

# НЕФТЯНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

## Соединенныхъ Штатовъ Сѣверной Америки

ВЪ СВЯЗИ СЪ ОБЩИМЪ ПРОМЫШЛЕННЫМЪ РАЗВИТИЕМЪ СТРАНЫ.

---

I. Нефть на выставкѣ въ Чикаго. — II. Обзоръ нефтедобывающей промышленности. — III. Обзоръ нефтеобрабатывающей промышленности. — IV. Транспортировка нефтяныхъ продуктовъ. — V. Промышленное развитие Соединенныхъ Штатовъ. — VI. Промышленные и торговые союзы. — VII. Учреждение Standard Oil C<sup>o</sup> и превращение 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.

---

ИЗДАНИЕ ДЕПАРТАМЕНТА ТОРГОВЛИ И МАНУФАКТУРЪ.

---

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

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

1894.

Печатано по распоряженію Департамента Торговли и Мануфактуръ.

Командированный Г. Министромъ Финансовъ на всемірную выставку 1893 года въ Чикаго для изслѣдованія современнаго состоянія нефтяной промышленности въ Америкѣ, я посѣтилъ тамъ главнѣйшія нефтяныя области, нефтеобрабатывающіе заводы, нефтяныя биржи, транспортныя конторы и пр., чтобы всестороннѣе выяснить возложенную на меня задачу. При ближайшемъ знакомствѣ съ дѣломъ, оказалось, что организація американской нефтяной торговли и промышленности настолько своеобразна, что можетъ быть вполне понята лишь въ связи съ общимъ промышленнымъ развитіемъ страны, характеромъ ея торговыхъ союзовъ и проч. Въ этихъ видахъ, для выясненія сложной роли Standard Oil C<sup>o</sup>, уже много лѣтъ руководящей нефтяной торговлею всего міра, мнѣ пришлось коснуться таможенно-тарифной политики конгресса, отношенія федеральнаго правительства къ частнымъ предпріятіямъ вообще и къ сооруженію желѣзныхъ дорогъ и установленію ея тарифовъ въ частности, торговой регистраціи, кредита, промышленныхъ союзовъ всякаго рода, мѣръ правительства противъ монополіи той или другой отрасли торговли и промышленности и пр.

Въ виду того громаднаго значенія, которое имѣетъ описываемая промышленность для Россіи, располагающей тоже мощными мѣсторожденіями нефти, я къ своему отчету собственно по поѣздкѣ въ Америку прибавилъ еще, по предложенію Департамента Торговли и Мануфактуръ, бѣглый обзоръ всемірной нефтяной торговли и промышленности, и подвелъ итогъ міровой добычѣ нефти. Въ этомъ обзорѣ, составленномъ исключительно по иностраннымъ оффиціальнымъ источникамъ, выясняется организація торговли нефтяными продуктами въ главнѣйшихъ государствахъ Старого и Но-

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 разьясненіемъ ихъ въ отдѣльной метрологической таблицѣ.



# ОГЛАВЛЕНІЕ.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| Метрологія . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | стр. VII |
| I. Нефть и ея продукты на всемірной выставкѣ въ Чикаго въ 1893 году. . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 1        |
| II. Обзоръ нефтєдобывающей промышленности въ Соединенныхъ Штатахъ С. Америки . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 9        |
| <p>Открытіе нефти въ Америкѣ; новыя мѣсторожденія нефти; начало оживленной дѣятельности; междоусобная война; добыча нефти въ 1859 — 80 гг. Брэдфордъ и его истощеніе. Юго-Западный районъ и признаки его истощенія. Находженіе 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.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |          |
| III. Обзоръ нефтеобрабатывающей промышленности въ С. Америкѣ . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 27       |
| <p>Распредѣленіе заводовъ; поглощеніе мелкихъ крупными. Производительность заводовъ въ 1880 и въ 1889 гг. Размѣръ капитала, вложеннаго въ нефтеобрабатывающую промышленность. Стоимость обработк. Важнѣйшіе продукты дистилляціи нефти. Товаръ, идущій на внутреннее потребленіе; инсекція. Товаръ, предпозначенный 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.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |          |
| IV. Транспортировка нефтяныхъ продуктовъ . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 53       |
| <p>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 Co, ея сертификаты, условія приѣма нефти и плата за перекачку по питательнымъ иѣтвямъ. 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.</p>             |          |
| V. Обзоръ промышленнаго развитія Соединенныхъ Штатовъ С. Америки . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 73       |
| <p>Отдѣленіе англійскихъ колоній въ Америкѣ отъ метрополій; установленіе таможенныхъ пошлинъ на ввозные товары. Начало судостроенія и усиленіе международного 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 предпріятіи. Кризисъ 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</p> |          |

торгового мореходства. Итоги обрабатывающей промышленности. Обороты по внешней торговлѣ. Торговая регистрація и Mercantil agency. Кредитъ. Участіе массы въ крупныхъ предпріятіяхъ. Периодичность 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; взгляды строителей дорогъ на свое предпріятіе; соглашенія желѣзнодорожныхъ обществъ; «pool»; соглашенія и слиянія 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 Interstates Commerce Commission. Поворотъ въ желѣзнодорожной политикѣ конгресса. Сущность новаго положенія и роль междустатной 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; влияніе trust'овъ на земледѣльческую промышленность. Trust четырехъ великановъ. Отношеніе правительствъ отдѣльныхъ штатовъ и конгресса къ trust'амъ; законодательства по этому предмету Миссури, Техаса, Мичигана, Миннесотты. 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 Co. Тайныя соглашенія съ желѣзными дорогами. Образованіе союза независимыхъ заводчиковъ. Судъ надъ Пенсильванской желѣзной дорогой. Разоблаченія тайныхъ соглашеній. Новыя соглашенія съ желѣзными дорогами. Прокладка перваго магистрального нефтепровода. Преобразованіе Standard Oil Co 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 влияніе на всѣ міровые рынки. Современное положеніе дѣла.

## VIII. Обзоръ всемірной нефтяной торговли и промышленности. . . . .

129

Россія: добыча, потребление, ввозъ и вывозъ нефтяныхъ продуктовъ; Финляндія. Великобританія, ея владѣнія и колоніи: Индія, Канада, Малаккскій полуостровъ, Цейлонъ, о-въ Св. Маурікія, Лабуанъ, Гонъ-Конгъ, Новый Южный Валлисъ, Викторія, Южная Австралія, Сѣверная Австралія, Тасманія, Новая Зеландія, Квинслендъ, Фиджи, Фолкландскіе о-ва, Наталь, Мысъ Доброй Надежды, о-въ Св. Елены, Лагосъ, Золотой Берегъ, Сьерра Леонъ, Гамбія, Бертуда, Гондурасъ, Вестъ-Индскіе о-ва, Багама, Ямайка, Санта Луція, Св. Випченца, Барбадосъ, Гренада, Тобаго, Тринидадъ, Британская Гвіана, Гибралтаръ, Мальта, Кипръ. Франція, ея владѣнія и колоніи: Алжиръ, Мартиника, Гваделупа, Гвіана, Вестъ-Индія, Новая Каледонія, Кохинхина, Комбоджа, Ананъ, Тонкинъ, Майотъ, Гапонъ, о-ва Св. Петра и Микелонъ, о-въ Бурбонъ, Nozzi-Be, Тунисъ. Германскій таможенный союзъ, Гамбургъ и Бременъ. Италія. Австро-Венгрія. Голландія, ея владѣнія и колоніи: Гвіана, Сабо, Бонеръ, Св. Евстафія, Св. Мартинъ, 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. Сапъ-Доминго. Эквадоръ. Урагуай.

## IX. Итоги міровой добычи нефти . . . . .

183

# Метрологія.

---

## І. 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 =  $0,797 \times 30 = 23,91$  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 =  $0,878 \times 30 = 26,34$  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 =  $0,825 \times 30 = 24,75$  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.

Милл англ. и америкавская = 1,50957 верстъ = 1,6093 километрамъ.

Верста = 1,06678 километра = 0,66269 англ. милл.

Километръ = 0,9374 версты = 0,6211 англ. милл.

## III. Мѣры поверхности.

Десятинна = 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 песета, румынскій левъ, греческая драхма, сербскій динарий, болгарскій левъ и венеццельскій 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 септ.

Пенсъ = 2,627 коп. мет. = 2,03 септа = 10,5 септ.

Копѣйка мет. = 4,0002 септима = 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 пиастровъ = 5,69153 руб. мет.

Лира египетская = 100 пиастровъ = 6,4042 руб. мет.

Н. Таел китайскій = около 1 руб. 37 коп. мет.

Уен или японскій долларъ = 1 руб. 29 коп. мет.

## Нефть и ея продукты на Всемирной 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 Всемирной 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 служить тому нагляднымъ примѣромъ: этотъ важный предметъ вывоза Соединенныхъ Штатовъ, занимающій нынѣ третье мѣсто въ общемъ экспортѣ государства послѣ хлѣбновъ и хлопка, представленъ на выставкѣ крайне неудовлетворительно. Это тѣмъ болѣе странно, что всего четыре года тому назадъ на Парижской Всемирной выставкѣ 1889 г. въ «Palorama de pétroles» была сдѣлана чрезвычайно удач-

ная попытка представить всестороннюю и наглядную картину современного состоянія многообъѣдающей 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 ориентироваться 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 Co, а во второмъ—порожніи 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 экспонатовъ мѣстныхъ и иностранныхъ, выставившихъ свои нефтяныя произведенія, помѣстились въ горномъ отдѣлѣ (Mines, Mining and Metallurgy), литература по нефти была собрана въ одной общей библиотекѣ по горной части, но тутъ нельзя было найти массы извѣстныхъ сочиненій не только европейскіхъ ученыхъ, но даже американскихъ изслѣдователей; затѣмъ, приборы для нефтяного 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. соответствуетъ меридіану и, слѣдовательно, можетъ ополсать собою весь земной шаръ. При такихъ условіяхъ, отсутствіе экспонатовъ по упомянутымъ предметамъ составляетъ серьезное упущеніе. Интересовавшіеся нефтянымъ дѣломъ справедливо рассчитывали встрѣтить на Всемирной 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 Co—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-Йоркъ—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 стлянокъ съ разноцвѣтными жидкостями, безъ всякихъ поясненій и притомъ преимущественно сырыхъ продуктовъ. Такія коллекціи могутъ удовлетворить лишь простаго посѣтителя выставки, который узнаетъ, что разнообразныя масла, извѣстныя подъ общимъ именемъ петроля, получаютъ 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. *Rapports de pétroles*, представлявшая наглядную параллельную картину эксплуатаціи нефти на Кавказѣ и въ Америкѣ, иллюстрированная множествомъ геологическихъ и топографическихъ картъ, діаграммъ и пр., давала вполне 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 учреждениями, 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 обращающихся 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 милю 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—обозначены 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, напоминали 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 такаа 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 маселъ (Natural Lubricating Oil) поступаютъ непосредственно въ обращеніе безъ предварительной обработки перегонкой, ограничиваясь чаще всего отстаиваніемъ и процеживаніемъ.

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 распределительные резервуары, перемишательные и отстойные 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 Co выставилъ, между прочимъ, множество образцовъ парафина, получаемого изъ американской нефти, и всего того, что можно приготовить изъ него: свѣчи, непромокаемыя ткани, смазочныя масла, мази и проч. Модели аппаратовъ, употребляемыхъ въ парафино-свѣчномъ производствѣ и проч. Рядомъ возвышается пирамида изъ миниатюрныхъ боченковъ, въ количествѣ 140,000, показывающая суточную производительность масла въ Соединенныхъ Штатахъ.

Попытку Standard Oil Co представить освѣтительные приборы въ ихъ историческомъ развитіи слѣдуетъ признать вполне неудачною: здѣсь было представлено лишь нѣсколько старинныхъ лампъ и горѣлокъ, подобранныхъ безъ всякой системы, а потому и не дающихъ правильнаго понятія о постепенномъ развитіи идеи пользованія жидкими горючими матеріалами. Такая коллекція была представлена Боткиннмъ, 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 Co не могла не показаться жалкою. Галлерей, 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 Иллинойсѣ, представила богатую коллекцію смазочныхъ маселъ.

Въ отдѣльномъ павильонѣ—Oil Industries—Oil Well Supply С<sup>о</sup> изъ Питс-бурга представила прекрасную коллекцію всѣхъ приборовъ, необходимыхъ въ нефтеобрабатывающей промышленности, начиная отъ плотничныхъ сооружений 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 деревянные 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 мѣсто-рожденій. Геологическое изслѣдованіе нефтяныхъ источниковъ особенно много обязано штату Пенсильванія, правительство котораго издавна учредило у себя родъ геологической комисіи, 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 диаграммъ.

Независимо отъ сего та же комисія лѣтъ десять тому назадъ стала выпускать еще ежегодные отчеты подъ заглавіемъ «Annual Report of the Geological Survey of Pennsylvania». Аналогичныя учрежденія существуютъ и въ нѣкоторыхъ другихъ штатахъ, какъ, напр., Нью-Йоркъ, 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 одиннадцатаго, 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 нефтенпромышленнымъ центромъ здѣсь является въ области Онтарио графство Ламбтонъ съ двумя городками—Petrolea и Oil Springs; здѣсь дѣйствуетъ около 2,500 скважинъ, дающихъ нефть изъ глубины 460—480 футовъ.

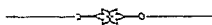
Изъ Аргентинской республики явилась только одна Buenos-Ayres and Mendoza Petroleum Company съ образцами мѣстной сырой нефти. Не останавливаясь на перечнѣ экспонатовъ другихъ государствъ, какъ не имѣющихъ особеннаго интереса, можно обратиться къ обзору русской секціи горнаго отдѣла выставки. Небогатая 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 коллекціяхъ 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, восстановленный 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 коэффициентовъ тренія различныхъ маслъ, что свидѣтельствовало о вполне 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 приготавливаютъ свои смазочные матеріалы.

Американскіе каталоги, не только официальные, но и отдѣльных секцій, не давали рѣшительно никакихъ свѣдѣній о промышленной дѣятельности экспонента или объ его заводѣ, тогда какъ нашъ каталогъ давалъ посетителю 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 Всемирной выставки въ Чикаго безспорно былъ лучший изъ всѣхъ. Если къ этому прибавить, что Департаментъ Торговли и Мануфактуръ въ трудѣ проф. Менделѣва 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 за границу, то нельзя не согласиться, что Россія въ немногихъ экспонатахъ дала посетителямъ описываемой выставки болѣе содержательный матеріалъ, чѣмъ какое либо другое государство.

Пользуясь поименованнымъ выше матеріаломъ, осмотромъ Всемирной выставки въ Чикаго и своимъ двукратнымъ посѣщеніемъ американскихъ нефтяныхъ мѣсторожденій и нефтеобрабатывающихъ заводовъ, постараемся далѣе выяснитъ 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 нефтдобывающей промышленности въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки.

Открытіе нефти въ Америкѣ; новыя мѣсторожденія нефти; начало оживленной дѣятельности; междоусобная война; добыча нефти въ 1859—80 гг. Бадфордъ 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. Капавна, 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 стеклянкахъ имѣлась только у нѣкоторыхъ дрогистовъ, которые тоже не придавали ей особеннаго значенія. Только въ 1849 г. одинъ изъ предпримчивыхъ 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 подѣ фирмой «Pennsylvania Rock Oil Co», 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 артезианскихъ 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, нуждалось 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 предпримчивыхъ американцахъ, окрестныя земли быстро стали раскупаться, вышка стала вырастать 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 рр. 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 пионеровъ 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. Выѣстъ съ капиталами появились новыя 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 | Tidint. | Clarion. | Bradford. | Bullion. | Warren. | Beaver. | Всего.  |
|--------|----------------------------------|----------|-------------------|-----------------|---------|----------|-----------|----------|---------|---------|---------|
|        | Въ т ы с я ч а хъ б а р и л е й. |          |                   |                 |         |          |           |          |         |         |         |
| 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     | 2,321    | 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 вырастаютъ 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 среднего теченія р. Аллегани просуществовалъ около 15 лѣтъ, и т. д. Уже съ конца перваго десятилѣтія практика показала, что нельзя рассчитывать 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 затрата 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-Йоркъ, 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. Первые 6 лѣтъ съ трудомъ перебывали здѣсь пионеры дѣла, когда въ 1874 г. появились новыя силы; работа пошла неимоვნно 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-Йоркъ, 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

брадфордскіа 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 Пенсильваніи 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-Йоркъ и СЗ. Виргинія по мѣсяцамъ представлялась въ слѣдующихъ цифрахъ:

|                 | Ян-<br>варь. | Фе-<br>враль. | Мартъ | Апр.  | Май.  | Июнь.  | Июль. | Ав-<br>густъ. | Сен-<br>тябрь. | Ок-<br>тябрь. | Но-<br>ябрь. | Де-<br>кабрь. |
|-----------------|--------------|---------------|-------|-------|-------|--------|-------|---------------|----------------|---------------|--------------|---------------|
| 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 уголь 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 Систерсвилъ. 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 Eureka начинается одинъ изъ магистральныхъ нефтепроводовъ Standard Oil Co 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 1½ 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 взглянуть на суточную производительность отдѣльныхъ участковъ, составляющихъ Юго-Западный округъ.

|                  | Ян-<br>варь. | Фе-<br>враль. | Мартъ. | Апр.  | Май.  | Июнь. | Июль. | Ав-<br>густъ. | Сеп-<br>тябрь. | Ок-<br>тябрь. | Но-<br>ябрь. | Де-<br>кабрь. |
|------------------|--------------|---------------|--------|-------|-------|-------|-------|---------------|----------------|---------------|--------------|---------------|
| 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 годового отчета Нью-Йоркской 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. Унадокъ зависѣлъ главнымъ образомъ отъ истощенія Макъ-Дональдскихъ источниковъ, производительность коихъ стала падать еще съ 1891 года. Съ прошлаго года первое мѣсто заняли Систерсвилльскіе нефтяные источники, которые оказались обильнѣе Макъ-Дональдскихъ. Этотъ районъ пока совершенно удовлетворяетъ существующему спросу, такъ что еще нѣтъ надобности искать новыхъ источниковъ.

