китай оплачивается таможенной пошлиной въ размѣрѣ 5% ad valorem.

Японія.

Лѣтъ двадцать пять тому назадъ, когда въ Японіи начались усиленныя преобразованія и изслѣдованія производительныхъ силъ страны, было обращено вниманіе, между прочимъ, и на минеральное масло, источники котораго давно были извѣстны аборигенамъ. Геологическое изслѣдованіе, произведенное

Лайманомъ *) по порученію японскаго правительства, вполнѣ подтвердило имѣвшіяся по этому предмету предположенія. Дальнѣйшія спеціальныя изслѣдованія извѣстныхъ японскихъ нефтяныхъ источниковъ дали основаніе японскому правительству во второй половинѣ 70-хъ годовъ приняться за разработку своихъ источниковъ, но ближайшая практика показала, что хотя нефть встрѣчается во многихъ мѣстахъ, но въ такомъ ограниченномъ количествѣ, что мѣстное производство не можетъ конкурировать съ привознымъ изъ Америки дешевымъ освѣтительнымъ матеріаломъ. Дальнѣйшее паденіе цѣнъ на американскій керосинъ и возникшая вслѣдъ затѣмъ конкуренція между американскимъ и русскимъ товарами, слѣдствіемъ которой было еще бо̀льшее удешевленіе минеральныхъ освѣтительныхъ матеріаловъ, окончательно задержали въ Японіи разработку мѣстныхъ источниковъ упомянутаго ископаемаго.

Ввозъ керосина въ Японію за послѣднія двѣнадцать лѣтъ и стоимость его выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

въ 1881 г.	—	гал.	на	979,000	yen.	въ 1888 г.	28.507,767	гал.	на	3.519,000	yen.
» 1882 »	20.682,205	»	»	2.321,000	»	» 1889 »	36.998,863	»	»	4.587,000	»
» 1883 »	23.631,055	»	»	2.456,000	»	» 1890 »	42.663,580	»	»	4.950,000	»
» 1884 »	17.534,885	»	»	1.773,000	»	» 1891 »	40.482,160	»	»	4.536,000	»
» 1885 »	17.636,020	»	»	1.668,000	»	» 1892 »	32.689,275	»	»	3.329,000	»
» 1886 »	25.100,220	»	»	2.358,000	»	» 1893 »	49.763,392	»	»	4.401,041	»
» 1887 »	21.058,865	»	»	1.871,000	»						

Въ томъ числѣ **):

	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893
Изъ Россіи. . . . . тыс. гал.	—	1,614	6,767	6,532	7,978	7,810	22,525
» Турціи . . . . . » »	—	767	—	—	—	—	—
» Соед. Штатовъ . » »	21,059	26.125	30,232	36,131	32,504	24,879	27,239
» прочихъ странъ . . . гал.	225	2,217	—	100	30	—	—

Пошлина съ ввозимаго керосина взимается въ размѣрѣ 5% ad valorem.

Такимъ образомъ, среднее потребленіе керосина въ Японіи выражается цифрой около 40 милл. галлоновъ, что при населеніи страны около 40 милл. жит. составитъ лишь 1 галл. на душу въ годъ. Само собою разумѣется, что эта цифра весьма мала, но она, вѣроятно, вскорѣ значительно увеличится благодаря устанавливающейся нынѣ наливной перевозкѣ керосина изъ Батума въ Гонъ-Конгъ и даже непосредственно въ Японію.

---

*) Съ изслѣдованіями Лаймана знакомитъ проф. геологіи въ Токайо Munroe, статья котораго помѣщена въ Transactions American Institute of Mining Engineers, vol. V, p. 262—265.

**) Annual return of the foreign trade of the Empire of Japan, published by the bureau of revenue. Tokio 1894; General view of commerce and industry in the Empire of Japan. Tokio. 1893.

По американскимъ оффиціальнымъ источникамъ, въ Японію за послѣднія 5 лѣтъ отправлено слѣдующее количество керосина:

въ 1889 г.	32.865,764 гал.	на	3.086,326 дол.
» 1890 »	37.944,974 »	»	3.573,798 »
» 1891 »	31.053,692 »	»	2.894,577 »
» 1892 »	23.807,340 »	»	1.812,414 »
» 1893 »	26.922,803 »	»	1.724.972 »

О вывозѣ русскаго керосина изъ Батума въ Японію было сказано выше, въ обзорѣ нашей внѣшней торговли.

