Его Превосходительству
Петру Михайловичу Романову
Г. И. Б. Барановскій
Господину Товарищу Министра Финансовъ.
Отъ автора Тайнаго Совѣтника Барановскаго.
Мюнхенъ 22 Ноябр. 1901 г.
5 Декабр.

ТОРГОВЛЯ КЕРОСИНОМЪ

ВЪ ГЕРМАНІИ

25229

БИБЛІОТЕКА Ученаго Комитета Мин. Фин.

ПОДЪ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫМЪ ВЛІЯНІЕМЪ АМЕРИКАНСКОЙ МОНОПОЛІИ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія В. Киршбаума, Дворц. площ., д. М-ва Финансовъ.
1901.

21330

Е. И. Ѣ.

Библиотека Ученаго Комитета Мин. Фин.

25229.

ТОРГОВЛЯ КЕРОСИНОМЪ ВЪ ГЕРМАНІИ

ПОДЪ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫМЪ ВЛІЯНІЕМЪ АМЕРИКАНСКОЙ МОНОПОЛІИ.

39

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія В. Киршбаума, Дворц. площ., д. М-ва Финансовъ.
1901.

Библиотека НКФ СССР

75465

Торговля керосиномъ въ Германіи подъ исключительнымъ вліяніемъ американской монополіи.

(Трестъ Роккфеллера).

I. Сущность и происхожденіе трестовъ.

Въ англійскомъ законодательствѣ, воспрещающемъ учрежденіе союзовъ съ монопольною цѣлью (Trust's), существуетъ слѣдующее опредѣленіе треста: „это особый видъ пользованія и владѣнія предметами, предоставляемыми собственниками этихъ предметовъ извѣстному сообществу для извлеченія возможныхъ прибылей изъ торговли этими предметами"; другими словами, трестъ есть синдикатъ (союзъ), образуемый или отдѣльными лицами или нѣсколькими уже существующими обществами (юридическими лицами) съ цѣлью установить монополію въ торговлѣ извѣстными предметами посредствомъ складки капиталовъ или самыхъ продуктовъ, товаровъ, машинъ, вообще предметовъ предпринятой эксплоатаціи. Тресты явленіе происхожденія недавняго; мысль о нихъ зародилась въ Англіи въ половинѣ отошедшаго въ вѣчность XIX столѣтія, но уже въ 1860 году были приняты въ Англіи карательныя мѣры противъ монопольныхъ поползновеній нѣкоторыхъ образовавшихся въ то время промышленныхъ и торговыхъ союзовъ съ явными монопольными цѣлями. Въ Англіи, гдѣ законность во внутреннихъ дѣлахъ не лишена значенія и силы и поддерживается общественнымъ мнѣніемъ, тресты не могли укорениться; зато, въ Соединенныхъ Штатахъ эти монопольные союзы пріобрѣли благодарную для своей противозаконной дѣятельности почву. Хотя законодательство и судебныя власти С.-А. Соединенныхъ Штатовъ не могли не признать противозаконности какъ учрежденія трестовъ, такъ и монопольной, эксплоататорской ихъ дѣятельности, но С. Америка, по преимуществу, страна компромиссовъ, и нѣтъ народа, который бы менѣе стѣснялся законностью и успѣшнѣе обходилъ законы для достиженія своекорыстныхъ цѣлей, чѣмъ американцы. Этому благопріятствуетъ также крайнее разнообразіе законодательствъ въ различныхъ штатахъ; то, что запрещается и преслѣдуется въ одномъ штатѣ, дозволяется или не запрещается въ другомъ, иногда сосѣднемъ, чѣмъ и пользуются учредители трестовъ,