Данные приведенной таблицы показываютъ, что нѣкоторые участки вовсе перестали эксплуатироваться, другіе даютъ крайне мало нефти и только два участка—Макъ-Дональдъ и Систерсвилль 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 итогъ добыча на производительныхъ участкахъ Пенсильваніи, Нью-Йорка 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 Юлѣ . . .   | 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 | » Сентябрьѣ .  | 2.512,491 | 2.618,788 |
| » Апрельѣ . . .  | 2.459,709 | 2.766,428 | » Октябрьѣ . . | 2.597,603 | 2.472,575 |
| » Маѣ . . . . .  | 2.672,679 | 2.699,915 | » Ноябрьѣ . .  | 2.449,033 | 2.404,950 |
| » Июнѣ . . . . . | 2.619,507 | 2.691,105 | » Декабрьѣ . . | 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 маселъ, то въ разсчетъ обыкновенно принимается лишь добыча Пенсильваніи, Нью-Йорка и сѣверной части Западной Виргиніи. Огайскую нефть нерѣдко примѣшиваютъ къ пенсильванской, чтобы изъ смѣси получить хотя нѣсколько процентовъ освѣтительныхъ маселъ; 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.

| Года.             | Пенсильванія<br>и Нью-Йоркъ. | Огайо.     | Западная<br>Виргинія.   | Колорадо. | Калифор-<br>нія.      | Индіана. | Кентукки и<br>Тенесси. | Илли-<br>нойсъ. | Кап-<br>засъ. | Те-<br>хасъ. | Остат.<br>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 <sup>1)</sup>      | 200,000    | 3.000,000 <sup>1)</sup> | —         | 175,000 <sup>1)</sup> | —        | —                      | —               | —             | —            | —                | 12.162,514 <sup>1)</sup> |
| 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     | 123,000                 | —         | 128,636               | —        | 160,933 <sup>2)</sup>  | —               | —             | —            | —                | 30.510,830               |
| 1883              | 23.128,889                   | 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<br>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              |

<sup>1)</sup> Включая сюда всю добычу до 1876 г. <sup>2)</sup> Включая сюда всю добычу до 1883 года.

Такимъ образомъ за 34 года своего существованія нефтяная промышленность дала Соединеннымъ Штатамъ Сѣверной Америки слишкомъ полмиллиарда барилей, что въ русской мѣрѣ составитъ около 4,362 миллионновъ 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 примѣнялись 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 Брадфордскаго округа и такимъ же оно осталось и въ прошломъ году послѣ осмотра Юго-Западнаго района.

Проѣзжая по ущельямъ Макъ-Дональда и Систерсвила, 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 небольшие 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 континентѣ 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 параллельно обрисовывается положеніе рабочихъ на нефтяныхъ промыслахъ Кавказа, Галиціи, Италіи, Эльзасъ-Лотарингіи, Ганновера и Сѣверной Америки. Газ. «Кавказъ».

дять несчастія съ людьми и масса народа уходитъ отсюда искалѣченнойю. 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 постоянного занятія, кого отовсюду выгоняли, кто спился съ кругомъ и пр. По этому, нельзя не согласиться, что при такихъ условіяхъ трудно рассчитывать на постоянныхъ рабочихъ и это обстоятельство выдвинуло здѣсь задѣльную работу на первый планъ. Нужно ли очистить скважину, отремонтировать 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 специалистамъ, переходящимъ съ мѣста на мѣсто. Ихъ специальность 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 разрабатываютъ эти участки и сколько послѣднихъ—неизвѣстно, но стоитъ посмотреть на детальныя планы Макъ-Дональдскихъ или Систерсвилльскихъ районовъ, чтобы убѣдиться, что дробленіе участковъ доведено здѣсь до послѣдней возможности.

По официальнымъ 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 пѣнятся гораздо дороже. Въ Пенсильваніи есть участки, которыхъ нельзя купить по 1000 дол. за акръ. Практика установила здѣсь такого рода раздѣлку, что скважина, дающая въ день 1 бариль нефти оцѣнивается въ 1200—1500 дол.; если же она даетъ 5 барилей, то цѣна упицается—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.             | Арендной. | Итого.    |                            |                         |
| Пенсильванія и Нью-Йоркъ. | 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                    |
| Кентукъ . . . . .         | 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                   |
| Миссурі . . . . .         | 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 въ пенсильванскаго района чрезвычайно увеличилась. Добыча нефти, въ особенности въ новыхъ мѣстахъ, тоже возрастаетъ 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. 483.

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 вполне 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   | 135  | 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 декабрь 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-Йоркъ . . . . . | 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 всеѣми 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,<br>скважинъ,<br>двигателей,<br>котловъ,<br>и пр. | Резер-<br>вуаровъ. | Налив-<br>ныхъ<br>ваго-<br>новъ. | Нефте-<br>прово-<br>довъ. | Запасъ<br>нефти на<br>31 дек.<br>1889 г. | Стоим.<br>другихъ<br>соору-<br>женій. | Всего.     | Средняя<br>стои-<br>мость<br>сква-<br>жины. |
|---------------------------------|----------------------------------------------------------|--------------------|----------------------------------|---------------------------|------------------------------------------|---------------------------------------|------------|---------------------------------------------|
| Стоимость въ долларахъ.         |                                                          |                    |                                  |                           |                                          |                                       |            |                                             |
| Пенсильванія и<br>Нью-Йоркъ . . | 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                                       |
| Кентукки . . . . .              | 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 разѣнка 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 специализировано, 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 приѣмѣ 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 работающих 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 человекъ, 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.

| Ш т а т ы.                        | У п л а ч е н о ж а л о в а н і я. |                  |                                        |                            |                                                |                                              |                  |           |
|-----------------------------------|------------------------------------|------------------|----------------------------------------|----------------------------|------------------------------------------------|----------------------------------------------|------------------|-----------|
|                                   | По со-<br>оруженію<br>вышекъ.      | По буре-<br>нію. | По экс-<br>платаци<br>и сква-<br>жинъ. | По тор-<br>недова-<br>нію. | По ремон-<br>ту здацій<br>и резер-<br>вуаровъ. | По ра-<br>монту<br>нефте-<br>проно-<br>довъ. | По коп-<br>торъ. | Всего.    |
|                                   | д о л л а р ы.                     |                  |                                        |                            |                                                |                                              |                  |           |
| Пенсильванія и<br>Нью-Йоркъ . . . | 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           | 55,908                                 | 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     |
| Кентукки . . .                    | 200                                | 1,650            | 1,200                                  | —                          | —                                              | —                                            | —                | 3,050     |
| 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 человекъ 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-Йоркомъ, 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 сооружений, 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-Йоркомъ—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 Кентукки—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 средніе годовыя цѣны на промыслѣ, относящіеся къ барилу въ 42 гал., и параллельно 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 » »          | 16,439 » »    | » 0,879 »  | » »     | 14,511 » | »             |
| » 1889 » »          | 21,487 » »    | » 0,941 »  | » »     | 20,191 » | »             |
| » 1890 » »          | 23,458 » »    | » 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 Юлѣ . . . . .   | 0,5762 |
| » Февралѣ . . . . | 0,5737 | » Августѣ . . . .  | 0,5887 |
| » Мартѣ . . . . . | 0,6525 | » Сентябрѣ . . . . | 0,6462 |
| » Апрельѣ . . . . | 0,6875 | » Октябрьѣ . . . . | 0,7075 |
| » Маѣ . . . . .   | 0,5875 | » Ноябрьрѣ . . . . | 0,7387 |
| » Июнѣ . . . . .  | 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 за границу 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 выше-сказанному 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 1/2% сѣры и 2 1/2% 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.

Распределение заводовъ; поглощеніе мелкихъ крупными. — Производительность заводовъ въ 1880 и въ 1889 гг. — Размѣръ капитала, вложеннаго въ нефтеобрабатывающую промышленность. — Стоимость обработки. — Важнѣйшіе продукты дистилляціи нефти. — Переработка въ Чикаго сѣросодержащей нефти. — Товаръ, идущій на внутреннее потребленіе: керосинъ и смазочное масло; приготовленіе смазочныхъ маселъ; инспекція керосина для внутренняго потребленія. — Товаръ, предназначенный къ вывозу за границу; биржевой контроль. — Распределение 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 близъ 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 Тайтсвилѣ, Ойлъ-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-Йоркѣ, Нью-Джерси 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 C<sup>o</sup>» и послѣдующая дѣятельность послѣдней произвели переворотъ въ этой сферѣ: масса заводчиковъ была раззорена, потерѣвъ миллионныя убытки и начался тяжелый промышленный кризисъ. Подробности по этому предмету будутъ изложены далѣе, а пока можно замѣтить, что въ результатъ 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 маселъ . .                    | 79,465     | 408,023             | 595,327    | 2.493,463           |
| разложенныхъ маселъ . .                    | 204,841    | 1.024,017           | 733,855    | 1.863,876           |
| нейтральныхъ фильтрованныхъ маселъ . . . . | 70,415     | 611,572             | 110,165    | 410,729             |
| фильтрованныхъ цилиндровыхъ маселъ . . . . | 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 приготоовлено 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. Данные по нефтеобрабатывающей промышленности за послѣдній цензовый годъ недостаточно разработаны, за то цифры десятаго цензуса представляютъ большой интерес \*\*).

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 дистилляціи 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. кажда.  
 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:

| Ш т а т ы .             | Н а освѣтительное масло. |            |                                  | Н а смазочное масло. |                  |                                  |
|-------------------------|--------------------------|------------|----------------------------------|----------------------|------------------|----------------------------------|
|                         | Перерабо-<br>тано.       | Стоимость. | Средняя<br>цѣна за<br>барилъ.    | Перерабо-<br>тано.   | Стоим-<br>мость. | Средняя<br>цѣна за<br>барилъ.    |
|                         | Барилей.                 | Долларовъ. | Доллар.                          | Барилей.             | Доллар.          | Доллар.                          |
| Пенсильв. и Нью-Йоркъ . | 21.393,159               | 23.225,453 | 1,08 <sup>5</sup> / <sub>8</sub> | 94,276               | 249,710          | 2,64 <sup>7</sup> / <sub>8</sub> |
| Огайо . . . . .         | 317,037                  | 340,683    | 1,07 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 1,240                | 10,334           | 8,33 <sup>3</sup> / <sub>8</sub> |
| Западная Виргинія . . . | 520,511                  | 595,730    | 1,14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 23,602               | 58,097           | 2,46 <sup>1</sup> / <sub>8</sub> |
| Колорадо . . . . .      | 316,476                  | 280,240    | 0,88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | —                    | —                | —                                |
| Калифорнія . . . . .    | 97,264                   | 121,684    | 1,25 <sup>1</sup> / <sub>8</sub> | —                    | —                | —                                |
| 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 <sup>3</sup> / <sub>8</sub> |
| Миссури . . . . .       | —                        | —          | —                                | 20                   | 40               | 2,00                             |
| Всего . . . . .         | 22.649,847               | 24.569,190 | 1,08 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 121,146              | 325,927          | 2,69                             |

| Ш т а т ы .             | Н а топливо.       |                  |                                  | В с е г о .        |            |                                  |
|-------------------------|--------------------|------------------|----------------------------------|--------------------|------------|----------------------------------|
|                         | Перерабо-<br>тано. | Стоим-<br>мость. | Средняя<br>цѣна за<br>барилъ.    | Перерабо-<br>тано. | Стоимость. | Средняя<br>цѣна на<br>барилъ.    |
|                         | Барилей.           | Доллар.          | Доллар.                          | Барилей.           | Долларовъ. | Доллар.                          |
| Пенсильв. и Нью-Йоркъ . | —                  | —                | —                                | 21.487,435         | 23.475,163 | 1,09 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> |
| Огайо . . . . .         | 12.153,189         | 1.822,978        | 0,15                             | 12.471,466         | 2.173,995  | 0,17 <sup>3</sup> / <sub>8</sub> |
| Виргинія . . . . .      | —                  | —                | —                                | 544,113            | 653,827    | 1,20 <sup>1</sup> / <sub>8</sub> |
| Колорадо . . . . .      | —                  | —                | —                                | 316,476            | 280,240    | 0,88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| Калифорнія . . . . .    | 205,956            | 234,364          | 1,13 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> | 303,220            | 356,048    | 1,17 <sup>3</sup> / <sub>8</sub> |
| Индіана . . . . .       | 33,375             | 10,881           | 0,32 <sup>5</sup> / <sub>8</sub> | 33,375             | 10,881     | 0,32 <sup>5</sup> / <sub>8</sub> |
| 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 <sup>3</sup> / <sub>8</sub> |
| Миссури . . . . .       | —                  | —                | —                                | 20                 | 40         | 2,00                             |
| Всего . . . . .         | 12.392,520         | 2.068,223        | 0,16 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> | 35.163,513         | 26.963,340 | 0,76 <sup>5</sup> / <sub>8</sub> |

Судя по этимъ даннымъ <sup>1)</sup> 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 <sup>2)</sup>:

|                                                                          | въ 1880 г.  | въ 1889 г.     |
|--------------------------------------------------------------------------|-------------|----------------|
| Стоимость земель . . . . .                                               | неизвѣстно. | 7.524,626 дол. |
| » зданий и разныхъ сооружений . . . . .                                  | 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 нефтеобра-<br>тывающую 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 раздѣлку стоимости сырыхъ матеріаловъ и готовыхъ продуктовъ только для пенсильванскаго нефтянаго округа.

|                                                                         | въ 1880 г. | въ 1889 г. |
|-------------------------------------------------------------------------|------------|------------|
| Основной капиталъ затраченный на устройство<br>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<br>сюда и стоимость укупорки . . . . . | 59.069,845 | 90.835,384 |

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

<sup>1)</sup> Mineral Resources of the United States, 1889—1890; Report on Mineral Industries in the United States at the Eleventh Census. 1892.

<sup>2)</sup> Report of the Secretary of Internal Affairs of Pennsylvania. 1892, p. 150.

это число увеличилось лишь на 305 человекъ, 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 человекъ или 12% получали менѣе 1½ дол. въ день; но это были въ большинствѣ случаевъ мальчики; затѣмъ 5,329 человекъ 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-Йоркѣ по 80—90 центовъ за 100 фунтовъ, а второй стоитъ около 4 дол. 100 фун. Кислоты употребляется для очистки тяжелаго бензина—около 1½%, для керосина 1½ до 2% и для тяжелыхъ маселъ 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 *сгасеангъ*: въ началѣ перегонки плотность дистиллатовъ постепенно возрастаетъ и это продолжается до 0,825, что соответствуетъ 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). |                   |                 |
|------------------|-------------------|----------------------|-------------------|----------------------|-------------------|-----------------|
|                  | Темпера-<br>тура. | Плот-<br>ность.      | Темпера-<br>тура. | Плот-<br>ность.      | Темпера-<br>тура. | Плот-<br>ность. |
| Сырал.           | 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 маселъ, и, наконецъ, въ кубѣ остается нѣкоторый остатокъ тяжелой дегтеобразной жидкости. Последнюю въ другихъ кубахъ подвергаютъ специальной перегонкѣ, съ цѣлью полученія смазочныхъ и вообще тяжелыхъ продуктовъ нефти. Мнѣ удалось осмотрѣть въ Америкѣ нѣсколько заводовъ, изъ коихъ заводы Standard Oil Co<sup>o</sup> представляются наиболѣе типичными и потому объ нихъ необходимо сказать нѣсколько словъ.

<sup>1)</sup> Нефть изъ Брадфордскаго округа, взятая на нефтепроводной ст. въ Байонѣ.

<sup>2)</sup> Нефть изъ Макъ-Дональдскаго округа, взятая на мѣстѣ добычи.

<sup>3)</sup> Нефть изъ Макъ-Дональдскаго округа, взятая на нефтепроводной ст. въ Филладельфії.

Названная компания 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 близъ 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, близъ 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 Брандфордскаго округа, гдѣ ея удѣльный вѣсъ достигаетъ 0,809. Компания 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% газolina, 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 Co 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<sup>0</sup>/. Часть ея, впрочемъ, отдѣляется при очисткѣ кислотою и щелочью, такъ что готовый керосинъ изъ огайской нефти содержитъ сѣры лишь 0,36<sup>0</sup>/. 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 вполне 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, газалина—0,640—0,670, нафты—0,670—0,700, бензина—0,700—0,729 и пр. Первые употребляются для экстракціи маселъ, при вулканизациі 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 риголень продаются гораздо дороже керосина, а газалинъ и бензинъ — дешевле его; въ общемъ же можно принять, что нефть 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, Brilliant 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.

Приготовление смазочныхъ маселъ 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 нѣкоторые изъ приведенныхъ ниже подробностей будутъ не бесполезны 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 маселъ и даже минеральныхъ веществъ, смотря по назначенію смазочнаго масла. Принятая въ этомъ производствѣ система такъ неопредѣленна, что каждый заводчикъ имѣетъ свой собственный рецептъ для приготовления того или другаго продукта. Масла, идущія на выдѣлку кожъ, заключаютъ въ себѣ животныя 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 порошокъ 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 пиропиллитъ—минералъ, напоминающій талькъ; въ порошокъ онъ

чрезвычайно мягокъ и жиренъ на ошупь. 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, раствореннаго въ нефти; мыло же это готовится 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 свидѣлствуютъ, между прочимъ, Риншъ 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, приготовленные 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, выѣстѣ съ профессоромъ Dewar'омъ, тоже указываютъ на вышеозначенную особенность русской нефти и даютъ ей полное предпочтеніе какъ смазочному матеріалу \*).

\*) B. Redwood. Petroleum, its production and 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 вполне свободенъ въ полицейскомъ отношеніи, но въ видахъ коммерческихъ подчиняется извѣстнымъ правиламъ утверждаемымъ Нью-Йоркской 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-Йоркской Товарной биржи.

Законъ отъ 15 мая 1874 года \*) воспрещаетъ продажу для освѣщенія въ предѣлахъ штата Пенсильванія нефть, керосинъ, нафту, газولينъ 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 соответствующаго 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 оправдывается, 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 незаконнымъ 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 заклеившій 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 за границу или въ другой штатъ, имѣетъ на посудѣ отмѣтку: «для экспорта» и онъ не подвергается инспекціи. Равнымъ образомъ не возбраняется и употребленіе легко-воспламеняющихся жидкостей въ родѣ бензина, газаolina, 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 за границу подвергается контролю со стороны специальной инспекціи отъ Нью-Йоркской Товарной биржи. Правила утвержденныя по этому предмету биржевымъ комитетомъ Нью-Йорка, приняты также биржами другихъ крупныхъ промышленныхъ центровъ, откуда производится отпускъ нефтяныхъ товаровъ, какъ-то: Филадельфіи, Балтимора, Бостона и др.

Правила эти въ общемъ заключаются въ слѣдующемъ \*):

Ассоціація, носящая названіе Нью-Йоркской Товарной биржи, имѣетъ цѣлю 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-Йоркской биржи, занимающихся нефтяною промышленностью, особую комиссію, которая помимо предписаній биржеваго комитета вѣдаетъ всѣ споры, возникающіе между членами биржи по куплѣ-продажѣ нефтяныхъ продуктовъ. За разсмотрѣніе упомянутыхъ недоразумѣній комиссія 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-Йоркской Товарной биржи инспекторовъ, которые производятъ испытаніе всѣхъ нефтяныхъ товаровъ и опредѣляютъ ихъ свойства, руководствуясь слѣдующими правилами биржи:

Сырую нефть 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, причеиъ 6½ фунтовъ нефти netto принимается за галлонъ.

Очищенная нефть должна быть типа Standard White или лучше, съ температурой всыпки 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, причеиъ 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. Проверка 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 именуется 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 проверки 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 приѣма и сдачи егс. Для разнаго рода соглашеній опредѣлены извѣстныя формы, по которымъ устанавливаются взаимныя обязательства между членами Нью-Йоркской Товарной биржи, что однако не лишаетъ ихъ права заключать и всякія другія условія. Фиктивные продажи положительно воспрещены.