Бразилія.

Судя по даннымъ внѣшней торговли Соединенныхъ Штатовъ, потребленіе нефтяныхъ продуктовъ въ Бразиліи выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

		1890.	1891.	1892.	1893.
Бензина	галл.	24,419	26,989	29,048	26,934
Керосина	»	8.695,291	10.470,656	14.028,476	15.556,685
Смазочнаго масла . . .	»	128,301	218,171	268,289	341,968
Остатковъ нефтяныхъ .	»	10	—	20	—
Всего на сумму	долл.	929,862	1.125,927	1.281,915	1.258,199

Пошлина взимается за очищенные нефтяные продукты по 80 рейсовъ за кгр. и по 50 рейсовъ за ту же мѣру неочищенныхъ продуктовъ.

Предполагая, что Бразилія ничего не получаетъ изъ сосѣднихъ странъ, и принимая населеніе ея въ $1^1/_2$ милл. душъ, душевое потребленіе керосина въ 1892 г. опредѣлится приблизительно въ 1 галл. или около 3 кгр.

Аргентина.

Въ Аргентинской республикѣ взимается по 3 centavos (peso=100 cent.) за литръ нефтяныхъ продуктовъ, каковыхъ туда отправлено изъ Соединенныхъ Штатовъ:

		1890.	1891.	1892.	1893.
Бензина	галл.	47,020	35,970	48,466	20,711
Керосина	»	3.113,750	3.476,192	4.825,196	4.070,719
Смазочныхъ маслъ . .	»	300,490	356,667	238,419	566,861
Всего на сумму	долл.	441,830	439,005	463,660	432,534

По оффиціальнымъ свѣдѣніямъ 1889 г. туда ввезено всего 18.165,516 литровъ на 908,306 долл., что при населеніи страны въ 3.500,000 составитъ на душу 5,19 литровъ.

Сальвадоръ.

Сальвадоръ снабжается керосиномъ исключительно изъ Соединенныхъ Штатовъ, откуда отправлено этого товара въ 1892 г. 166,995, въ 1893 г.— 176,990 галл., что при населеніи въ 780,000 составитъ 0,2 галл. на душу.

Ввозная пошлина на керосинъ составляетъ 8 центовъ за килограммъ.

Венецуэла.

Венецуэла сравнительно съ другими южно-американскими республиками потребляетъ весьма много керосина: въ 1890 году изъ Соединенныхъ Штатовъ отправлено туда 973,130 галл., въ 1891 — 1.165,142, въ 1892 г.— 1.155,539 и въ 1893 г.—1.296,237 галл. Населеніе Венецуэлы составляетъ 2.323,000 жителей, слѣдовательно, приходится около ½ галл. на душу. Сырая нефть оплачивается ввозной пошлиной въ 10 сантимовъ (1 боливаръ = 100 сант. = 1 фр.), а керосинъ—въ 25 сантимовъ за кило.

Мексика.

Благодаря, большой разницѣ во ввозныхъ тарифахъ на сырую нефть— 2 центавосъ за кгр. netto—и на очищенную—10 центавосъ за ту же мѣру,— въ Мексикѣ открылось нѣсколько керосиновыхъ заводовъ, перерабатывающихъ привозную изъ Соединенныхъ Штатовъ сырую нефть:

		1890.	1891.	1892.	1893.
Сырая нефть	галл.	2.217,846	3.854,176	3.499,514	5.508,769
Бензинъ	»	9,120	4,455	333	250
Керосинъ	»	1.754,748	2.168,834	1.094,474	913,645
Смазочное масло	»	125,505	98,921	164,775	322,656

Керосинъ ввозится лишь въ тѣ порты, куда за дороговизной перевозки не можетъ проникнуть товаръ мѣстнаго производства. Въ общемъ итогѣ Мексика потребляетъ въ годъ около 4 милл. галл. нефтяныхъ освѣтительныхъ матеріаловъ. При населеніи въ 13 милл., на душу приходится лишь около ⅓ галлона.