основывая ихъ тамъ, гдѣ встрѣчаютъ менѣе къ тому препятствій. Тресты для своей эксплоатаціи естественно избираютъ предметы и товары всеобщаго народнаго потребленія. Въ числѣ такихъ предметовъ, послѣ произведеній земледѣлія, удовлетворяющихъ насущнымъ потребностямъ народнаго пропитанія, одно изъ первыхъ мѣстъ на международномъ рынкѣ занимаютъ въ наше время: 1) нефтяные продукты, служащіе цѣлямъ освѣщенія, отопленія и приведенія въ движеніе моторовъ и 2) постоянно входящій въ большее употребленіе сахаръ; на эти два продукта учредители трестовъ, съ самаго начала, обратили особенное вниманіе; кромѣ этихъ двухъ предметовъ, американскіе тресты, число которыхъ насчитывается сотнями, успѣли захватить многочисленные предметы народнаго потребленія; этому захвату подверглись самые разнообразные товары, именно: каменный уголь стальныя и желѣзныя издѣлія, стальные рельсы, всякія желѣзнодорожныя принадлежности, вагоны, экипажи, газовыя приспособленія, оконныя стекла; затѣмъ, свинецъ, олово, минеральныя краски; далѣе, бакалейные и москательные товары, аптекарскіе и химическіе припасы; шелкъ и ленты, шерстяныя издѣлія, ковры, нити и нитяныя и вязальныя издѣлія, иглы; не избѣгли трестовъ телеграфы, страхованіе, транспортныя учрежденія, мукомольныя мельницы. Дѣло въ Америкѣ дошло до того, что явились поползновенія привлечь къ учрежденію трестовъ сельскихъ хозяевъ и установить монопольныя цѣны на хлѣба всѣхъ сортовъ, на сѣно, на хлопокъ. Приведеннымъ исчисленіемъ, конечно, не исчерпаны всѣ предметы, захваченные трестами, число которыхъ, по свѣдѣніямъ нью-іоркскаго „Journal of Commerce and Commercial Bulletin“, въ началѣ 1899 года доходило до 371; съ тѣхъ поръ число трестовъ и предметовъ ихъ эксплоатаціи постоянно увеличивалось и принадлежащій американскимъ трестамъ капиталъ опредѣляютъ приблизительно громадной, почти невѣроятной, цифрой пятидесяти милліардовъ франковъ.

Эксплоатація американскихъ трестовъ не ограничивается Америкой; они перенесли свою дѣятельность въ Европу, и эта дѣятельность по торговлѣ керосиномъ въ Германіи и составляетъ предметъ настоящей статьи.

2) Дѣятельность американскаго общества Standart Oil Company (Роккфеллеровскаго треста) по керосиновой торговлѣ въ Германіи. Заявленіе депутата Бассермана въ засѣданіи рейхстага 9 декабря 1897 года.

Въ концѣ 1897 г. общее вниманіе въ Германіи возбуждено было весьма важнымъ экономическимъ вопросомъ о торговлѣ керосиномъ. Въ засѣданіи германскаго рейхстага 9 декабря 1897 г. [1]) депутатъ

[1]) Reichstag. 9 Legislatiwe Periode V Session 189⁷/₈. Стр. 107—116. 6 Sitzung am Donnerstag 9 December 1897 г.

Бассерманъ обратился съ запросомъ: «какія мѣры союзныя правительства предполагаютъ принять для противодѣйствія стремленію американскаго Standard Oil Company монополизировать германскую торговлю керосиномъ»? При этомъ депутатъ Бассерманъ высказалъ слѣдующее: «Стремленіе этого монопольнаго американскаго общества весьма ощутительно не для однихъ торговцевъ, но и для всѣхъ безъ исключенія потребителей керосина. Весьма дѣятельный спекуляторъ, американецъ Роккфеллеръ, сумѣлъ разными продѣлками еще въ 1862 г. сосредоточить въ своихъ рукахъ керосиновое дѣло въ Пенсильваніи. Разслѣдованія, произведенныя въ томъ же 1862 г. американскимъ конгрессомъ, обнаружили, что благодаря весьма выгоднымъ контрактамъ, заключеннымъ Роккфеллеромъ съ американскими ж.-д. обществами, и представленнымъ ему низкимъ фрахтамъ, онъ сумѣлъ побѣдить своихъ конкуррентовъ и получить, въ теченіе года, шесть милліоновъ долларовъ чистой прибыли; несмотря на многочисленные миттинги, заявлявшіе протесты противъ него и противъ потворствовавшихъ ему ж.-д. обществъ. Дѣло окончилось побѣдой Роккфеллера; онъ умѣлъ распространить свое вліяніе на всѣ страны, въ которыхъ американскій керосинъ вошелъ въ употребленіе, американское законодательство, направленное противъ монопольной дѣятельности Роккфеллера и трестовъ вообще (монопольныхъ союзовъ), оказалось безсильно противъ Роккефеллера; онъ сумѣлъ самихъ потребителей керосина въ Америкѣ привлечь въ составъ своего монопольнаго общества, придавъ ему видъ акціонернаго, и уже въ 1893 г. это Роккфеллеровское общество обладало капиталомъ въ сто милліоновъ долларовъ (97.500,000 долл.). Дѣятельность этого Роккфеллеровскаго Standard Oil C°, какъ въ Америкѣ, такъ и въ странахъ Европы, въ которыхъ оно утвердилось, отличается безпощаднымъ устраненіемъ отъ дѣла всѣхъ тѣхъ дѣятелей и посредниковъ керосиновой торговли, которые не желаютъ подчиниться ему; для достиженія своихъ монопольныхъ цѣлей это общество неразборчиво въ средствахъ; оно не отступаетъ предъ самыми сильными способами разоренія своихъ конкуррентовъ, а въ своемъ отечествѣ, Америкѣ, прибѣгаетъ и къ подкупамъ людей, вліяніе и власть имѣющихъ. Чтобы убѣдиться, какое значеніе для Германіи имѣетъ это общество, вмѣстѣ съ подчинившимися ему германскими обществами керосиновой торговли, достаточно привести цифровыя данныя. Въ 1896 г. ввезено въ Германію 876,586 тоннъ (62 пуда въ тоннѣ) нефтян. товаровъ на сумму около 63 милліоновъ марокъ (рубль — 2 мк. 15 пф.), изъ этого количества 800,000 [1]) тоннъ американскихъ. Было время,