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

Официальная статистика по вывозу нефтяныхъ продуктовъ составляется въ Америкѣ чрезвычайно подробно и обстоятельно: главнѣйшіе предметы экспорта—сырая нефть, нафта съ газOLIномъ 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 парходахъ или парусныхъ судахъ. Но и за всѣмъ тѣмъ статистика экспорта исполнѣ удовлетворяетъ своей цѣли: по ней легко составить себѣ точное понятіе—куда и въ какомъ количествѣ направляются американскіе нефтяные продукты. Официальная 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 ценовыхъ 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, соответствующимъ 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<br>галлоновъ. | Стоимость<br>въ тыс. дол. | Годы. | Тысячъ<br>галлоновъ. | Стоимость<br>въ тыс. дол. | Годы. | Тысячъ<br>галлоновъ. | Стоимость<br>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 миллиардовъ галлоновъ нефтяныхъ продуктовъ почти 90% товара составляютъ окончательно приготовленные 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 большого 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 нефт. | Нафт.  | Освѣт. масл. | Смаз. масл. | 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 вполне сходятся съ данными Нью-Йоркской Товарной биржи; впрочемъ, разниця не очень велика.

Въ виду особенно важнаго значенія освѣтительныхъ маслъ въ ряду другихъ нефтяныхъ продуктовъ, весьма интересно прослѣдить куда направлялся этотъ товаръ, какия 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 | 23,601  | 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  | 3,320   | 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 госу-<br>дарства . . . . .         | 34     | 9,419  | 5,843   | 7,838   | 9,450   | 2,561   | 2,603   | 2,062   |
| Британскія владѣнія въ<br>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<br>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     |
| Уругвай . . . . .                                     | —      | 185    | 444     | 782     | 2,457   | 3,492   | 3,166   | 4,293   |
| Гвіана . . . . .                                      | —      | —      | 236     | 434     | 606     | 1,134   | 511     | 593     |
| 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 азиатскія 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 собственного 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% распределяются по мелочамъ по остальнымъ государствамъ Старого 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-Йоркскихъ маклерскихъ домовъ Geopel and Trube, хотя бы за 1 прошлый годъ. Разница между этими данными и официальными 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 распределение экспорта американскихъ нефтяныхъ продуктовъ въ 1893 г.

| Порты и страны.                  | Очищен. керосинъ на наливозъ въ бочк., барилей. | Сырой нефть на наливозъ и въ бочкахъ, барилей. | Нефть въ бочкахъ, барилей. | Очищенного керосина въ жестянкахъ, ящикахъ. | Порты и страны.                           | Очищен. керосинъ на наливозъ въ бочк., барилей. | Сырой нефть на наливозъ и въ бочкахъ, барилей. | Нефть въ бочкахъ, барилей. | Очищенного керосина въ жестянкахъ, ящикахъ. |
|----------------------------------|-------------------------------------------------|------------------------------------------------|----------------------------|---------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------------|------------------------------------------------|----------------------------|---------------------------------------------|
| Аагрусъ . . . . .                | 64,661                                          | —                                              | 75                         | —                                           | Ексмутъ . . . . .                         | 32,391                                          | —                                              | 8,357                      | —                                           |
| Аликанте Барцелона . . . . .     | —                                               | 87,679                                         | —                          | —                                           | Египетъ . . . . .                         | —                                               | —                                              | —                          | 200,387                                     |
| Аальборгъ . . . . .              | 3,681                                           | —                                              | —                          | —                                           | Зундсвалъ . . . . .                       | 11,152                                          | —                                              | —                          | —                                           |
| Африка, зап. берегъ . . . . .    | —                                               | —                                              | —                          | 13,365                                      | Занзибаръ . . . . .                       | —                                               | —                                              | —                          | 98,682                                      |
| Алжиръ . . . . .                 | —                                               | —                                              | —                          | 164,572                                     | Зундерландъ . . . . .                     | 29,801                                          | —                                              | —                          | —                                           |
| Австралія . . . . .              | —                                               | —                                              | —                          | 908,894                                     | Ипсвичъ . . . . .                         | 5,839                                           | —                                              | —                          | —                                           |
| Азорскіе о-ва . . . . .          | —                                               | —                                              | —                          | 7,102                                       | Индія . . . . .                           | —                                               | —                                              | —                          | 5,943,534                                   |
| Авонмутъ (Avonmouth). . . . .    | 99,831                                          | —                                              | —                          | —                                           | Италія . . . . .                          | —                                               | —                                              | —                          | 1,540,990                                   |
| Аравія . . . . .                 | —                                               | —                                              | —                          | 168,000                                     | Испанія и Португалія . . . . .            | —                                               | —                                              | —                          | 250,994                                     |
| Амстердамъ . . . . .             | 274,274                                         | —                                              | —                          | —                                           | Кальярн . . . . .                         | 16,900                                          | —                                              | —                          | —                                           |
| Антверпенъ . . . . .             | 794,642                                         | —                                              | —                          | —                                           | Калъ . . . . .                            | —                                               | 72,461                                         | —                          | —                                           |
| Банда о-ва (Banda Isls). . . . . | —                                               | —                                              | —                          | 58,341                                      | Кардифъ . . . . .                         | 21,487                                          | —                                              | 1,700                      | —                                           |
| Бельфастъ . . . . .              | 44,859                                          | —                                              | —                          | —                                           | Колененъ . . . . .                        | 3,100                                           | —                                              | —                          | —                                           |
| Бергенъ . . . . .                | 46,593                                          | —                                              | —                          | —                                           | Коркъ . . . . .                           | 17,287                                          | —                                              | —                          | —                                           |
| Блей (Blaye) . . . . .           | 2,700                                           | 171,217                                        | 13,514                     | —                                           | Коруна . . . . .                          | —                                               | 10,045                                         | —                          | —                                           |
| Барроу . . . . .                 | 26,150                                          | —                                              | —                          | —                                           | Копенгагенъ . . . . .                     | 157,308                                         | —                                              | —                          | —                                           |
| Бильбао . . . . .                | —                                               | 45,616                                         | —                          | —                                           | Куксгафенъ . . . . .                      | 202,140                                         | —                                              | —                          | —                                           |
| Бременъ *) . . . . .             | 347,284                                         | —                                              | —                          | —                                           | Канарскіа о-ва . . . . .                  | —                                               | —                                              | —                          | 71,236                                      |
| Бирма (Burmah) . . . . .         | —                                               | —                                              | —                          | 187,969                                     | Капская земля . . . . .                   | —                                               | —                                              | —                          | 228,827                                     |
| Валенсія . . . . .               | —                                               | 7,661                                          | —                          | —                                           | Кохинхина . . . . .                       | —                                               | —                                              | —                          | 346,940                                     |
| Ватерфордъ . . . . .             | 8,486                                           | —                                              | —                          | —                                           | Карлскрона . . . . .                      | 3,256                                           | —                                              | —                          | —                                           |
| Ваза . . . . .                   | 1,515                                           | —                                              | 400                        | —                                           | Кайогъ (Kjoge) . . . . .                  | 2,784                                           | —                                              | —                          | —                                           |
| Вито . . . . .                   | —                                               | 5,834                                          | —                          | —                                           | Колдингъ . . . . .                        | 5,811                                           | —                                              | —                          | —                                           |
| Венеція . . . . .                | 38,369                                          | —                                              | —                          | —                                           | Кенигсбергъ . . . . .                     | 4,365                                           | —                                              | —                          | —                                           |
| Висби . . . . .                  | 3,733                                           | —                                              | —                          | —                                           | Квинстоунъ . . . . .                      | 23,912                                          | —                                              | —                          | —                                           |
| Великобританія . . . . .         | —                                               | —                                              | —                          | 5,554                                       | Кятай . . . . .                           | —                                               | —                                              | —                          | 5,745,075                                   |
| Гамбургъ *) . . . . .            | 400,571                                         | —                                              | —                          | —                                           | La-Pallise . . . . .                      | 51,469                                          | 30,178                                         | 21,277                     | —                                           |
| Гавръ . . . . .                  | 34,200                                          | 218,742                                        | —                          | —                                           | Лимерикъ . . . . .                        | 18,894                                          | —                                              | —                          | —                                           |
| Гуль . . . . .                   | 169,808                                         | —                                              | —                          | —                                           | Лиссабонъ . . . . .                       | 30,954                                          | —                                              | —                          | —                                           |
| Голландія и Бельгія . . . . .    | —                                               | —                                              | —                          | 982                                         | Ливерпуль . . . . .                       | 324,281                                         | —                                              | 51,853                     | —                                           |
| Греція . . . . .                 | —                                               | —                                              | —                          | 131,200                                     | Лондонъ *) . . . . .                      | 710,863                                         | —                                              | 52,564                     | —                                           |
| Германія . . . . .               | —                                               | —                                              | —                          | 27,374                                      | Лондондери . . . . .                      | 15,872                                          | —                                              | —                          | —                                           |
| Гибралтаръ . . . . .             | —                                               | —                                              | —                          | 48,045                                      | Малага . . . . .                          | —                                               | 10,911                                         | —                          | —                                           |
| Гальей . . . . .                 | 6,153                                           | —                                              | —                          | —                                           | Марсель . . . . .                         | 2,220                                           | 92,263                                         | —                          | —                                           |
| Гейфле . . . . .                 | 16,387                                          | —                                              | 499                        | —                                           | Мадейра . . . . .                         | —                                               | —                                              | —                          | 10,150                                      |
| Гижонъ . . . . .                 | —                                               | 10,088                                         | —                          | —                                           | Малайскій полуостровъ . . . . .           | —                                               | —                                              | —                          | 328,537                                     |
| Готенбургъ . . . . .             | 32,693                                          | —                                              | 1,999                      | —                                           | Неаполь . . . . .                         | 14,510                                          | —                                              | —                          | —                                           |
| Данцигъ *) . . . . .             | 93,630                                          | —                                              | —                          | —                                           | Newry . . . . .                           | 2,747                                           | —                                              | —                          | —                                           |
| Диелпъ . . . . .                 | —                                               | 67,694                                         | —                          | —                                           | Норденгамъ . . . . .                      | 73,100                                          | 97,671                                         | 92,036                     | —                                           |
| Дувръ . . . . .                  | 2,974,327                                       | —                                              | —                          | —                                           | Новая Зеландія . . . . .                  | —                                               | —                                              | —                          | 148,695                                     |
| Дронтеймъ . . . . .              | 5,129                                           | —                                              | —                          | —                                           | Обществениыя о-ва (Society Isls). . . . . | —                                               | —                                              | —                          | 5,818                                       |
| Дублинъ . . . . .                | 92,626                                          | —                                              | —                          | —                                           | Опорто . . . . .                          | 28,478                                          | —                                              | —                          | —                                           |
| Дюнаврхенъ . . . . .             | 36,193                                          | 211,292                                        | 3,870                      | —                                           | Палермо . . . . .                         | 74,050                                          | —                                              | —                          | —                                           |
|                                  |                                                 |                                                |                            |                                             | Passages . . . . .                        | —                                               | 15,819                                         | —                          | —                                           |

\*) Часть груза направлена черезъ Дувръ.

| Порты и страны.        | Очищен. керосина на наливомъ въ бочк., баррелей. | Сырой нефть наливомъ и въ бочкахъ, баррелей. | Нафта въ бочкахъ, баррелей. | Очищеннаго керосина въ жестянкахъ, ящиковъ. | Порты и страны.        | Очищен. керосина на наливомъ въ бочк., баррелей. | Сырой нефть наливомъ и въ бочкахъ, баррелей. | Нафта въ бочкахъ, баррелей. | Очищеннаго керосина въ жестянкахъ, ящиковъ. |
|------------------------|--------------------------------------------------|----------------------------------------------|-----------------------------|---------------------------------------------|------------------------|--------------------------------------------------|----------------------------------------------|-----------------------------|---------------------------------------------|
| Pitea и Umea . . .     | 4,518                                            | —                                            | —                           | —                                           | Удевала . . . . .      | 9,176                                            | —                                            | 900                         | —                                           |
| Портъ de Bous . . .    | 38,827                                           | —                                            | 4,180                       | —                                           | Франція . . . . .      | —                                                | —                                            | —                           | 10,170                                      |
| Плимутъ . . . . .      | 52,644                                           | —                                            | —                           | —                                           | Фиуме . . . . .        | —                                                | 70,466                                       | —                           | —                                           |
| Портъ Head . . . . .   | 200                                              | —                                            | 15,075                      | —                                           | Флиссингенъ *) . . .   | 76,700                                           | —                                            | —                           | —                                           |
| Поццуоли . . . . .     | 2,611                                            | —                                            | —                           | —                                           | Фредеричія . . . . .   | 5,100                                            | —                                            | —                           | —                                           |
| Ростокъ . . . . .      | 5,031                                            | —                                            | —                           | —                                           | Филиппинскіе о-ва . .  | —                                                | —                                            | —                           | 164,462                                     |
| Роттердамъ *). . . .   | 579,009                                          | —                                            | —                           | —                                           | Христіанія . . . . .   | 39,558                                           | —                                            | 400                         | —                                           |
| Руаль . . . . .        | 104,736                                          | 373,468                                      | 24,554                      | —                                           | Христіанзандъ . . . .  | 32,328                                           | —                                            | —                           | —                                           |
| Росфоръ . . . . .      | 5,655                                            | —                                            | 3,489                       | —                                           | Целебесъ о-въ . . . .  | —                                                | —                                            | —                           | 100,995                                     |
| Россія и Балканы . .   | —                                                | —                                            | —                           | 700                                         | Штетинъ *). . . . .    | 268,121                                          | —                                            | —                           | —                                           |
| Sables d'Olonne . . .  | 50                                               | 19,471                                       | 1,934                       | —                                           | Шильдс . . . . .       | 69,313                                           | —                                            | —                           | —                                           |
| Серъ (Cette) . . . . . | 12,500                                           | 121,081                                      | —                           | —                                           | Швеція . . . . .       | —                                                | —                                            | —                           | 17,100                                      |
| С. Луба . . . . .      | 20,350                                           | 29,932                                       | 11,566                      | —                                           | Ява . . . . .          | —                                                | —                                            | —                           | 2,503,840                                   |
| С. Луй . . . . .       | 10,245                                           | 53,725                                       | —                           | —                                           | Японія . . . . .       | —                                                | —                                            | —                           | 3,043,313                                   |
| Сантандеръ . . . . .   | —                                                | 128,476                                      | —                           | —                                           |                        |                                                  |                                              |                             |                                             |
| Савона . . . . .       | 108,352                                          | —                                            | —                           | —                                           |                        |                                                  |                                              |                             |                                             |
| Севилья . . . . .      | —                                                | 34,334                                       | —                           | —                                           |                        |                                                  |                                              |                             |                                             |
| Слиго . . . . .        | 6,862                                            | —                                            | —                           | —                                           |                        |                                                  |                                              |                             |                                             |
| Skeeflestea . . . . .  | 2,514                                            | —                                            | —                           | —                                           | Всего въ 1893 г. . . . | 9.084,838                                        | 2.006,705                                    | 319,041                     | 22.848,026                                  |
| Соутгэмптонъ . . . .   | 33,614                                           | —                                            | —                           | —                                           | 1892 » . . . . .       | 7.426,008                                        | 1.785,896                                    | —                           | 14.691,917                                  |
| Стокгольмъ . . . . .   | 86,686                                           | 3,000                                        | 899                         | —                                           | 1891 » . . . . .       | 6.847,779                                        | 1.566,581                                    | —                           | 13.846,507                                  |
| Sodertelge . . . . .   | 2,232                                            | —                                            | 7,950                       | —                                           | 1890 » . . . . .       | 6.702,803                                        | 1.446,349                                    | —                           | 17.437,068                                  |
| Свендборгъ . . . . .   | 6,326                                            | —                                            | —                           | —                                           | 1889 » . . . . .       | 6.212,009                                        | 1.423,866                                    | —                           | 19.248,341                                  |
| Саидичевы о-ва . . .   | —                                                | —                                            | —                           | 59,905                                      | 1888 » . . . . .       | 5.639,170                                        | 1.233,778                                    | —                           | 13.432,867                                  |
| Сенегамбія . . . . .   | —                                                | —                                            | —                           | 2,265                                       |                        |                                                  |                                              |                             |                                             |
| Суматра . . . . .      | —                                                | —                                            | —                           | 225,323                                     |                        |                                                  |                                              |                             |                                             |
| Тарагона . . . . .     | —                                                | 17,586                                       | —                           | —                                           |                        |                                                  |                                              |                             |                                             |
| Тунисъ . . . . .       | 1,400                                            | —                                            | —                           | 7,000                                       |                        |                                                  |                                              |                             |                                             |
| Tralee . . . . .       | 2,250                                            | —                                            | —                           | —                                           |                        |                                                  |                                              |                             |                                             |
| Тонкинъ . . . . .      | —                                                | —                                            | —                           | 72,190                                      |                        |                                                  |                                              |                             |                                             |

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 жестяночного и бочечнаго производства:

\*) Часть груза направлена черезъ Дувръ.

|                  | В с л я к и х ъ п р о д у к т о в ъ .  |            |
|------------------|----------------------------------------|------------|
|                  | Въ бочкахъ и<br>наливомъ.<br>Баррелей. | 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  $\frac{2}{3}$  земнаго меридіана 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 приготавливается 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 маселъ является Англія, получающая половину всего экспорта, а вмѣстѣ съ Шотландіей и Ирландіей—53%; затѣмъ слѣдуетъ Германія—13%, Франція—7%, Голландія—6% и др. Однако, въ 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 нефтеобрабатывающіе 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 соответствующими достоинствами. Отвѣчая этимъ требованіямъ, аме-

\*) New York Herald, 19 Nov. 1893.