Перу.

Перу имѣетъ свои нефтяные источники, разрабатываемые съ 1867 года. Здѣсь въ 1891 г. разрабатывалось 613 нефтяныхъ мѣсторожденій; въ мѣстности Paita давно извѣстны выходы нефти; въ мѣстности Negritos въ 1892 г. добыто 185,000 барилей нефти; въ мѣстности Talara bay пробурено 49 буровыхъ скважинъ, изъ коихъ глубина нѣкоторыхъ доходитъ до 800 футовъ; онѣ даютъ нефти въ день нерѣдко до 30,000 барилей, но за всѣмъ тѣмъ, вслѣдствіе нерегулярности эксплуатаціи, общая добыча не можетъ удовле-

творять даже мѣстному спросу. Недостающее количество пополняется привозомъ изъ Соединенныхъ Штатовъ, которые отправили въ Перу:

		1890.	1891.	1892.	1893.
Керосина	галл.	201,980	319,574	279,435	292,765
Смазочнаго масла. . . .	»	39,998	39,107	32,437	22,359

Въ послѣдніе 3—4 года здѣсь образовалось нѣсколько англійскихъ компаній съ значительнымъ капиталомъ, но это дѣло пока только развивается.

Въ Перу есть небольшіе заводы для переработки мѣстной нефти, но значительная часть ея въ сыромъ видѣ идетъ въ Callao, гдѣ сожигается въ паровозахъ мѣстной желѣзной дороги. Въ текущемъ году сдѣлана первая попытка экспорта нефти изъ Перу въ С. Франциско. Фрахтъ на этомъ пути колеблется около 4 дол. 20 центовъ за тонну. Грузъ между Талара и С. Франциско идетъ около 20 дней *).

Колумбія **).

Республика Колумбія получаетъ керосинъ со вспышкой не ниже 150° исключительно изъ Соединенныхъ Штатовъ; пошлина взимается по 10 центавосъ за кгр. Всего въ Колумбію отправлено изъ названнаго государства:

		1890.	1891.	1892.	1893.
Керосина	галл.	554,483	712,532	709,884	852,158
Смазочнаго масла . . .	»	17,970	31,224	34,326	21,435

При населеніи около 4 милл., на душу придется едва $^1/_5$ галлона.

Гаити.

Эта небольшая республика, занимающая западную часть соименнаго острова, получаетъ всѣ нефтяные продукты исключительно изъ Соединенныхъ Штатовъ, откуда отправлено въ 1890 г.—202,646 галл. керосина, въ 1891 г.—289,790 и въ 1892 г. 296,906 галл., не считая небольшихъ количествъ др. нефтяныхъ продуктовъ. Ввозная пошлина за керосинъ 25 центовъ (центъ—сотая часть піастра или доллара) за галлонъ керосина. Населеніе Гаити около 960,000 душъ.

Санъ-Доминго.

Санъ-Доминго получаетъ нефтяные продукты только изъ Соединенныхъ Штатовъ, откуда отправлено въ 1890 г.—264,365, 1891 г.—210,739, 1892 г.—369,742 и 1893 г.—290,359 галл. Ввозная пошлина на керосинъ—10 центавосъ за галлонъ. Населеніе всей республики едва превышаетъ полмилліона душъ.

---

*) American Manufacturer, 18 May, 1894.

**) Свѣдѣнія объ южно-американскихъ государствахъ заимствованы главнымъ образомъ изъ офиціальнаго изданія—Bureau of the american republics: «How the Latin American markets may be reached by the manufacturers of the United States».

Эквадоръ.

Изъ Соединенныхъ Штатовъ отправлено въ Эквадоръ въ 1890 г.—185,285, 1891 г.—284,177, 1893 г.—272,746 гал., слѣдовательно, въ среднемъ около 250,000 гал., что при населеніи около 1.200,000, конечно, недостаточно. Ввозная пошлина на керосинъ составляетъ 5 центавосъ (Sucré= 100 центавосъ = около 5 фр.) за кгр.

Урагвай.