[1]) 800 тысячъ тоннъ составляютъ нѣсколько болѣе 49.600,000 пудовъ, такъ какъ въ тоннѣ содержится нѣсколько больше 62 пудовъ, именно 62,02801 пудовъ.

когда керосиновая ввозная и вывозная торговля въ Германіи находилась въ рукахъ торговыхъ домовъ ганзейскихъ портовъ Сѣвернаго и Балтійскаго морей; постепенно эти торговые дома исчезали или прекращали свою дѣятельность по керосиновой торговлѣ; Standard Oil Company выкупило керосиновое дѣло отъ нѣкоторыхъ нѣмецкихъ фирмъ, другія фирмы приняло въ свое товарищество, и наконецъ, разорило многія фирмы, весьма искусно понижая цѣну керосина, чтобы убить конкурренцію. Такимъ образомъ, фирма August Sanders & C° въ Гамбургѣ, кенигсбергское торговое общество рафинированія нефти Августа Корфа въ Бременѣ, штеттинское общество для ввоза американской нефти и склада ея вынуждены были или прекратить керосиновое дѣло, или соединиться съ американскимъ Standard Oil C°. Изъ нѣмецкихъ керосинныхъ фирмъ болѣе другихъ держались Philipp Poth въ Мангеймѣ и фирма Rassow Jung C° въ Бременѣ; обѣ эти значительныя фирмы вынуждены были присоединиться къ Standard Oil C°; американское общество очень просто достигло своей цѣли. Властвуя въ то время въ Роттердамѣ и Антверпенѣ, гдѣ, при началѣ борьбы, существовала цѣна netto за 100 килогр. безпошлиннаго петролеума 10 мк.; оно понизило цѣну въ мѣстностяхъ дѣятельности фирмъ Ph. Poth и фирмы Rassow Jung & C° Кельнѣ, Майнцѣ, Мангеймѣ, Мюнстерѣ и въ Вестфаліи Standard Oil C° такимъ образомъ до мк. 7,60 въ Кельнѣ 8,50, въ Майнцѣ 8,80 и въ Мангеймѣ; агентства названныхъ двухъ фирмъ, вынужденныхъ слиться съ американскимъ обществомъ и ихъ склады въ Флиссингенѣ, Роттердамѣ, Амстердамѣ, Мюльгеймѣ на Рейнѣ, Майнцѣ, Мангеймѣ, Страсбургѣ, Базелѣ, Бремергавенѣ поступили въ распоряженіе Standard Oil C°. Съ этихъ поръ эта компанія эксплоатируетъ всю Германію чрезъ посредство обществъ American Petroleum C°; Manhem-Bremer Petroleum Geselschaft и Deutsch Americanische Petroleum Gesellschaft. Всѣ эти общества созданы американскимъ Standard Oil C° и ревностно служатъ его монопольнымъ цѣлямъ». Вопросъ о монопольной торговлѣ американцевъ въ Германіи обсуждался еще прежде въ рейхстагѣ и графъ Посадовскій, занимавшій въ 1895 г. постъ статсъ-секретаря по финансовому управленію, въ засѣданіи рейхстага 25 февраля того года выразился слѣдующимъ образомъ о дѣятельности Standard Oil C-ny: „въ послѣднее время петролеумъ повысился въ Германіи въ цѣнѣ на 150% (sic); это повышеніе дѣло американскаго роккфеллеровскаго союза (треста), которому бывшій президентъ Соединенныхъ Штатовъ Клевеландъ далъ весьма мѣткое прозвище коммунизма маммоны (Kommunismus des Mammons). Такое повышеніе цѣны керосина, если обстоятельства не измѣнятся, если цѣна не понизится и потребленіе петролеума въ Германіи не уменьшится, по точному исчисленію, приведенному статсъ-секретаремъ графомъ Посадовскимъ, выразится ежегоднымъ для народонаселенія Германіи