риканская практика имѣть въ своемъ распоряженіи болѣе 50 сортовъ тяжелыхъ маселъ (heavy oils), большая часть коихъ предназначена 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 маселъ изъ Россіи и Соединенныхъ Штатовъ за послѣдніе  $3\frac{1}{2}$  года, получимъ слѣдующую таблицу:

|                            | 1890.     | 1891.     | 1892.     | 1893<br>по 1 Юля. |
|----------------------------|-----------|-----------|-----------|-------------------|
|                            | 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 маселъ за 1869—1893 годъ вывезено изъ Соединенныхъ Штатовъ слѣдующія количества:

| Конецъ<br>года<br>30 Юля. | Галлоны.  | Доллары.  | Конецъ<br>года<br>30 Юля. | 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 Юля по 31            |            |           |
| 1880 . . . . .            | 5.162,835 | 1.039,124 | Декабря 1892г.            | 17.603,657 | —         |
| 1881 . . . . .            | 4.852,203 | 1.054,064 | Съ 1 Января по 31         |            |           |
| 1882 . . . . .            | 5.508,100 | 1.492,396 | Декабря 1893г.            | 28.166,236 | —         |

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

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

|                                    | 1889—1890. | 1890—1891. | 1891—1892. |                                       | 1889—1890. | 1890—1891. | 1891—1892. |
|------------------------------------|------------|------------|------------|---------------------------------------|------------|------------|------------|
|                                    | Галлоны.   |            |            |                                       | Галлоны.   |            |            |
| Квебекъ и Онтарио.                 | 81,009     | 76,001     | 70,509     | Португалія . . .                      | 10         | 4,235      | 64,050     |
| Британская Ко-<br>лумбія . . . . . | 12,330     | 45,553     | 42,712     | Санто-Доминго .                       | 12,215     | 6,730      | 10,618     |
| Ньюфаундлендъ<br>и Лабрадоръ .     | 15,556     | 8,994      | 13,354     | Испанія . . . . .                     | 36,636     | 16,363     | 50,736     |
| Британская Зап.<br>Индія . . . . . | 13,911     | 19,630     | 19,439     | Куба . . . . .                        | 74,351     | 100,712    | 171,554    |
| Гвіана . . . . .                   | 6,485      | 7,102      | 4,227      | Порто-Рико . . .                      | 611        | —          | 171,554    |
| Вост. Индія . . .                  | 9,840      | 30,276     | 101,619    | Филиппинскіе<br>острова . . . . .     | 162        | —          | 19,094     |
| Гонгъ-Конгъ . .                    | —          | 3,780      | —          | Испанскіе пос. вл.<br>въ Африкѣ . . . | 95         | 208        | —          |
| Британскія вла-<br>дѣнія:          |            |            |            | Швеція и Нор-<br>вегія . . . . .      | 19,260     | 4,531      | 17,045     |
| въ Африкѣ .                        | 14,155     | 24,771     | 79,209     | Турція въ Афри-<br>кѣ (Египетъ) .     | —          | 624        | 2,000      |
| » Австраліи                        | 373,005    | 446,593    | 643,778    | Урагвай. . . . .                      | 18,588     | 40,812     | 8,351      |
| Гавайскіе о-ва .                   | 14,350     | 22,621     | 19,094     | Венецуэла . . .                       | 10,590     | 9,353      | 11,895     |
| Гаити. . . . .                     | 3,452      | 4,784      | 1,644      | Другія государ-<br>ства . . . . .     | 19,478     | 25,015     | 24,265     |
| Италія . . . . .                   | 510,622    | 591,996    | 414,971    |                                       |            |            |            |
| Японія . . . . .                   | 51,991     | 53,063     | 45,410     |                                       |            |            |            |
| Мексика . . . . .                  | 125,505    | 96,921     | 164,775    | Всего галлоновъ                       | 30.162,522 | 33.514,730 | 33.591,076 |
| Голландія . . .                    | 2.037,437  | 1.504,623  | 2.229,116  | »    долларовъ.                       | 4.763,347  | 4.853,603  | 5.203,350  |
| Перу . . . . .                     | 39,998     | 39,107     | 32,437     |                                       |            |            |            |

Главнымъ центромъ американской экспортной торговли нефтяными продуктами является Нью-Йоркъ, на долю котораго ежегодно приходится около 62% всего вывоза; второе мѣсто занимаетъ Филадельфія—отправляющая около 32%, затѣмъ идутъ Балтимора—1—2%, Бостонъ—около 1/2% 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-Йоркъ. | 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    | 19,888     | 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.), Нового Орлеана, Саларіе (Тех.), С. Франциско—413 т., Вермонта—1,197 т., и пр. Часть этихъ грузовъ

идеть на сѣверъ въ англійскія владѣнія (изъ Вермонта), часть на дальнѣй Востокъ черезъ Великій океанъ въ Японію, Сибирь и на разныя Тихоокеанскія острова.

Въ виду такой преобладающей роли Нью-Йоркскаго 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-Йоркѣ. По этому предмету имѣются весьма обстоятельныя биржевыя свѣдѣнія, изъ коихъ можно воспользоваться лишь для трехъ главнѣйшихъ продуктовъ вывоза—сырой нефти, нефти и керосина.

Цѣны въ центахъ въ Нью-Йоркѣ на сырую нефть, нефть 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 $\frac{1}{8}$ | 28 $\frac{1}{2}$ | 44 $\frac{3}{4}$     | 1878  | 7 $\frac{1}{4}$ | 7 $\frac{1}{8}$ | 10 $\frac{1}{4}$     |
| 1864  | 41 $\frac{1}{8}$ | 39 $\frac{1}{2}$ | 65                   | 1879  | 3 $\frac{3}{8}$ | 6 $\frac{1}{2}$ | 8 $\frac{3}{8}$      |
| 1865  | 38 $\frac{3}{4}$ | 50 $\frac{3}{8}$ | 58 $\frac{3}{4}$     | 1880  | 6 $\frac{3}{8}$ | 7 $\frac{3}{4}$ | 9                    |
| 1866  | 25 $\frac{1}{4}$ | 37 $\frac{7}{8}$ | 42 $\frac{1}{2}$     | 1881  | 6 $\frac{3}{8}$ | 9 $\frac{3}{8}$ | 8                    |
| 1867  | 12 $\frac{1}{4}$ | 23 $\frac{3}{4}$ | 28 $\frac{3}{8}$     | 1882  | 6 $\frac{3}{8}$ | 6 $\frac{1}{4}$ | 7 $\frac{3}{8}$      |
| 1868  | 19 $\frac{3}{8}$ | 19               | 29 $\frac{1}{2}$     | 1883  | 7 $\frac{1}{8}$ | 5 $\frac{7}{8}$ | 8                    |
| 1869  | 23 $\frac{3}{4}$ | 10 $\frac{3}{8}$ | 32 $\frac{3}{4}$     | 1884  | 7               | 7 $\frac{1}{2}$ | 8 $\frac{3}{8}$      |
| 1870  | 18 $\frac{1}{2}$ | 9 $\frac{7}{8}$  | 26 $\frac{3}{8}$     | 1885  | 7               | 7 $\frac{1}{8}$ | 8                    |
| 1871  | 18 $\frac{3}{8}$ | 10               | 24 $\frac{1}{4}$     | 1886  | 6 $\frac{1}{8}$ | 8 $\frac{1}{4}$ | 7 $\frac{1}{8}$      |
| 1872  | 16 $\frac{1}{4}$ | 14 $\frac{3}{4}$ | 23 $\frac{3}{8}$     | 1887  | 5 $\frac{1}{8}$ | 7 $\frac{1}{4}$ | 6 $\frac{3}{8}$      |
| 1873  | 10 $\frac{3}{8}$ | 11 $\frac{1}{8}$ | 17 $\frac{1}{8}$     | 1888  | 6 $\frac{3}{8}$ | 7 $\frac{1}{2}$ | 7 $\frac{1}{2}$      |
| 1874  | 6                | 9                | 13                   | 1889  | 6 $\frac{3}{4}$ | 7 $\frac{3}{8}$ | 7 $\frac{1}{8}$      |
| 1875  | 6 $\frac{1}{2}$  | 9 $\frac{5}{8}$  | 13                   | 1890  | 7 $\frac{3}{8}$ | 7 $\frac{3}{8}$ | 7 $\frac{3}{8}$      |
| 1876  | 10 $\frac{1}{2}$ | 11 $\frac{3}{8}$ | 19 $\frac{1}{8}$     | 1891  | 6 $\frac{1}{4}$ | 6 $\frac{3}{8}$ | 6 $\frac{3}{8}$      |
| 1877  | 9 $\frac{1}{8}$  | 9 $\frac{1}{4}$  | 15 $\frac{1}{8}$     | 1892  | 5 $\frac{1}{8}$ | 5 $\frac{1}{8}$ | 6                    |

Цѣны на сырую нефть и на нефть за послѣднія 30 лѣтъ упали въ 5 разъ, а цѣны на керосинъ за тоже время—въ 7 $\frac{1}{2}$  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 Co 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  $7\frac{3}{8}$  цента за гал., а нефть съ бензиномъ нѣсколько дороже— $7\frac{1}{2}$  ц.; въ 1891 году цѣна керосина поднялась на  $\frac{5}{8}$  ц. выше цѣны на сырую нефть, а бензинъ стоялъ ниже послѣдней. Въ 1892 году разница эта была еще меньше— $\frac{3}{8}$  ц., при одновременномъ стояніи цѣны на бензинъ на  $\frac{1}{2}$  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      | Юль . . . . .    | 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-Йоркѣ не излишне будетъ привести параллельно цѣны на керосинъ на трехъ главнѣйшихъ европейскихъ рынкахъ—въ Лондонѣ, Антверпенѣ и Бременѣ \*\*).

| 1893.             | Нью-Йоркъ,<br>центовъ за<br>галлонъ. | Лондонъ,<br>пенсовъ за<br>галлонъ. | Антверпенъ,<br>франковъ за<br>100 килло. | Бременъ,<br>марокъ за<br>50 килло. | 1893.             | Нью-Йоркъ,<br>центовъ за<br>галлонъ. | Лондонъ,<br>пенсовъ за<br>галлонъ. | Антверпенъ,<br>франковъ за<br>100 килло. | Бременъ,<br>марокъ за<br>50 килло. |
|-------------------|--------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------------|------------------------------------|-------------------|--------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------------|------------------------------------|
| 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                               | Средня . . . . .  | 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-Йоркѣ 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 за границу. 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 маселъ былъ назначенъ въ 20 центовъ за галлонъ, а за каменноугольныя — 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 вырублено

\*) Этотъ бѣглый историческій очеркъ составленъ по отчету S. S. Hays, рассмотрѣнному 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 конкуренціи, 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 маселъ 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 носить 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 минеральныя освѣтительныя 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. Ныпѣдѣйствующіе нефтепроводы, длина и діаметръ ихъ; количество перекачиваемой нефти. Прокладка нефтепроводовъ и керосинопровода; стоимость нефтепроводовъ; стоимость станцій, насосовъ и пр., стоимость эксплуатаціи. Отношеніе правительства къ нефтепроводамъ. National Transit С°, ея сертификаты, условія приѣма 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 деревянные 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 возростающимъ 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-Йорка по  $4\frac{1}{2}$  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 особые деревянные бака, поставленныхъ на желѣзнодорожныя платформы. Первые попытки этого рода въ 1871 году не дали благоприят-

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-Йоркѣ, 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 Pennsylvania Transportation Co<sup>o</sup> задумала первый нефтепроводъ изъ нефтянаго округа въ Нью-Йоркѣ.

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'a 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 предпоследней 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-Йоркская линія состоитъ изъ двухъ 6" трубъ параллельно идущихъ изъ Olean'a вдоль границы штатовъ Пенсильванія и Нью-Йоркъ до рѣки Saddle въ штатѣ Нью-Джерси. Здѣсь линіи расходятся: одна идетъ къ заводамъ въ Байону, въ штатѣ Нью-Джерси, 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  
Синссонъ, 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-Йоркскій нефтепроводъ, 6", изъ Olean'a черезъ Ко-  
чектонъ въ Байону и Hunter's Point, съ развѣтвленіями 762,01 »
- 8) Tide Water нефтепроводъ, 6", изъ Риксфорда, черезъ Шу-  
манъ въ Байону . . . . . 283,75 »
- 9) Южная линія, 8" и 6" изъ Моргантоуна черезъ Миль-  
вей въ Филадельфію съ развѣтвленіями . . . . . 364,29 »
- 10) Crescent Pipe Line, 5", идетъ изъ Грегса черезъ Секе-  
танъ въ Линвудъ. . . . . 267,00 »
- 11) United States Pipe Line, двойной нефтепроводъ, 4" и 5"  
изъ Тайтусвилля, черезъ Тарпортъ въ Athens, вмѣстѣ. 360,00 »
- 12) Buckeye 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-Йоркомъ достигаетъ 3000 миль. Независимо отъ сего нефтепроводы проложены на небольшихъ разстояніяхъ и по другимъ направленіямъ. Напр., между Кане и Bear Creek'омъ на протяженіи 63 миль, проходитъ пять 6" трубъ; между Кане и Colegrove, 22 мили, проложена 8" труба; такого же діаметра труба проложена на протяженіи 30 миль отъ Colegrove къ Olean'у. Что касается длины питательныхъ вѣтвей, то въ этомъ отношеніи характерно показаніе одного изъ представителей Standard Oil C<sup>o</sup> предъ комитетомъ законодательнаго собранія въ февралѣ 1891 года: онъ удостовѣрилъ, что всѣхъ нефтепроводовъ занятыхъ въ Пенсильваніи транспортировкѣ 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:

| Мѣсяцъ.       | 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  | 2.456,418  |
| 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  |
| Июнь. . .     | 1.422,960  | 1.804,671  | 2.286,048  | 2.243,184  | 2.640,979  | 2.503,781  |
| Июль. . .     | 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  | 1.963,513  | 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.  | Июнь. | Июль. | 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' C <sup>o</sup> . . . . . | 13    | 57    | 79    | 88    | 99    | 114   | 117   | 108   | 105   | 105   | 101   | 89    |
| Maksuburg . . . . .                               | 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 отопления, хотя, какъ было сказано выше, послѣ успѣшнаго примѣненія окиси

мѣди къ очисткѣ керосина на заводѣ Standard Oil Co 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-Йорка 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 прикрыты, 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 развѣданія 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-Йоркомъ и Бруклиномъ лопнула нефтепроводная труба, нефть всплыла на поверхность воды и, загорѣвшись отъ поджога на берегу, причинила миллионныя убытки обоимъ упомянутымъ городамъ.

Накачиваніе нефти производится повсемѣстно сильными паровыми насосами Вортингтона, причемъ разстояніе между отдѣльными станціями конечно обуславливается 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 Cochection. . . . .           | 26,22 | »     |
| » Cochection 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 центрального нефтянаго района по р. Алегани, стѣсненные борьбою съ Standard Oil С<sup>о</sup>, 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 готовые 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 расчету 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 интересныя коэффициенты, 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-Йорка 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) Башни 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 2½ 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 »   |
| 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  $(0,000077 \times 10) + 0,000054 = 0,000824$  дол. или за бариль въ 42 гал.  $0,000824 \times 42 = 0,034902$  дол., т. е. 3,49 цента за бариль. Къ этой цифрѣ однако слѣдуетъ прибавить еще 0,18 ц. за бариль расхода на приказчиковъ на мелкіе расходы, такъ что въ общемъ перекачка 1 барилля 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 рабочий 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 сооружений, 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 не только отдѣльный штатъ является въ федераціи какъ самостоятельное цѣлое, но даже всякій городъ, или короче, всякая община тоже представляетъ собою своеобразную миниатюрную республику, нужно хорошо знать мѣстныя условія, чтобы съ выгодною 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, столкновение 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 невьроятными. Далѣе будутъ указаны нѣкоторые факты для такой характеристики, а здѣсь упоминается объ этомъ лишь для указанія затруднительности оцѣнки коммерческой выгоды предпріятій по перегонкѣ нефти по трубамъ. Такимъ образомъ, разумѣется, что приведенный расчетъ представляется лишь приблизительнымъ и въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ стоимость нефтепровода и эксплуатаціи его обуславливается множествомъ побочныхъ причинъ.

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

На промыслахъ, гдѣ скважины не даютъ достаточнаго количества газа, чтобы заставлятъ нефть выбрасываться фонтаномъ, ставятся паровые котлы и машины, причѣмъ стараются ставить одинъ котель 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 дурнаго качества, ихъ стараются выдѣлить изъ общей массы и такая нефть обыкновенно транспортируется по специальнымъ 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 определеннымъ 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 1½ 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 комиссію ½%. Въ прежніе годы торговля сертификатами была болѣе оживленная чѣмъ теперь; цѣны подымались и понижались очень сильно и многіе удачно пользовались такими флуктуациями, 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 Co. Вслѣдствіе этого специальныя нефтяныя биржи въ Oil City, въ Питсбургѣ, въ Филадельфіи и даже въ Нью-Йоркѣ совершенно потеряли свое первоначальное значеніе. Въ настоящее время всѣ купли—продажи нефтяныхъ товаровъ происходятъ на Нью-Йорской Товарной биржѣ (New York Produce Exchange), подчиняясь правиламъ ея 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 официальный 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-Йорка — 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 монопольных притязаній Standard Oil Co., которые провели свои нефтепроводы и тѣмъ положили нѣкоторый предѣлъ своеволію названной компаніи. Приведенный выше тарифъ бесспорно очень высокій, въ особенности принималъ во вниманіе дѣйствительную стоимость эксплуатаціи нефтепроводовъ и потому есть основаніе думать, что въ дѣйствительности плата за перекачку значительно ниже.

Желѣзные 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 особые соглашенія смотря по обстоятельствамъ. Пользуясь этими условіями, нѣкоторые общества не разъ заключали съ желѣзнодорожными компаніями спеціальныя соглашенія, получая различныя льготы для подавленія всякой конкуренціи. Правда, правительство Соединенныхъ Штатовъ всегда смотрѣло на желѣзные 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, воспрецащавшій спеціальныя соглашенія и обязывавшій желѣзные 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 спеціальныя 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 дорога 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 Co 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 кабая 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, Тайтусвилля или Olean'a до Нью-Йорка, 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 Тайтусвилля или Oil City Эрійская желѣзная дорога брала до Нью-Йорка 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 С<sup>о</sup>.

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 С<sup>о</sup> 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 желѣзные дороги, вслѣдствіе соглашенія со Standard Oil С<sup>о</sup>, 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 С<sup>о</sup>, независимые заводчики приобрѣтаютъ 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 С<sup>о</sup> до послѣдняго времени занималась преимущественно отпускомъ сырой нефти для Франціи, въ которой Standard Oil С<sup>о</sup> не имѣла прочной организаціи; но, судя по послѣднимъ извѣстіямъ, Standard вошелъ въ соглашеніе съ нѣкоторыми французскими заводчиками и самъ строить 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-Йоркѣ.

Нѣкоторыя дороги вѣсь 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 расчету 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 желѣзные дороги, соединяющія порты Атлантическаго и Великаго океановъ, въ 1888 г. принимали нефтяные грузы отъ Нью-Йорка 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. желѣзные дороги соображались лишь съ фрахтами судовъ, перевозившихъ тѣ же грузы водою, обгибая всю Южную Америку, мимо мыса Горна. Парусныя суда были единственными конкурентами желѣзныхъ дорогъ по междокеанской перевозкѣ товаровъ, и по указанному направленію отъ Нью-Йорка до С. Франциско они шли около 4 мѣсяцевъ и брали по 50—70 ц. за 100 фунт. нефтяныхъ товаровъ. Соединеніе здѣсь происходитъ исключительно парусными судами; грузъ идетъ всегда въ ящикахъ, рѣдко въ бочкахъ, а наливомъ не было еще случая.