Соединенные Штаты являются единственнымъ источникомъ для снабженія Урагвая керосиномъ и туда этого продукта отправлено за послѣднее время: въ 1890 г.—3.492,158, 1891 г.—3.165,888, 1892 г.—4.293,400 и 1893 г. — 2.882,105 гал. Населеніе этой республики опредѣляется въ 728,000 жителей, что на душу составляетъ около 4 1/2 галлоновъ въ годъ. Кромѣ керосина туда же отправляется и небольшое количество сырой нефти (въ 1893 г.—18,000 гал.). При ввозѣ очищеннаго керосина платится по 2 1/2 цента за литръ, и по 1 центу за литръ сырой нефти.

Итоги міровой добычи нефти.

Въ заключеніе обзора общаго положенія нефтедобывающей промышленности въ главнѣйшихъ государствахъ земнаго шара, не излишне подвести итого всей міровой добычѣ этого ископаемаго, чтобы нагляднѣе выяснить роль каждой страны въ нефтяной промышленности *).

Соединенные Штаты **) (1893 г.) . .	48.412,666	бар.	375.201,000 пуд.
Россія ***) (1893 г.)	—	»	338.500,000 »
Австро-Венгрія (1890 г.)	960,000	»	7.440,000 »
Канада (1891 г.)	755,298	»	5.840,000 »
Перу (1890 г.)	350,000	»	2.702,000 »
Румынія (1891 г.)	350,000	»	2.702,000 »
Индія ****) (1891 г.)	146,107	»	1.168,856 »
Германія (1892 г.)	103,323	»	826,584 »
Японія (1890 г.)	48,027	»	384,216 »
Аргентина (1891 г.)	21,000	»	168,000 »
Италія (1891 г.)	8,085	»	64,680 »
Прочія страны около	200,000	»	1.600,000 »
Всего			735.430,336 пуд.

Изъ этой таблицы видно, что вся нефтяная промышленность сосредоточивается въ Соединенныхъ Штатахъ—51% и въ Россіи—46%; всѣ же остальныя государства въ совокупности едва доставляютъ на міровой рынокъ около 3%. На этомъ основаніи небезинтересно сопоставить данныя по добычѣ нефту въ обоихъ государствахъ за послѣднее десятилѣтіе.

---

*) При составленіи этой таблицы мы пользовались между прочимъ данными «American Manufacturer», May 11, 1894, а также «Bolletino di Legislazione e statistica doganale e commerciale». Sept. - Decembre 1893.

**) Бариль въ 42 галлона обыкновенной американской нефти вѣситъ 7 пуд. 29 фун., но такъ какъ теперь эксплуатируется и болѣе тяжелая, то бариль принятъ въ 7 пуд. 30 фун.

***) Собственно на Апшеронѣ добыто 337 милл. пуд., въ томъ числѣ 12 милл. пуд. употреблено на мѣстѣ добычи какъ топливо, да на остальномъ Кавказѣ и въ прочихъ частяхъ Имперіи—1.500,000 пуд.

****) Въ Индіи, Германіи, Италіи, Аргентинѣ и Японіи нефть болѣе тяжелая, и потому бариль ея принятъ въ 8 пуд.

До-быто.	Въ Соединен. Штатахъ пудовъ.	%	Въ Россіи пудовъ.	%	До-быто.	Въ Соединен. Штатахъ пудовъ.	%	Въ Россіи пудовъ.	%
1884	187.690,000	67,5	90.230,000	32,5	1889	272.521,000	55,9	202.128,000	44,1
1885	169.314,000	59,3	116.000,000	40,7	1890	355.128,000	59,4	242.942,000	40,6
1886	217.504,000	59,2	150.000,000	40,8	1891	420.763,000	59,2	290.380,000	40,8
1887	219.162,000	59,1	165.000,000	42,9	1892	391.445,000	56,7	299.450,000	43,3
1888	213.993,000	52,6	192.597,000	47,4	1893	375.201,000	52,6	338.500,000	47,4

Изъ сопоставленія приведенныхъ данныхъ видно, что добыча нефти въ Америкѣ въ послѣдніе годы уменьшается, тогда какъ въ Россіи это дѣло постоянно ростетъ, и весьма вѣроятно, что уже въ текущемъ году Россія получитъ преобладающее положеніе.

Гулишамбар

Нефтяная

Промышлен

Соед. Шт. Ст

Америки

М. Ф