Наливная перевозка нефтяныхъ грузов 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 стоящихъ 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 громадныя желѣзные резервуары, въ которыхъ сохранялись значительныя запасы сначала освѣтительныхъ маселъ, 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 большіе 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 разные государства, въ 1892 г.

| НАЗВАНІЕ<br>СУДОВЪ.          | Вмѣстимость<br>нефти. |                  | Регистрован.<br>вмѣстимость. |              | Размѣры судна<br>въ англ. футахъ. |         |          | Ф Л А Г И.   |
|------------------------------|-----------------------|------------------|------------------------------|--------------|-----------------------------------|---------|----------|--------------|
|                              | Въ галло-<br>нахъ.    | Въ топ-<br>нахъ. | Вало-<br>вал.                | Чп-<br>стал. | 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.  |
| Burgherm. 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 Филладельфіи.

| НАЗВАНІЕ<br>СУДОВЪ.       | Вмѣстимость<br>нефти. |                  | Регистрован.<br>вмѣстимость. |              | Размѣры судна<br>въ англ. футахъ. |         |          | Ф Л А Г И.   |
|---------------------------|-----------------------|------------------|------------------------------|--------------|-----------------------------------|---------|----------|--------------|
|                           | Въ галло-<br>нахъ.    | Въ тон-<br>нахъ. | Вало-<br>вая.                | Чи-<br>стая. | 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                        | 1,184        | 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 Соединенныхъ Штатовъ въ 1892 г.

| НАЗВАНІЕ<br>СУДОВЪ.       | Вмѣстимость<br>нефти. |                  | Регистрован.<br>вмѣстимость. |              | Размѣры судна<br>въ англ. футахъ. |         |          | Ф Л А Г И.   |
|---------------------------|-----------------------|------------------|------------------------------|--------------|-----------------------------------|---------|----------|--------------|
|                           | Въ галло-<br>нахъ.    | Въ тон-<br>нахъ. | Вало-<br>вая.                | Чи-<br>стая. | Длина.                            | Ширина. | Глубина. |              |
| *Einat . . . . .          | 230,000               | 665              | —                            | 625          | 154                               | 33      | 19       | Норвежскій.  |
| Hainaut . . . . .         | 870,000               | 2,525            | —                            | 1,709        | 249                               | 40      | 22       | Бельгійскій. |
| *Patagonia. . . . .       | 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, общою 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, общою 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.<br>1 Января.—28 Сент. |
|---------------------|---------------------------|-----------|-------------------------------|
|                     | Барилей, по 50 галлоновъ. |           |                               |
| Изъ Филадельфій . . | 2.814,448                 | 3.436,989 | 3.077,126                     |
| » Нью-Йорка . . .   | 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.<br>1 Января.—28 Сент. |
|---------------------|-----------|-----------|-------------------------------|
| Изъ Филадельфій . . | 440,788   | 695,505   | 606,191                       |
| » Нью-Йорка . . .   | 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.<br>1 Января.—28 Сент. |
|---------------------|------------|------------|-------------------------------|
| Изъ Филадельфій . . | 3.525,081  | 3.891,226  | 4.169,819                     |
| » Нью-Йорка . . .   | 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 1¼ до 2¼ шил. за бариль. Для западныхъ портовъ Великобританіи, равно какъ для Гавра или Дюнкирхена, эта цѣна нерѣдко падаетъ до 1¾ 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, что 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 пен. 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, Суэзь, обигая 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 Гонгъ-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 пен. 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 Малаккского 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 Co по временамъ вовсе приостанавливалъ отправку, и тогда суда оставались совершенно безъ работы; иногда же производилась усиленная транспортировка, смотря по состоянію европейскихъ рынковъ и коммерческимъ соображеніямъ Standard Oil Co.

Страховая премія на парусныхъ судахъ для японскихъ портовъ колеблется между  $2\frac{1}{4}$ — $2\frac{3}{4}$  цента, а для индійскихъ портовъ между  $1\frac{3}{4}$ — $2\frac{1}{2}$  цента. Цифры эти для пароходовъ значительно ниже: для Японіи  $1\frac{1}{4}$ —2 ц. и для Индіи— $1$ — $1\frac{3}{4}$  цента.

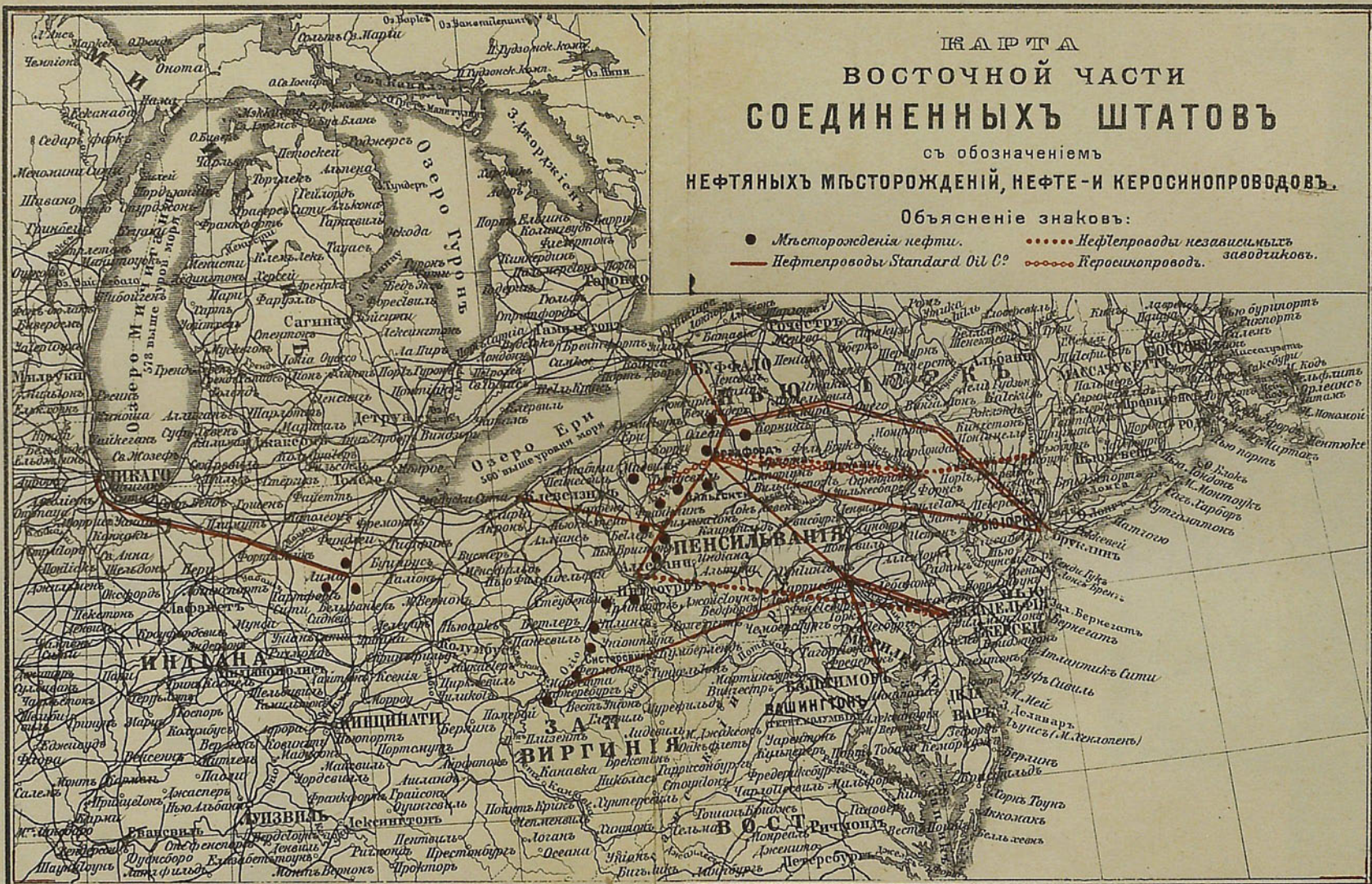


# КАРТА ВОСТОЧНОЙ ЧАСТИ СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВЪ

съ обозначеніемъ  
НЕФТЯНЫХЪ МѢСТОРОЖДЕНІЙ, НЕФТЕ-И КЕРОСИНОПРОВОДОВЪ.

Объясненіе знаковъ:

- Мѣсторожденія нефти.
- ..... Нефтепроводы независимыхъ заводчиковъ.
- Нефтепроводы Standard Oil Co.
- o-o-o-o-o Керосинопроводы.



## 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 иммиграціи. 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. Развѣтїе торговаго мореходства. Итоги обрабатывающей промышленности. Итоги народнаго богатства. Обороты во внѣшней торговлѣ. Торговая регистрація и Mercantile agency. Кредитъ. Участіе массы въ крупныхъ предпріятіяхъ. Периодичность кризисовъ. Причины кризисовъ 1890 и 1893 гг. Финансовыя 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 миниатюрѣ 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 чрезмѣрные 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.

Финансовыя ресурсы 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 первые 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 вполнѣ громадныя размѣры. Такимъ образомъ, эпоха разорительная для Европы явилась спасительною для Америки. Чтобы удовлетворить быстро возростающему 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 внутреннюю промышленность: механическія ремесла оживились, началось желѣзное производство, для котораго природа сочетала всѣ благоприятныя 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 находить 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 таможенные 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 ремесленного, 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 возобновляться 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  $\frac{1}{10}$  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, что 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 новыя промышленныя кризисы, разразившіеся надъ страной въ періодъ съ 1830 по 1860 годъ.

Населеніе молодого государства росло неимоვნно 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 городов—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 распространяться 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 болѣе оживленіе. Дѣло заключалось въ томъ, что правительство, признавая за желѣзными дорогами серьезное культурное значеніе, облегчало ихъ сооруженіе всякими способами, предоставляя частной инициативѣ 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 Старога Свѣта; ихъ нужно было заселить, ведя при этомъ непрерывную борьбу съ одной стороны съ дѣйственной природой, съ другой—съ дикими аборигенами страны, неуступавшими ни пяди земли безъ серьезной борьбы и кровопролитнаго сопротивленія. Въ предпримчивыхъ людяхъ не было недостатка, и культурное движеніе продолжалось безостановочно. Города выросли за городами, поселенія разбрасывались повсемѣстно, и строители рельсовыхъ путей всевозможными льготами приманивали иммигрантовъ на свои земли: чего только не придумывали они для соблазна простонародья, чего только не обѣщали ему, рассылая для этого своихъ агентовъ по всѣмъ государствамъ Старога Свѣта! И надо отдать имъ справедливость, что усилія ихъ достигли колоссальныхъ успѣховъ: живыя волны людей со всѣхъ концовъ земного шара направились въ дѣйственныя преріи государства, наполняя ряды піонеровъ, массами погибавшихъ въ непосильной борьбѣ съ природой и дикимъ населеніемъ. Такого «великаго переселенія народовъ», такого быстраго увеличенія населенія не запомнить исторія ни одного государства Старога Свѣта: шестой децзусъ 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 удесятирилось.

Параллельно, съ увеличеніемъ населенія, расширялась желѣзнодорожная сѣтъ: 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<br>въ миляхъ. |       |     | Ежегод.<br>приращ. |       |       | Длина сѣти<br>въ миляхъ. |        |       | Ежегод.<br>приращ. |  |  | Длина сѣти<br>въ миляхъ. |  |  | Ежегод.<br>приращ. |  |  |
|--------------------------|-------|-----|--------------------|-------|-------|--------------------------|--------|-------|--------------------|--|--|--------------------------|--|--|--------------------|--|--|
| 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 сѣтъ 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; рабочіи 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 инициатива 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 выйти 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 бесплатнаго предоставленія имъ обширныхъ участковъ земель по этимъ линіямъ. Во многихъ случаяхъ, благодаря живой дѣятельности предпринимателей, выросли 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 громадныя 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 дренажныя 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 отдѣльных 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 вельзя 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 учреждений, 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 политической дѣятельностью, отъ успѣха которой въ концѣ концовъ зависитъ и балансъ всего предпріятія. Подъ вліяніемъ такихъ своеобразныхъ условій слагается оригинальный типъ американскаго желѣзнодорожнаго дѣятеля. Необходимость непрерывной борьбы съ одной стороны съ упомянутыми выше учреждениями, 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 <sup>1)</sup>, 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 подъѣздыныя 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-

<sup>1)</sup> Брайсъ, Американская республика, т. III, стр. 315.

собностей, которыя были бы слишкомъ высоки для такого поста. «Тутъ не обходимы 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, смышленность и т. п. качества перѣдко 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 Co, а потомъ Standard Oil Trust, всецѣло является созданіемъ американскихъ условій и не могъ бы достигъ своего колоссальнаго успѣха на почвѣ Старога 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 перѣдко 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 основаній, и вѣроятно же всего, что онъ былъ вызванъ цѣлымъ рядомъ банковыхъ неурядицъ, усиленной чеканкой монеты и финансовыми ошибками правительства Джексона. 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 таможенные 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 присканіемъ 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 короткий періодъ затруднительнаго состоянія страны, правительство послѣдней примѣнило у себя всѣ системы обложенія, какія только были выработаны многолѣтнею практикой Стараго Свѣта. Желѣзнодорожныя, пароходныя, транспортныя, страховыя и другія общества равнымъ образомъ были привлечены къ участию 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 недостаточнымъ, и спустя всего два года, 30 Іюня 1864 года, вновь былъ вотированъ законъ

о внутреннихъ налогахъ и заключенъ заемъ въ 400 милл. долларовъ. Въмѣстѣ 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 уравнивать 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, что 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 ресурсы 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 таможенные 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 упомянутого кризиса послѣдовалъ періодъ чрезвычайно живой и напряженной дѣятельности; внутреннее производство стало расти, ввозъ увеличился и вновь доходы превысили расходы. Этотъ короткій періодъ вполне 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 таможенные 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 пензусъ опредѣлилъ численность населенія для 1870 года въ 38.558,371, десятый пензусъ для 1880 г.—въ 50.155,783 и наконецъ послѣдній одиннадцатый пензусъ 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 пионеровъ 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 со-  
оруженіи ихъ тоже видно нѣкоторое колебаніе, и слѣдующая таблица слу-  
жить къ тому наглядной иллюстраціей \*):

|      | Длина<br>сѣти<br>въ м. п. л. х. |       | Ежегод.<br>прирощ. |         | Длина<br>сѣти<br>въ м. п. л. х. |      | Ежегод.<br>прирощ. |        | Длина<br>сѣти<br>въ м. п. л. х. |  | Ежегод. при-<br>рощеніе |  |
|------|---------------------------------|-------|--------------------|---------|---------------------------------|------|--------------------|--------|---------------------------------|--|-------------------------|--|
|      |                                 |       |                    |         |                                 |      |                    |        |                                 |  |                         |  |
| 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 англ. 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 пручительна 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 Белли 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 нагляднымъ 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 земнаго 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 инициатива 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 активного 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 незырнотнаго 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 пойдетъ себѣ выгодную «business».

Въ общей статистикѣ десятаго цензуса приведены итоги главнѣйшихъ отраслей промышленности за пять цензовыхъ періодовъ, и такъ какъ одиннадцатый цензусъ еще не вполне 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 заво-довъ. | Капиталъ.     | Число рабочихъ:         |                         |         | Размѣръ годоваго содержанія рабочихъ и др. служащихъ. | Стоимость сыраго матеріала. | Стоимость готовыхъ продуктовъ. |
|-------|------------------|---------------|-------------------------|-------------------------|---------|-------------------------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|
|       |                  |               | Мужчинъ старше 16 лѣтъ. | Женщинъ старше 15 лѣтъ. | Дѣтей.  |                                                       |                             |                                |
|       |                  | Долларовъ.    |                         |                         |         | Д о л л а р о в ѣ.                                    |                             |                                |
| 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 зарегистрированные 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 обрабатываемаго 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 рассматриваемый тридцатилѣтній періодъ удвоилось, тогда какъ производительность ихъ слишкомъ уплытерилась. Судя по этому росту можно думать, что общій итогъ производства по тѣмъ же предметамъ въ одиннадцатомъ цензусѣ выразится суммой не менѣе 7 миллиардовъ 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 миллиардовъ 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. Распределеніе 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, каменно-ломни, 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-<br>атлантн-<br>ческіе. | Южно-<br>атлантн-<br>ческіе. | Сѣверные.  | Южные.    | Западные. | Всего.     |
|-----------------------------------|--------------------------------|------------------------------|------------|-----------|-----------|------------|
| Машины и запа-<br>сы 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 те-<br>лефоны . . . . | 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 народных 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 равномерно 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 внешней торговлѣ возрастаютъ неимоვნно 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 учреждений 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 находить 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 служить правильнымъ и надежнымъ средствомъ выясненія важнѣйшихъ данныхъ о дѣйствительномъ положеніи предпріятія, а съ другой, придавая этимъ даннымъ значеніе безспорности и достовѣрности, тѣмъ самымъ обезпечиваетъ интересы третьихъ лицъ, вступающихъ съ купцомъ въ сдѣлки, открывающихъ ему кредитъ и т. п. \*).

Американское правительство, придерживаясь принципа свободы частной и общественной инициативы, не принимаетъ на себя такой заботы, а представляетъ и ее той же частной инициативѣ. Практическая польза такихъ учреждений несомнѣнна, и потому въ Америкѣ не замедлили образоваться предпріятія, имѣющія полукоммерческую, полуполицейскую цѣль—это такъ называемыя Mercantile agencies. Такихъ агентствъ много, но наибольшую популярность 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 дорогостоящее учрежденіе ведетъ списокъ всѣмъ промышленнымъ предпріятіямъ страны, собираетъ о нихъ свѣдѣнія частью отъ самихъ заинтересованныхъ сторонъ, частью отъ другихъ, дополняетъ и проверяетъ таковыя данныя 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-га торговли и мануфактуръ, 1893, стр. 1.

для своихъ кліентовъ въ ограниченномъ количествѣ, и такіе отчеты стоятъ послѣднимъ около 100 дол. въ годъ. Кромѣ упомянутого конфиденціального изданія, тоже общество подъ своей же фирмой издаетъ весьма солидный экономическій журналъ, въ которомъ сообщается множество свѣдѣній промышленнаго, финансоваго и экономического 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 нагляднымъ 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 междущтатнымъ 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 предпримчивости; кредитъ здѣсь въ большинствѣ случаевъ общедоступный, учетный процентъ не великъ и потому обороты производятся громадныя, и капиталы широкою волною разнесются 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 пай 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 нестерраемыхъ 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—проученный горькимъ опытомъ, относится съ крайнимъ недоумѣніемъ къ зазываніямъ своихъ соотечественниковъ. Чаше всего свои сбереженія онъ кладетъ не въ одно предпріятіе, а въ различныя, чтобы какая либо неудача не разорила его въ конецъ. Оттого крупныя промышленныя и финансовыя 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 невмѣстительства 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 Старого 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 другіи — 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 за тѣмъ борьба партій, разрѣшившаяся въ 1888 году паденіемъ демократическаго правительства и торжествомъ республиканцевъ, характеризуетъ собою новую эпоху. Протекціонная система принимаетъ вполне опредѣленное направленіе, и наиболѣе рѣзко оно выражается въ такъ называемомъ законѣ Макъ-Кинлея 1890 года. Одновременно съ этимъ измѣняется взгляды 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 страной 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 переменой 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.

Сопоставляя эти цифры съ общезвѣстными фактами затруднительнаго финансоваго положенія въ европейскихъ государствахъ, не трудно установить между ними преобладающую связь. Увѣреніе американцевъ, что Соединенные Штаты могли-бы обойтись безъ остальнаго 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 неблагоприятнаго 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 возбуждавшаго 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 Developed in the History of the United States of America, by de Courcy Thom.

\*\*) Universal Bimetallism and an International Monetary Clearing House, by R. Rothwell. New-York, 1893.

водствъ и связанныхъ съ ними предпріятій, заставили многихъ заводчиковъ и фабрикантовъ заблаговременно приостановиться 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 учреждений, считавшихся предъ тѣмъ вполне 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 приостановили 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-Йоркѣ—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<br>банкротствъ. | Число промышлен-<br>ныхъ предпріятій. | % бан-<br>кротствъ. | Пассивъ<br>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 выяснитъ, 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); отчетамъ Bradstreet'a, Dunn'a; The Present Crisis, by J. Lübböck («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         |
| Машиностроение 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         |
| Жельзо-стальное производство . .                               | 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 и театровъ .                              | 5      | 660,500         | 2      | 203,175         | 3      | 505,000         | 1      | 325,000         |
| Страхование . . .                                              | 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 удобрений . . .                        | 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 издаваніе . . .                                    | 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      | 1,035,000       | —      | —               | 4      | 160,000         |
| Модные товары и отдѣлка . . .                                  | 2      | 250,000         | —      | —               | 2      | 395,000         | —      | —               |
| Мелочной товаръ, игрушки и пр. .                               | 3      | 505,000         | 2      | 252,550         | —      | —               | —      | —               |
| Араморъ . . .                                                  | 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         |
| Различныя . . .                                                | 61     | 19,272,808      | 23     | 3,394,910       | 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 несостоятельности. За два года численность возросла въ  $5\frac{1}{2}$  разъ, тогда какъ пассивъ увеличился въ десять разъ. За кредитными учрежденіями непосредственно слѣдуетъ желѣзное и стальное производства. Прежде оно теряло отъ одного до  $2\frac{1}{2}$  милл. дол., а въ 1893 году цифра эта сразу возросла до  $15\frac{1}{2}$  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 \*):

|                                                       | Ч и с л о   р а б о ч и х ъ : |                   |
|-------------------------------------------------------|-------------------------------|-------------------|
|                                                       | до кризиса.                   | во время кризиса. |
| Illinois Steel C <sup>o</sup> . . . . .               | 3,600                         | 225               |
| Calumet Iron and Steel C <sup>o</sup> . . . . .       | 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 C <sup>o</sup> . . . .      | 1,000                         | 775               |
| North Chicago Illinois Steel C <sup>o</sup> . . . .   | 1,700                         | 250               |
| Kimbal Organ C <sup>o</sup> . . . . .                 | 820                           | 150               |
| Wells French Car and Bridge Building C <sup>o</sup> . | 1,325                         | 100               |
| Chicago Iron C <sup>o</sup> . . . . .                 | 1,500                         | 50                |
| Illinois Steel C <sup>o</sup> 's Union Works . . . .  | 2,000                         | 100               |
| W. Deering and C <sup>o</sup> . . . . .               | 3,000                         | 600               |
| Мебельная фабрика Andrews and C <sup>o</sup> . .      | 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, что 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 желѣзно-дорожной 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 междутатной торговой комисіи. 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 правительства отдѣльныхъ штатовъ и конгресса къ trust'амъ; законодательства по этому предмету Миссури, Техаса, Мичигана и Миннесоты. Федеральныя законы 2 іюля 1890 г. противъ trust'овъ. Результаты примѣненія новаго закона.

Основная черта организациі американскаго Союза — предоставленіе частной инициативѣ 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 предпримчивости сооруженіе той или другой дороги, въ большинствѣ случаевъ не выговаривало себѣ никакого права контроля надъ сооруженіемъ, которое имѣло въ виду общіе интересы и общее пользование. 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 инициаторовъ. Правительство нерѣдко располагало свободными ресурсами, 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 другимъ 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 дѣателей оказывалась страшная сила. Эта своеобразная свобода принесла много зла скромнымъ труженикамъ, выдвинувъ на сцену хищниковъ, беззащитиво 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 невмѣстательство правительства легко создавало желѣзнымъ дорогамъ конкуренцію: при выгодности даннаго направленія, сооружалась и новая линія; борьба между предпринимателями шла буквально не на животь, 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 насиженные 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 колоссальныя 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, заключившія 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, направившимися къ городу Омага, и союзъ этотъ подъ именемъ Chicago-Omaha pool открыто велъ свое дѣло въ продолженіе 14 лѣтъ, пока инициаторы 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 выгоде этихъ предпріятій. Начатыя линіи не могли быть достроены за недостаткомъ средствъ; богатая банкирская фирма Кука и К<sup>о</sup>, стоявшая тогда во главѣ желѣзнодорожнаго дѣла въ Америкѣ, не могла реализовать 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—Востонъ, Нью-Йоркъ, Филадельфію и Балтимору. Каждому изъ этихъ пунктовъ, конечно, желательно направить къ себѣ бѣольшую часть этого теченія, оживляющаго собою всю промышленную дѣятельность страны. Въ этой борьбѣ Востону 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-Йоркъ 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 стали получаться убытокъ, и въ 1882 г. «Money pool» распался, чтобы вскорѣ въ 1885 году установить болѣе реальное соглашеніе. По примѣру южныхъ дорогъ, юго-западные 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: кака-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 непомернаго 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 страшною паникой, вызванная въ Нью-Йоркѣ Джей Гульдомъ, служить 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 *rools'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 спеціальныя 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 Массачусетсъ. Многіе обращались со своими представленіями и въ конгрессъ, но желѣзнодорожники вездѣ имѣли сторонниковъ и всегда умѣли замаять 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: «*rools'ы* поддерживаютъ сильнаго за счетъ слабого, 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 комиссію, 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; копии со всѣхъ распоряженій по этому предмету и соглашеній сообщаются въ Interstate Commerce Commission. Жалобы на неправильныя дѣйствія транспортныхъ обществъ подаются либо въ упомянутую комиссію, либо въ судъ, но одновременно нельзя обращаться и въ судъ, и въ комиссію; 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. Комиссіи предоставляется право вмѣшиваться въ коммерческія дѣла перевозчиковъ, требовать представленія книгъ, договоровъ и другихъ документовъ и проч. Словомъ, комиссіи 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 отвѣтника, 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 C<sup>o</sup> 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 пойти 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 носить 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 нѣскольکو аналогичному вопросу о промышленныхъ союзахъ, стачкахъ, синдикатахъ и т. п. соглашенияхъ, наиболее 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 приобретаемаго 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 — вѣряется 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 отгѣнковъ англійскаго языка Вебстеръ \*) въ слѣдующихъ выраженіяхъ характеризуетъ это своеобразное понятіе: «trust» есть союзъ промышленныхъ предпринимателей, задавшійся цѣлью умысленно 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 процвѣтають 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 Co, 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, специально посвященной этому предмету, а теперъ замѣтимъ лишь, что основная идея ея заключалась въ томъ, чтобы по возможности полно слотить отдѣльныя предпріятія и образовать изъ нихъ одно независимое цѣлое, могущее давать тонъ и направление 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 взаменъ его въ соотвѣтствующемъ размѣрѣ акціи или сертификаты, сохраненныя 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 нѣкоторые 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 конкуренцію, 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 комиссіяхъ, 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“, Brooklyn 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-Йоркъ, гдѣ сосредоточены наиболѣе значительные сахарорафинадные заводы. Первоначально въ составъ сахарнаго trust'a входили заводы съ производствомъ около 85% одного штата Нью-Йоркъ 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 приобрѣтало 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-Йоркъ распространилъ свое вліяніе на сахаровареніе цѣлаго государства, и сертификаты его въ 75 долларовъ вскорѣ стали котируются на биржѣ по 126 дол. Упомянутое выше удвоеніе, утроеніе и вообще увеличеніе въ сертификатахъ trust'овъ дѣйствительнаго капитала представляемаго акціями союзниковъ, носить характерное названіе *разбавленія водою* и американцы придумали для этой финансовой операціи новое слово «watered». Съ укрѣпленіемъ Sugar trust'a, многіе сахарочистительные заводы перестали дѣйствовать, масса рабочихъ осталась безъ работы, упразднилась дорогостоящая администрація приостановленныхъ заводовъ, и, слѣдовательно, производство сахара союзу обходилось гораздо дешевле, чѣмъ прежде, но на потребителѣ это отражалось какъ разъ наоборотъ: рыночная цѣна постоянно поднималась, чтѣ и является конечною цѣлью предпринятаго соглашенія. Упомянутые комитеты сената раскрыли въ своихъ трудахъ такіа злоупотребленія Sugar trust'a, 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.

мянутаѣ организаціѣ 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'a, 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'a. 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'a. 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'a шли превосходно, но эта организаціѣ 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'a. Восьмидесятые годы были періодомъ наиболѣе оживленнымъ для разныхъ дѣльцовъ и наименѣе благоприятнымъ 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 Миннесоты 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 поднималъ цѣны на замедѣльческія 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'a росло съ двухъ сторонъ.

Нерѣдко подобныя общества оперировали безъ содѣйствія желѣзныхъ дорогъ; иногда же они принуждались входить съ ними въ довольно убыточные 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 расчета имѣть спеціальныя заведенія въ промежуточныхъ пунктахъ.

Словомъ, pool'и и trust'ы совершенно измѣнили всѣ естественныя географическія условія, искусственно 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 Луизианы, который объявилъ его недѣйствительнымъ; затѣмъ Coal trust въ Пенсильваніи, Sugar trust—въ Нью-Йоркѣ, 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'a и слѣдовательно здѣсь нѣтъ никакой монополіи. Несмотря на эти разъясненія, многіе отдѣльные штаты, а затѣмъ и союзный конгрессъ, послѣшили высказаться противъ trust'овъ вообще; въ своемъ рвеніи пресѣчъ 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'a, установивъ два коренныхъ положенія: 1) воспрещается всякая организація, имѣющая цѣлью искусственнымъ 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'a и присужденія къ тюремному заключенію нарушителей этого закона. Однако, когда министр, на котораго было возложено выполнение 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 недействительности 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, вотиловало 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 Миннесотѣ trust'ы лишались всѣхъ своихъ правъ, причемъ покупателю товара, на который искусственно 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 во-тирование закона противъ trust'овъ. Здѣсь необходимо вспомнить, что уже было говорено ранѣе относительно вмѣшательства союзнаго правительства въ торговля и промышленныя дѣла. Какъ и при обсужденіи билля Inter-states 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'a или въ иной, всякая тайная сдѣлка, имѣющая цѣлью ограничить торговый обмѣнъ между штатами или съ другими государствами. Всякій участникъ упомянутаго соглашения 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 организациі 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-Йоркскаго Sugar trust'a, 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'a въ Массачузетѣ, равно какъ Coal trust'a 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 непрерывной борьбы партій; есть основаніе думать, что trust'ы поддерживались республиканскою 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.

## Учреждение Standard Oil Company и преобразование ея въ Standard Oil Trust.

---

Развитіе рельсовой сѣти въ Пенсильваніи. Союзъ Рокфеллера съ Андрусомъ и Флаглеромъ образованіе Standard Oil Co. 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. Преобразование Standard Oil Co 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 предыдущихъ 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 вполне 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 Пенсильваніи 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 разрастаться: 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. Co и Erie Rail Road Co, которыя взимали за перевозку одного барилы сырой или очищенной нефти по 4½ 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 пионеровъ нефтянаго дѣла скоро достигли Кливланда и Рокфеллеръ, подчиняясь общему теченію, продалъ свое предпріятіе, чтобы вмѣстѣ съ двумя своими друзьями, Андрусомъ 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 Co съ основнымъ капиталомъ въ 1 милл. долларовъ, что 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 Co, 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-Йоркской жел. дорогами соглашеніе, въ силу котораго изъ всего нефтянаго груза, поступавшаго на нее, она удерживала за собою лишь 45 проц., а 55 дѣлила поровну между двумя другими по 27 1/2% 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 Co и послѣдняя прекратила свое кратковременное существованіе. Предприниматели, не связанные со Standard Oil Co, 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. Rockefeller 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 специальныхъ 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<sup>o</sup> 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 не принадлежавшіе къ Standard Oil C<sup>o</sup> въ періодъ 1872—1879 гг., совершенно разорились, тогда какъ другіе, повидимому, неимѣвшие 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<sup>o</sup> 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 приобрѣтеніе 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, вполне порядочно ведшихъ свои дѣла, заставили наконецъ правительство штата Пенсильванія, въ которой были сосредоточены главнѣйшіе нефтяные промыслы и нефтеобрабатывающіе 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 официально провѣренныя 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, Harknes, Campbel и губернатора Пенсильваніи, pp. 116, 212—222, 257, 351, 542 и др.

васть американская действительность. Европейскому исследователю сразу даже трудно понять всю сложность и своеобразность практикуемых 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 Брандфордскаго 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 Кливленда 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 Co, 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 Co, а потому есть основаніе думать, что она частью распредѣлялась между акціонерами American Transfer Co, т. е. главарями-же Standard Oil Co, 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 Co, 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 избранныками желѣзнодорожныхъ дѣльцовъ, которые должны были дѣйстви-

\*) Ibid. Report, p. 174.

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

тельно нажить миллионы, 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 Co, 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 Co 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 расчета 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 Co росло съ каждымъ днемъ и параллельно съ этимъ ослабѣвала энергія ея противниковъ. Въ началѣ предпріятія, Standard Oil Co едва располагала  $\frac{1}{10}$  оборотовъ всего нефтянаго дѣла; спустя всего 20 лѣтъ, она приобрѣла  $\frac{9}{10}$ , а про-

тивникамъ ея осталось лишь  $\frac{1}{10}$  дѣла. Капиталь 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 нефтеобрабатывающей 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<sup>o</sup>, желая сохранить за собою господствующее положеніе и на желѣзныхъ дорогахъ, скупила на главныхъ линіяхъ всѣ вагоны-систерны, резервуары, разливные 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<sup>o</sup>. Однако, и противники сошлись съ Empire Transportation C<sup>o</sup>, которая заключила съ пенсильванскою желѣзною дорогою соглашеніе и перевозила ея грузы по номинальнымъ тарифамъ. Но эта борьба продолжалась не долго, и Empire Transportation C<sup>o</sup> принуждена была уступить поле Standard Oil C<sup>o</sup>. 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 пенсильванскою дорогою, 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<sup>o</sup> 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 13½ 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 C<sup>o</sup>, 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 C<sup>o</sup>. 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 довѣрїи и почти полной безконтрольности дѣйствій руководителей желѣзныхъ дорогъ. Для успѣха необходимо было бороться при одинаковыхъ условїяхъ, чтобы и онъ, Рокфеллеръ, являлся полновластнымъ и неограниченнымъ хозяиномъ дѣла. Правда, онъ имѣлъ массу акцій Standard Oil C<sup>o</sup> и всегда располагалъ необходимымъ большинствомъ, но все это требовало много хлопотъ и времени и коллегіальнаго обсужденія всякаго шага, что совершенно не соответствовало новымъ требованїямъ. Чтобы выйти изъ этого затруднительнаго положенія онъ и обратился къ старому англійскому институту — «trustees». Превращеніе Standard Oil C<sup>o</sup> 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 предпрїятія, не преслѣдующаго конкуренціи и не стремящейся къ монополїи. Дѣло было задумано слишкомъ разумно, чтобы надо было регламентировать эти основныя положенія: они подражывались сами собою. Съ формальной стороны оно обосновалось слѣдующимъ образомъ: 86 лицъ и корпораціи ввѣрили свои предпрїятія 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 трезвычайно 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, гласить:

1. 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<sup>o</sup>; Paine Abbett and C<sup>o</sup>; Standard Oil Company Ohio; Standard Oil Company, Pittsburgh; Smith's Ferry Oil Transportation Company; Sular Oil Company (limited); Sone and Fleming Manufacturing Company (limited); а равно всѣ акціонеры и члены тѣхъ обществъ или товариществъ, которые примкнутъ впоследствии къ этому союзу, по предложенію установленныхъ въ семь 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<sup>o</sup>, 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 впоследствии 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 Company, 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 оный напечатанъ въ «Вѣстникѣ Финансовъ», за 1893 г., № 42.

Oil Company, а равно акціонеры и члены (не во всей совокупности) другихъ обществъ и товариществъ, которые примѣнутъ къ этому союзу по предположенію 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-Йоркѣ, Пенсильваніи и Нью-Джерси, 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, приготавливать и очищать ее, торговать нефтью и всѣми продуктами ея переработки, а также всѣми матеріалами, примѣняемыми при этомъ производствѣ, и заниматься другими, сопряженными къ этому производству, дѣлами. Но въ этихъ концессіяхъ могутъ быть оговорены другія задачи и права, насколько они покажутся цѣлесообразными лицамъ получающимъ концессию, 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 cadaго изъ означенныхъ обществъ долженъ быть опредѣленъ въ томъ количествѣ, которое учредителямъ окажется нужнымъ и полезнымъ для достиженія намѣченной ими цѣли. 6) Акціи cadaго 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 подразумеваемыхъ 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 cadaго 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 образованы и въ состояніи принять означенное имущество. Всякая передача должна быть снабжена точной описью имущества, долговыхъ росписокъ и торговыхъ операцій. 8) Лица, входящіи 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 въ послѣдствіи приѣмъ 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 C<sup>o</sup> соотвѣтствующаго штата, на условіяхъ и тѣмъ путемъ, которые обозначены въ этомъ договорѣ; въ такомъ случаѣ trustees получаютъ акціи Standard Oil C<sup>o</sup> 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 C<sup>o</sup> являются акціи той Standard Oil C<sup>o</sup>, которой сдѣлана такая передача; номинальная стоимость этихъ акцій должна соотвѣтствовать оффичной суммѣ переданныхъ денегъ, имущества 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 торговля 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 имуществомъ, 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, trustee'ами выдаются опредѣляемые ниже trust-сертификаты, равняющіеся при номинальной цѣнѣ номинальной стоимости полученныхъ trustee'ами акцій отдѣльныхъ Standard Oil C<sup>o</sup> и оффичной стоимости переданныхъ trustees'амъ акцій другихъ обществъ или товариществъ. Означенная оффичная стоимость опредѣляется по соглашенію между заинтересованными лицами и trustees'ами.

Trustees'амъ, однако, не возбраняется, если въ ихъ рукахъ окажутся принадлежащая trust'у свободныя средства, приобретать, помимо означеннаго выше способа, акціи другихъ компаній, занимающихся подобными-же или схожими операціями, какъ и Standard Oil C<sup>o</sup>, на такихъ условіяхъ и такимъ путемъ, которые имъ покажутся наилучшими, причемъ они ихъ принимаютъ въ trust за счетъ владѣльцевъ трестъ-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 вакансій, 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 трѣстъ-сертификатовъ или ихъ уполномоченныхъ. На всѣхъ собраніяхъ владѣльцы трѣстъ-сертификатовъ, зарегистрированные какъ таковые въ книгахъ trustees'овъ, могутъ голосовать лично или черезъ уполномоченнаго; на каждый пай трѣстъ-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 трѣстъ-сертификатовъ для выбора trustees и для другихъ цѣлей происходятъ въ конторѣ trustees, въ городѣ Нью-Йоркѣ (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 трѣстъ-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 Co, 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 вправе 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 пай, 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 дѣйствию правилъ настоящаго договора и добавочныхъ постановленій, въ немъ предусмотрѣнныхъ.

12) Сертификаты выдаются не иначе, какъ за акціи и облигаціи, принятые въ установленномъ выше порядкѣ въ trust, причѣмъ 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, распределяется между всѣми участниками, причѣмъ выданные такимъ образомъ трѣстъ-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 Co., принятые 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, причѣмъ выручка можетъ быть распределена пропорціонально между владѣльцами трѣстъ-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 Co., какаѣ окажется нужной для успешнаго исправленія должности лицу, избранному или предназначенному къ выбору въ директоры или служащіе какой-либо изъ упомянутыхъ Standard Oil Co.

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 распределять 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 мнѣнiю, 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 распредѣленii суммъ, принадлежащихъ trust'у и частью образовавшихся отъ продажъ или переводовъ, trustees должны представить владѣльцамъ сертификатовъ счетъ, показывающій какаю часть распредѣленныхъ денегъ получена отъ такихъ продажъ или переводовъ. Когда въ рукахъ trustees накопилось облигацiй и акцiй, приобретенныхъ на наличныя деньги, или если возросла стоимость имѣющихся въ ихъ распоряженii акцiй и облигацiй, или-же какой-либо изъ компанiй, передавшихъ свои акцiи въ trust, будетъ назначенъ дивидендъ на акцiи, или если по какой-либо подобной причинѣ это окажется цѣлесообразнымъ, то trustees могутъ быть уполномочиваемы рѣшенiемъ большинства, по числу паевъ, голосовъ увеличить соотвѣтственно упомянутому выше росту или накопленiю цѣнностей, количество трѣстъ-сертификатовъ и распредѣлить ихъ пропорционально между лицами, владѣющими въ данный моментъ трѣстъ-сертификатами. 15) На обязанность trustees возлагается общiй надзоръ надъ операцiями разныхъ Standard Oil Co, а также, насколько это возможно, надъ дѣятельностью другихъ компанiй или товариществъ, передавшихъ часть своихъ акцiй въ trust. На ихъ обязанности, какъ акцiонеровъ указанныхъ компанiй, лежитъ выбирать въ директоры и служащiе надежныхъ и знающихъ лицъ. Они могутъ выбирать самихъ себя на подобныя должности, если это сочтутъ нужнымъ, и должны стараться придать дѣятельности всѣхъ упомянутыхъ компанiй именно то направлениe, которое, по ихъ мнѣнiю, наиболѣе соотвѣтствуетъ интересамъ владѣльцевъ трѣстъ-сертификатовъ. 16) Всѣ вопросы trustees могутъ быть разрѣшаемы простымъ ихъ большинствомъ. Они могутъ назначать изъ числа своихъ членовъ распорядительныя и другiе комитеты. Большинство въ каждомъ комитетѣ облечается тѣми правами, которыя будутъ предоставлены комитету trustees'ами. 17) trustees'амъ предоставляется приглашать и нанимать тѣхъ агентовъ и повѣренныхъ, въ которыхъ, по ихъ мнѣнiю, представляется надобность при операцiяхъ trust'a. 18) Каждый trustee имѣетъ право на вознагражденiе за свои услуги, въ размѣрѣ не свыше 25,000 долл. въ годъ, за исключениемъ президента комитета, которому можетъ быть назначено вознагражденiе не свыше 30,000 долл. въ годъ. Эти вознагражденiя должны быть опредѣлены комитетомъ trustees. Всякаго рода вознагражденiя и расходы, связанныя съ trust'омъ или изъ него вытекающiе, покрываются trustees'ами изъ средствъ trust'a. 19) Впредь до отмыны по постановленiю trustees комитетъ ихъ имѣетъ главную свою контору въ городѣ Нью-Йоркѣ, въ каковой конторѣ или въ какомъ либо сохранномъ мѣстѣ въ означенномъ городѣ хранятся облигацiи и акцiи. Trustees'амъ предоставляется выработать правила и инструкцiи касательно собранiй комитета, выбора служащихъ и управленiя дѣлами trust'a. 20) Trustees обязываются отдавать отчетъ о положенii дѣлъ trust'a на каждомъ годичномъ собранii. Въ случаѣ, если, какъ предусмотрено ниже, будетъ рѣшено упраздненiе trust'a, а также въ извѣстное время до истеченiя его установленнаго срока, trustees'амъ надлежитъ представить владѣльцамъ трѣстъ-сертификатовъ точную и полную опись и оцѣнку всѣхъ акцiй 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,  $\frac{2}{3}$  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  $\frac{2}{3}$  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 распределено или-же продано, и выручка затѣмъ распределена; или должна-ли часть имущества, и если такъ, то какая, быть распределена; 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 распределеніе по выработанному ими способу. Если-же большинство голосовъ, составляющее  $\frac{2}{3}$  паевъ, ни на какомъ способѣ не остановилось, то trustees распределяютъ имущество trust'a согласно законамъ. Означенное распределеніе, 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 трѣсть-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 распределеніе 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 С<sup>о</sup>, въ разныхъ штатахъ и все имущество, движимое и недвижимое, долговые росписки и торговые операціи всѣхъ обществъ и товариществъ, входящихъ въ первую категорію упомянутаго договора, передаются въ вѣдѣніе означенныхъ Standard Oil С<sup>о</sup>: все имущество, долговые росписки и торговые операціи въ предѣлахъ cadaго отдѣльнаго штата передаются въ вѣдѣніе Standard Oil С<sup>о</sup> соотвѣтствующаго штата; директора и распорядители всѣхъ отдѣльныхъ обществъ и ассоціацій, упомянутыхъ въ первой категоріи, уполномочиваются продавать, переписывать, переносить и передавать во владѣніе Standard Oil С<sup>о</sup> или компаній соотвѣтствующаго штата или штатовъ все имущество, движимое и недвижимое, долговые росписки и торговые операціи означенныхъ обществъ или ассоціацій. Однако, считается неудобнымъ, чтобы всѣ упомянутыя общества и ассоціаціи передали свое имущество Standard Oil С<sup>о</sup> въ настоящее время; можетъ также случиться, что нѣкоторыми обществами и ассоціаціями такая передача не будетъ сочтена удобной ни въ какое время и что нѣкоторые 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, устанавливается 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-жѣ 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 Co, которая имѣла съ 1877 года специальное соглашеніе съ Trunk-Line-Pool и пользовалась пониженными тарифами. Въмѣстѣ 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 Co, 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 нефть на заводы въ бочкахъ и на лошадахъ, что 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-Йоркъ 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 судебного 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 человекъ. Вся она управляется восемью избранными подъ предсѣдательствомъ инициатора дѣла Джона Рокфеллера: Чарльзъ Пратъ, Генри Роджерсъ, Генри Флаглеръ, Бенжаменъ Брюстеръ, Джонъ Арчболдъ, Вилліамъ Рокфеллеръ и В. Тильфердъ. Девятый союзникъ умеръ и его мѣсто не замѣнено.

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 счета 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 запродавалъ 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 барилы 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 конкуренціей русских 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 C<sup>o</sup>» и «J. Siemers und C<sup>o</sup>», 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, Одера и Везеру. Заключилъ онъ условія и съ другими фирмами, такъ что въ общемъ итогъ основной капиталъ Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft составлялъ 20 милл. марокъ, распределенныхъ между слѣдующими фирмами \*).

7.750,000 марокъ Standard Oil Trust, въ Нью-Йоркѣ.

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 К<sup>o</sup>, въ Гамбургѣ.

Голландія и Бельгія также были связаны Standard Oil Trust'омъ который съ антверпенской фирмой Steth et C<sup>o</sup> и фирмой Harstmann und C<sup>o</sup> въ Роттердамѣ образовалъ сильную American Petroleum C<sup>o</sup>.

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 Petroleum 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 рассчитаны тамъ такимъ образомъ, что ввозъ готового 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 Зеемапа, 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 приобрѣтенію 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 выручить больше, чѣмъ могъ бы выручать отъ продажи готового 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 Старого Свѣта будутъ сообщены въ слѣдующемъ обзорѣ, а теперь въ заключеніе можно замѣтить, что Standard Oil Trust, господствуя на всѣхъ рынкахъ Нового Свѣта и повсемѣстно подавляя конкуренцію 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 борются нѣсколько компаній изъ «независимыхъ», которыя распространили свою борьбу даже на континентѣ Старого Свѣта. Такъ, напр., Поттъ, получая товаръ отъ «независимыхъ», приобрѣлъ въ Германіи преобладающее положеніе.

---

## Обзоръ всемірной нефтяной торговли и промышленности.

Россія: добыча, потребление, ввозъ и вывозъ нефтяныхъ продуктовъ; Финляндія. Великобританія, ея владѣнія и колоніи: Индія, Канада, Малакскій полуостровъ, Цейлонъ, о-въ Св. Малрікія, Лабуанъ, Гонъ-Конгъ, Новый Южный Валлисъ, Викторія, Южная Австралія, Сѣверная Австралія, Тасманія, Новая Зеландія, Квинслендъ, Фиджи, Фолкландскіе о-ва, Наталь, Мысъ Доброй Надежды, о-въ Св. Елены, Лагосъ, Золотой Берегъ, Сіерра Леонъ, 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 Временъ. 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. Венесуэла. Мексика. Перу. Колумбія. Гаити. Сантъ-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 потребления ихъ въ важнѣйшихъ государствахъ Старого и Нового Свѣта. Нефть встрѣчается во многихъ мѣстахъ земнаго шара, но серьезное промышленное значеніе имѣютъ лишь источники Соединенныхъ Штатовъ и Россіи, и этимъ двумъ государствамъ приходится распределить между собою всѣ государства земнаго шара по снабженію ихъ минеральными освѣтительными и смазочными матеріалами.

### Р о с с і я .

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, потребления 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 на заводахъ. |         | Перекачано съ промысловъ на заводы. |        | Поступило въ переработку. |     | Вывезено изъ Баку. |                   |                     |                      |
|------------------|----------------------------------|---------|-------------------------------------|--------|---------------------------|-----|--------------------|-------------------|---------------------|----------------------|
|                  | Т                                | ы       | с                                   | л      | ч                         | и   | Керосина.          | Смазочнаго масла. | Прочихъ продуктовъ. | Остатковъ нефтяныхъ. |
| 1889 г. . . . .  | 205,544                          | 189,882 | 183,640                             | 61,485 | 3,350                     | 303 | 88,886             | 4,195             | 158,219             | 158,219              |
| 1890 » . . . . . | 239,250                          | 226,035 | 214,655                             | 68,379 | 4,518                     | 449 | 96,906             | 6,429             | 176,684             | 176,684              |
| 1891 » . . . . . | 288,765                          | 257,977 | 249,890                             | 74,252 | 5,474                     | 488 | 103,752            | 11,587            | 195,552             | 195,552              |
| 1892 » . . . . . | 297,950                          | 270,228 | 258,006                             | 78,522 | 5,809                     | 344 | 117,253            | 11,625            | 213,552             | 213,552              |
| 1893 » . . . . . | 337,000                          | 302,249 | 291,532                             | 85,634 | 6,233                     | 690 | 143,539            | 12,195            | 248,291             | 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 за границу—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. |           | За границу         |
|------------------|-------------|-----------|------------|-----------|-----------------------------------|-----------|--------------------|
|                  | Легкаго.    | Тяжелого. | Легкаго.   | Тяжелого. | Легкаго.                          | Тяжелого. | керос. изъ Батума. |
| 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 потребление въ Имперіи освѣтительныхъ нефтяныхъ маселъ опредѣляется приблизительно въ 26 милл. пудовъ, что составить около 10 фун. въ годъ на душу.

За границу 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 маселъ. | Нефтяныхъ остатковъ. | Сырой нефти. |
|------------------|-----------|--------------------|----------------------|--------------|
|                  | Т         | ы                  | с                    | л            |
|                  | ч         | и                  | п                    | у            |
|                  | д         | о                  | в                    | ъ            |
| 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 сѣзда нефтепромышленниковъ, Бакинскаго техническаго комитета и др.

\*\*) Обзоры внешней 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 таможенѣ о вывозѣ товара, другими—со времени дѣйствительнаго отхода судна. Такимъ образомъ, по неофициальнымъ 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 »    |
| » Влей . . . . .                      | 121,449 »      | » Портъ Сандъ, по ордеру . | 4.419,672 »  |
| » Константинополь по ордеру . . . . . | 779,843 »      | » Роттердамъ . . . . .     | 73,470 »     |
| » Дувръ по ордеру . . . .             | 463,539 »      | » Савону . . . . .         | 118,509 »    |
| » Фиумэ . . . . .                     | 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. Шиньдсъ . . . . .     | 136,470 »    |
| » Гамбургъ . . . . .                  | 149,684 »      | » Триестъ . . . . .        | 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.   | Флагъ.            | Названія судовъ. | Флагъ.            |
|--------------------|-------------------|------------------|-------------------|
| 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 »       |
| » Вѣгградъ. . . . .         | 18,400 »    | » Мангилу. . . . .                            | 156,810 »     |
| » Бомбей. . . . .           | 1.982,048 » | » Мадрасъ. . . . .                            | 158,197 »     |
| » Бранловъ. . . . .         | 55,660 »    | » Ольтеницу. . . . .                          | 200 »         |
| » Бургасъ. . . . .          | 97,440 »    | » Обреновацъ. . . . .                         | 100 »         |
| » Валджикъ. . . . .         | 8,182 »     | » Портъ Сандъ. . . . .                        | 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 » | » Рушукъ. . . . .                             | 34,618 »      |
| » Коломбо. . . . .          | 150,090 »   | » Сайгонъ. . . . .                            | 80,000 »      |
| » Костанцу. . . . .         | 13,460 »    | » Салоники. . . . .                           | 207,717 »     |
| » Далмацію. . . . .         | 8,150 »     | » Santi Quaranta (Сорока<br>Святыхъ). . . . . | 10,450 »      |
| » Детроа. . . . .           | 224,146 »   | » Самсунъ. . . . .                            | 55,410 »      |
| » Дубровичъ. . . . .        | 5,050 »     | » Шабаци. . . . .                             | 5,200 »       |
| » Дураццо. . . . .          | 6,090 »     | » Семендрию. . . . .                          | 6,500 »       |
| » Галацъ. . . . .           | 4,255 »     | » Силестрию. . . . .                          | 19,180 »      |
| » Градискъ. . . . .         | 1,000 »     | » Сисово. . . . .                             | 48,412 »      |
| » Гирсова. . . . .          | 250 »       | » Скутари. . . . .                            | 15,000 »      |
| » Годайда. . . . .          | 57,307 »    | » Смирну. . . . .                             | 99,356 »      |
| » Японію. . . . .           | 1.228,446 » |                                               |               |

|                        |           |                       |           |
|------------------------|-----------|-----------------------|-----------|
| Въ Сулинѣ . . . . .    | 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 Малаккаго полуострова, Сайгонъ, Банкокъ и пр. около 7—7½ пенсовъ.

Цѣны на экспортный товаръ опредѣляются въ Батумѣ съ нагрузкой на суда, причемъ обуславливаются 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 Б а т у м ѣ:            |                       |
|----------------|-------------------------|-------------|------------------------|-------------------|----------------------------|-----------------------|
|                | на нефть.               | на остатки. | въ вагонѣ-цистернѣ.    | Наливомъ въ суда. | керосинъ наливомъ за пудъ. | въ ящикахъ, за ящикъ. |
| Январь . . .   | 1¼ коп.                 | 1½ коп.     | 7¾—9 коп.              | 11 коп.           | 29,6 коп.                  | 32,625 пенсовъ.       |
| Февраль . . .  | 1¼ »                    | 1½ »        | 7½—8 »                 | 9 —13 коп.        | 28,7 »                     | 32,6 »                |
| Мартъ . . .    | 1¼ »                    | 1½ »        | 7 —7½ »                | 7½—13 »           | 28,5 »                     | 33,375 »              |
| Апрѣль . . .   | 1½ »                    | 1½ »        | 6½—7 »                 | 7 —9 »            | 28,0 »                     | 32,7344 »             |
| Май . . .      | 1¼ »                    | 1½ »        | 4¾—6¼ »                | 5½—7½ »           | 27,6 »                     | 32,5 »                |
| Іюнь . . .     | 1½ »                    | 1½ »        | 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 »        | 4¾—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 крупныя 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 за границу. Всѣ послѣдующіе расчеты 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.       |                |           | Стоимость въ марк. |
|-----------------------------|-------------|----------------|-----------|-------------|----------------|-----------|-------------|----------------|-----------|--------------------|
|                             | изъ Россіи. | изъ др. госуд. | Всего.    | изъ Россіи. | изъ др. госуд. | Всего.    | изъ Россіи. | изъ др. госуд. | Всего.    |                    |
| сырой неф-ти . . . . 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, фото-гена 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 officiella 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, чтѣ 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, которые заведомо 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 неофіціальнымъ, публикуемымъ биржевыми маклерами, есть возможность нѣсколько освѣтить этотъ вопросъ, причемъ нѣтъ основанія думать, чтобы эти данныя были недостоверны.

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 счумѣлъ 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 вполне 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 очищенного 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    | 13,800   | 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    | —        | 35,882    | —        |
| Галвей . . . .  | 5,258     | —        | 4,756     | —        | 26,316    | —        | 6,153     | —        |
| Гласго . . . .  | 100       | —        | 124,624   | —        | 6,343     | —        | —         | —        |
| Гулъ . . . . .  | 114,316   | —        | 2,072     | —        | 184,590   | —        | 158,024   | —        |
| Ипсвичъ . . .   | 2,371     | —        | 16,532    | —        | 5,009     | —        | 2,953     | —        |
| Лимерикъ . . .  | 10,894    | —        | 449,212   | 193,918  | 26,475    | —        | 13,874    | —        |
| 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-Кастль . .  | 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    | —        |
| Шилдсъ . . . .  | 7,118     | 23,538   | 4,379     | —        | 7,531     | —        | 66,975    | 21,004   |
| Слайго . . . .  | 6,584     | —        | 22,285    | —        | 36,362    | —        | 6,162     | —        |
| Соутггемптонъ   | 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  $3\frac{1}{2}$  и 4 шиллингами. При общей низкой цѣнѣ керосина, доходящей до  $3\frac{1}{2}$ — $4\frac{1}{4}$  пенсовъ за галлонъ, цѣна на посуду является весьма значительною, и потому большое значеніе имѣетъ попытка Standard Oil Co<sup>o</sup> 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<sup>o</sup>%, 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 бѣльшею выгодною, 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, что 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 принять 25 пенсовъ за 100 к. сер.),

\*) Statistical abstract, p. 140.

найдемъ, что доставка бакинскаго керосина въ Лондонъ черезъ Батумъ наливомъ (керосинъ, вывозимый за границу 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 расчетѣ 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), что составитъ около

$\frac{1}{2}$  пенса за галлонъ, находимъ, что только при цѣнѣ въ  $4\frac{1}{4}$  —  $4\frac{1}{2}$  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 бѣльшій 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., что при населеніи Великобританіи въ 38.105,000 душъ составитъ на каждого 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  $7\frac{1}{2}$  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 официальная 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 офиціальный 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 менѣ 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 офиціальной 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 торговые сдѣлки, связанныя съ расчетомъ 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  $4\frac{1}{2}$  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.  $3\frac{1}{2}$  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 въ многихъ ея мѣстахъ нефть сама выходитъ на дневную поверхность, и благодаря этому она эксплуатируется тамъ съ незапамятныхъ временъ. Изъ этихъ источниковъ наибольшую 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 эксплуатаціи, 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 Онтарио 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 Мартина: «England as a petroleum power», «The coming deluge of petroleum», «Baku, the petrolium 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  $3\frac{3}{5}$  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—населеніе 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. Маврікія—населеніе 374,079 д., пошлина  $3\frac{1}{2}$  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 потребление 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 Леона—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—2.001,003 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., пошліны 1 пенсъ за гал.  
 28) Ямайка—населеніе 657,461 д., пошліны 6¼ пенса за гал.  
 29) Санта-Лучія—населеніе 43,310 д., пошліны 1½ пенса за гал.  
 30) Св. Винцента—населеніе 41,054 д., пошліны 1½ пенса за гал.  
 31) Барбадось—населеніе 182,306 д., пошліны 1½ пенса за гал.  
 32) Гренада—населеніе 54,062 д., пошліны 2½ пенса за гал.  
 33) Тобаго—населеніе 18,387 д., пошліны 9 пенс. за гал.  
 34) Leeward'sкіе (Подвѣтренные) острова (Тринидадъ и др.)—населеніе 334,000 д., пошліны 1 шил. 6 пенс. за ящикъ въ 8 гал.

35) Британская Гвіана—населеніе 271,123 д., пошліны 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 пошліны.

37) О-въ Мальта—населеніе 166,889 д., керосинъ безъ пошліны. 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) |                       |                  | Ввезено (кило) |                       |
|---------------|----------------|-----------------------|------------------|----------------|-----------------------|
|               | сырой нефти.   | освѣтительныхъ маслъ. |                  | сырой нефти.   | освѣтительныхъ маслъ. |
| 1867. . . . . | 12.705,882     | 5,277,594             | 1889. . . . .    | 164.004,833    | 20.096,901            |
| 1870. . . . . | 20.692,656     | 12.713,126            | 1890. . . . .    | 178.348,908    | 18.606,015            |
| 1875. . . . . | 29.987,740     | 12.118,197            | 1891. . . . .    | 179.263,571    | 14.536,623            |
| 1880. . . . . | 62.917,601     | 13.940,990            | 1892. . . . .    | 194.446,251    | 21.193,344            |
| 1885. . . . . | 122.730,156    | 15.245,944            | 1893. . . . .    | 215.272,530    | 44.716,488            |
| 1886. . . . . | 123.909,294    | 17.100,504            |                  |                |                       |
| 1887. . . . . | 129.785,517    | 23.828,213            |                  |                |                       |
| 1888. . . . . | 155.711,251    | 17.172,254            | 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 въ 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 благоприятствуемой 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 (неочищенные) масла платятъ по 9 фр. за 100 килогр., 2) очищенные 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 законъ\*) приводятъ 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 непосред-

\*) «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 многочисленныя городскіе сборы—налоги устанавливаемые нѣкоторыми городами за ввозъ разныхъ товаровъ (octroi),—которые всегда тяжело ложились на стоимость предметовъ первой необходимости. Со дня опубликованія упомянутаго закона воспрещено всякое повышение существующихъ приватныхъ (octroi) сборовъ или установленіе таковыхъ въ городахъ, гдѣ прежде ихъ не было. Затѣмъ, по окончаніи срока дѣйствія нынѣ существующихъ приватныхъ 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 приватныхъ сборовъ колебался между 27 и 2¼ фр. за 100 кило! Въ наиболѣе крупныхъ центрахъ французской промышленности установлены городскіе сборы съ минеральныхъ маселъ 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 Рубѣ—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 Аррасѣ—3 фр. 50 с. за 100 кило; въ Калѣ—3 фр. 50 с. за 100 кило; въ Ангулемѣ—6 фр. за гектолитръ; въ Маконѣ—2 фр. 75 с. за 100 кило; въ Лионѣ, 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 предоста- вить и другимъ странамъ, произведенія которыхъ при ввозѣ во Францію не пользуются льготами даруемыми наиболѣе благоприятствуемой націи. На основаніи этого права президентъ французской республики декретомъ своимъ

льготы, предоставленные 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 маселъ, 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 вознограждались 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-Йоркѣ 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. | Изъ 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 растетъ 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 маселъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

|          | Изъ Россіи. | Германіи. | Бельгіи. | Англии.   | 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   | 534,165  | 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 маселъ составлялъ русскій товаръ; затѣмъ этотъ %, постоянно возростал, достигъ въ 1888 году 55, въ 1889 г.—58, въ 1890 г.—60, въ 1891—54,7%, въ 1892—65% и въ 1893—64%.

Данные 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 маселъ 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.       |
| Тяжелого 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 конкурентовъ—американцевъ. Упомянутымъ декретомъ въ сущности возстановлялось *statu quo*, произошло только общее уменьшеніе ввозныхъ пошлинъ для обѣихъ конкурирующихъ сторонъ. Мало того, вслѣдствіе вставки въ законъ 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 лучший 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 неочищенного керосина и 10% остатковъ.

Изъ американской сырой нефти французскіе заводчики получаютъ не менѣе 93% освѣтительныхъ маселъ. 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 потребление 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 Востъ-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—взимають пошліны 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 общемою 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 нѣкоторые условія измѣнились тамъ къ лучшему, добыча тоже нѣсколько увеличилась, варьируя въ предѣлахъ отъ ½ 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 возрастаетъ, 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 возросло въ этомъ государствѣ по пятилѣтіямъ въ слѣдующихъ предѣлахъ:

|                          | Килограммы,<br>на душу. |                    | Килограммы,<br>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         | » 1890 »   | 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 беспошлинно 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 смазочное масло 12,5 марокъ за 100 кило.

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

|                    | Тонны. | Маркн.       |                    | Тонны. | Маркн.       |
|--------------------|--------|--------------|--------------------|--------|--------------|
| 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  $3\frac{1}{2}$  тысячъ тоннъ, на сумму около  $\frac{1}{2}$  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<br>маслъ. | Смазочныхъ<br>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 остальные государства не имѣютъ своихъ нефтяныхъ мѣсторожденій, то ясно, что они торгуютъ лишь произведеніями Россіи или Соединенныхъ Штатовъ, а потому интересно ближе рассмотреть 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 уменьшеніе 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 маселъ въ Гамбургѣ. Фирма Mineralölwerke Albrecht und Co основала здѣсь большой заводъ для приготовленія минеральныхъ смазочныхъ маселъ, 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 перерабатываются на заводѣ Albrecht und Co вполне 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 Co. 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-Кестль. 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 маселъ въ Германію опять начинаетъ оживляться.

Въ Бременѣ ведетъ значительную торговлю русскимъ керосиномъ Geo. Siedenbourg, 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 | »            | » 18,593 »  | »       | » 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 C°. 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 стоить 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 официальныхъ источниковъ \*\*).

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

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

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

| Тоннѣ.            |     |     |        | Тоннѣ.  |                   |          |                     |
|-------------------|-----|-----|--------|---------|-------------------|----------|---------------------|
| Въ 1880 г. добыто | 283 | на  | 88,595 | лрѣ.    | Въ 1889 г. добыто | 177      | на 51,000 лрѣ.      |
| » 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 Сантъ-Джовано Инкарико и изъ Пескара содержитъ мало освѣтительныхъ матеріаловъ—не болѣе 20—25%—и употребляется только для отопленія и для полученія газа. Въ Эмилии 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 маселъ, хотя не слѣдуетъ упускать изъ виду, что здѣсь этотъ товаръ встрѣчаетъ большую конкуренцію 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—86,055 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-Венгрии—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-Венгрии, 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 квинталь; 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 квинталь, включая сюда и внутренній налогъ на потребленіе. Очищенные-же продукты были обложены пошлиной въ 25 лиръ брутто при ввозѣ ихъ въ бочкахъ за квинталь 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 очищенные—до 28 и 27 лиръ сообразно тарѣ. Въ 1880 году на сырое масло вновь увеличена пошлина до 27 лиръ, а на очищенные—до 33 лиръ брутто безъ различія тары; при этомъ за товаръ въ малыхъ помѣщеніяхъ (въ отдѣльной жестянкѣ, въ бутылкахъ 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<br>нефть. | За керосинъ. | За тяжелое<br>масло. | Всего<br>лирѣ. |
|---------------|--------------------|--------------|----------------------|----------------|
| 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 лирѣ 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 повышена до 12 лирѣ. Пошлина на сырыя масла назначена въ 38 лирѣ и на очищенные—въ 47 лирѣ, а съ 22 ноября 1891 г.—48 лирѣ. По тому же закону 1891 г. пошлина на тяжелыя масла измѣнена на 8 лирѣ, 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 уравнинія 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   |
| » бутылкахъ . . . . .   | »      | 974     | 339     | 263     | 252     | 242     |
| наливомъ . . . . .      | »      | 85,958  | 143,162 | 138,071 | 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 приближительнымъ 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 расходуется по ближайшимъ мѣстамъ.

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

|            |             |                     |            |             |                    |
|------------|-------------|---------------------|------------|-------------|--------------------|
| въ 1881 г. | 1,477 т. п. | 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       |
| » очнщ. 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 промысл. 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 очищенные или полуочищенные, 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 платять 5 гульд. Легкіе нефтяные продукты съ уд. в. 0,770 или ниже, употребляемые въ промышленности для растворенія каучука, извлеченія маслъ изъ сѣмянъ и пр., платять 3 гульд. за центнеръ. Наконецъ, нефтяные продукты, употребляемые для освѣщенія, очищенные или полуочищенные, легкіе, уд. в. 0,830 и ниже, платять 10 гульд. Специально 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 бутылкахъ 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    |
| » Триеста . . . . .                         | » 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 Бельгій . . . . .            | тоннѣ           | 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    |

\*) Koninkrijk 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 обширныя 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.   |
|---------------------|---------------------------|---------|---------|---------|---------|
| <i>Ввезено:</i>     | 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  |
| <i>Вывезено:</i>    | 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   |
| <i>Внутр.потр.:</i> | 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 потребление Бельгіи колеблется около 110 милліоновъ килограммовъ въ годъ, что при населеніи страны въ 6½ 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 Барселону, Алмерию, Ивизу, Севилью, Сантандеръ, Сантъ-Себастьянъ, 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:

| Тоннѣ.         |                           | Тоннѣ.         |                           |
|----------------|---------------------------|----------------|---------------------------|
| 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-

\*) Estadística general del comercio exterior de España en 1892. Madrid, 1894.

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

|                                        | Керосина.    | др. освѣт. продук. | Бензина, га-зол. и пр. |
|----------------------------------------|--------------|--------------------|------------------------|
| Изъ Алжира . . . . .                   | кгр. 31,364  | —                  | —                      |
| » Бельгій . . . . .                    | » 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                 |
| » Менилы . . . . .                     | » —          | 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 необходимыя ей нефтяныя 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, Аликантѣ — 6.482,032, Барселону—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, потребление 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 |
| Керосина . . . . .            | » 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 Co 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 количество керосина:

|                    | Квинтал.                 |                    | Квинтал.                 |
|--------------------|--------------------------|--------------------|--------------------------|
| Въ 1885 г. ввезено | 27,0027 на 5.941,000 фр. | Въ 1889 г. ввезено | 336,676 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 потребление керосина и др. маслъ въ Даніи приблизительно за 60 милл. фунтовъ, среднее душевое потребление опредѣлится около 30 фун., что составитъ около 3 кронъ на душу. Пошлина, по закону 1891 г., платится за керосинъ по 2 оегес (въ кронѣ 100 ъръ) за фунтъ, а прежде она составляла 4 кроны 16 ъръ 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 officiell Statistick. Stockholm. 1893.

Въ Швецію ввозится не только 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 цифрою 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. Tabeller vedkommende Norges Handel. Kristiania. 1894.

\*\*) Comerциul exterior al României în 1892. Bucuresci, 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 очищенные 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 вывозятся главнымъ образомъ сырая нефть, преимущественно въ Австрію, съ которою Румыніа 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 »   | 18,663 | » »      | 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 потребление, 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 потребления 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.

ственного 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 приобрѣтало 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 ящики 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.<br>гран. | По Азіат.<br>гран. | По Европ.<br>гран. | По Азіат.<br>гран. | По Европ.<br>гран. | По Азіат.<br>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             | —                  | —                  | 6,033              | 50,337             |
| Нефтяные остатки . . . . » | —                  | —                  | —                  | —                  | —                  | 2,080              |

Изъ Соединенныхъ Штатовъ отправлено въ Европейскую и Азіатскую Турцію за послѣднее десятилѣтіе слѣдующее количество керосина (въ галлонахъ):

|         | Въ европей-<br>скую Турцію. | Въ азіатскую<br>Турцію. |         | Въ европей-<br>скую Турцію. | Въ азіатскую<br>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 ящпковъ. |
| » 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 таможи 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. Данные по этому предмету представляются въ слѣдующемъ видѣ \*):

|                           | 1 8 9 0. |                      | 1 8 9 1. |                      | 1 8 9 2. |                      |
|---------------------------|----------|----------------------|----------|----------------------|----------|----------------------|
|                           | Моремъ.  | По сухо-<br>пут. гр. | Моремъ.  | По сухо-<br>пут. гр. | Моремъ.  | По сухо-<br>пут. 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 упомянутого государства было бы выгоднѣе получать керосинъ черезъ Персидскій заливъ.

## Китай.

Нефть извѣстна китайцамъ съ давнихъ поръ, но нѣтъ достаточнаго основанія думать, чтобы они эксплуатировали 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 сжигаютъ 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-tchonea, 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 животныя 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 официальнымъ сообщеніямъ китайскаго правительства\*\*\*), за послѣднія 13 лѣтъ ввозъ въ Китай керосина выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

|             | Галлоновъ. | Н. Tael.  |             | Галлоновъ. | Н. 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 Никван 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 потребление 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 официальнымъ 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 Гонь-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 Гонь-Конгъ. . . . | 159,785 | 628,887 | 178,059 | 52,274  | 155,739 |
| » Шанхай . . . .     | 757,646 | 419,946 | 834,883 | 567,790 | 523,353 |

Въ прошломъ 1893 г. нашъ керосинъ пошелъ еще въ третій китайскій портъ, Амой, въ количествѣ 306,517 ящиковъ, такъ что всего русскаго керо-

\*) Commerce and Navigation of the United States, for 1892/3. 1894.

\*\*) Годы считаются съ 1 Юля по 30 Юня.

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 вполне 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 упомянутого порта, коммерческія условія могутъ переѣмѣниться, 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  $\frac{1}{8}$  галлона.

Въ 1893 году была сдѣлана первая попытка доставки русскаго керосина въ Китай наливомъ, и это простое, повидимому, обстоятельство чуть не вызвало вниманія 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, которал 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 Китаѣ будетъ доставляться товаръ наливомъ, что значительно удешевитъ его и облегчитъ его распространеніе.

Ввозъ керосина въ Китай оплачивается таможенною пошлиною въ размѣрѣ 5% ad valorem.

## Японія.

Лѣтъ двадцать пять тому назадъ, когда въ Японіи начались усиленные 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, вполне 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 большее удешевленіе минеральныхъ освѣтительныхъ матеріаловъ, окончательно задержали въ Японіи разработку мѣстныхъ источниковъ упомянутого ископаемаго.

Ввозъ керосина въ Японію за послѣднія двѣнадцать лѣтъ и стоимость его выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

|            |            |         |         |           |            |            |            |           |             |
|------------|------------|---------|---------|-----------|------------|------------|------------|-----------|-------------|
| въ 1881 г. | —          | гал. на | 979,000 | уен.      | въ 1888 г. | 28.507,767 | гал. на    | 3.519,000 | уен.        |
| » 1882 »   | 20.682,205 | »       | »       | 2.321,000 | »          | »          | 36.998,863 | »         | » 4.587,000 |
| » 1883 »   | 23.631,055 | »       | »       | 2.456,000 | »          | »          | 42.663,580 | »         | » 4.950,000 |
| » 1884 »   | 17.534,885 | »       | »       | 1.773,000 | »          | »          | 40.482,160 | »         | » 4.536,000 |
| » 1885 »   | 17.636,020 | »       | »       | 1.668,000 | »          | »          | 32.689,275 | »         | » 3.329,000 |
| » 1886 »   | 25.100,220 | »       | »       | 2.358,000 | »          | »          | 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 знакомятъ проф. геологін 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 официальнымъ 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, потребление 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 | 15.556,635 |
| 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 1½ милл. душъ, душевое потребление 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 маселъ . . . »    | 200,490   | 356,667   | 238,419   | 566,861   |
| Всего на сумму . . . . долл. | 441,830   | 439,005   | 463,660   | 432,534   |

По официальнымъ свѣдѣніямъ 1889 г. туда ввезено всего 18.165,516 литровъ на 908,306 долл., что при населеніи страны въ 3.500,000 составить 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 2.823,000 жителей, слѣдовательно, приходится около  $\frac{1}{2}$  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 центавось за кгр. netto—и на очищенную—10 центавось 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 | 5.503,769 |
| 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  $\frac{1}{3}$  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 Саллао, 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 всыпкой не ниже 150<sup>0</sup> исключительно изъ Соединенныхъ Штатовъ; пошлина взимается по 10 центавовъ 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 1/8 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 центавовъ за галлонъ. Населеніе всей республики едва превышаетъ полмилліона душъ.

\*) American Manufacturer, 18 May, 1894.

\*\*) Свѣдѣнія объ южно-американскихъ государствахъ заимствованы главнымъ образомъ изъ офіціального 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 4½ 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 2½ цента за литръ, и по 1 центу за литръ сырой нефти.

---

## Итоги мировой добычи нефти.

Въ заключеніе обзора общаго положенія нефтдобывающей промышленности въ главнѣйшихъ государствахъ земнаго шара, не излишне подвести итога всей мировой 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 остальные государства въ совокупности едва доставляютъ на мировой рынокъ около 3%. На этомъ основаніи небезинтересно сопоставить данныя по добычѣ нефти 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 принять 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 принять въ 8 пуд.

| До-<br>быто. | Въ<br>Соединен.<br>Штатахъ<br>пудовъ. | %    | Въ<br>Россіи<br>пудовъ. | %    | До-<br>быто. | Въ<br>Соединен.<br>Штатахъ<br>пудовъ. | %    | Въ<br>Россіи<br>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 растетъ, и весьма вѣроятно, что уже въ текущемъ году Россія получитъ преобладающее положеніе.