увеличеніемъ расхода на этотъ необходимый предметъ потребленія въ триста милліоновъ марокъ (sic)». Ссылаясь на это заявленіе статсъ-секретаря графа Посадовскаго, сдѣланное рейхстагу въ засѣданіи 25 февраля 1895 г., и продолжая свою дѣльную и энергичную рѣчь, депутатъ Бассерманъ указалъ на то, «что въ томъ же 1895 г. въ засѣданіи рейхстага 3 мая, по поводу запроса депутата Циммермана, статсъ-секретарь Беттихеръ выразилъ мнѣніе о настоятельной и неотложной необходимости принятія рѣшительныхъ мѣръ противодѣйствія американской керосиновой монополіи, обсужденіе которыхъ начато было тогда какъ союзнымъ германскимъ правительствомъ, такъ и прусскимъ министерствомъ, и что въ засѣданіи рейхстага 2 декабря слѣдующаго 1896 г. тотъ же статсъ-секретарь Беттихеръ заявилъ рейхстагу, что обсужденіе этихъ мѣръ несомнѣнно должно привести къ принятію рѣшительныхъ мѣръ противодѣйствія американской монополіи какъ со стороны отдѣльныхъ германскихъ правительствъ, такъ и по почину рейхстага». Приведя въ рѣчи своей всѣ изложенныя правительственныя заявленія, депутатъ Бассерманъ обратилъ вниманіе рейхстага на то, „что до конца 1897 г. никакихъ мѣръ противъ американской монополіи не было принято и поводомъ къ запросу его, депутата Бассермана, въ засѣданіи рейхстага 9 декабря 1897 г. послужилъ сдѣлавшійся въ то время общеизвѣстнымъ фактъ принятія американскимъ обществомъ Standard Oil C⁰ настоятельныхъ мѣръ къ побужденію тѣхъ нѣмецкихъ торговцевъ керосиномъ, которые еще не подчинились ему, принять составленные этимъ обществомъ весьма замѣчательные наглостью своею контракты, условія которыхъ получили, къ счастію, по выраженію депутата Бассермана, въ Германіи общую извѣстность. Такъ, § 1 этихъ контрактовъ обязываетъ торговцевъ керосиномъ пріобрѣтать товаръ исключительно отъ подчиненныхъ Standard Oil C⁰ обществъ, § 2 контракта опредѣляетъ минимальное количество продаваемаго торговцу керосина; при этомъ для каждаго торговца строго опредѣляется раіонъ продажи; § 3 опредѣляетъ продажную цѣну, ниже которой контрагентъ обязывается не продавать; § 5 опредѣляетъ размѣръ назначаемаго отъ Standard Oil C⁰ торговцамъ, коммисіоннаго вознагражденія; § 7 контракта установляетъ, что 10 и числа 20, а также въ послѣдній день каждаго мѣсяца, торговцы обязаны представлять, по данной формѣ, американскому обществу отчетныя вѣдомости съ показаніемъ именъ покупателей, ихъ мѣстожительства, количества отпущеннаго имъ керосина и продажной цѣны; контрагенты по керосиновому дѣлу обязуются вести совершенно отдѣльное отъ другихъ дѣлъ счетоводство и подчиняться контролю Standard Oil C⁰ во всякое время; счетныя книги доставляются американскимъ обществомъ, съ которымъ заключается контрактъ. Въ случаѣ неисполненія этихъ условій, опредѣляются значительныя пени. Такія

явныя, совершенно своекорыстныя, монопольныя стремленія американцевъ, стѣснявшія нѣмецкихъ торговцевъ, не могли не возбудить сильнаго противодѣйствія, выразившагося въ совѣщаніяхъ торговцевъ керосиномъ; на это дѣло обратила отчасти вниманіе и торговая палата (Handelskammer). Standard Oil C⁰ какъ въ Америкѣ, такъ и въ Германіи задалась цѣлью не брезгать самыми предосудительными пріемами, устроить частную монополизацію какъ оптовой, такъ и раздробительной керосиновой торговли и сдѣлать оптовыхъ и мелочныхъ торговцевъ керосиномъ безусловно отъ себя зависимыми. Дѣло уже въ 1897 г. дошло до того, что во многихъ мѣстахъ Германіи, торговцы „помимо американскаго керосина Standard Oil C⁰, другаго керосина получить не могутъ и вынуждены, для исполненія принимаемыхъ ими предъ потребителями и предъ другими торговцами въ раздробь обязанностей, обращаться исключительно къ Standart Oil C⁰ и къ зависящимъ отъ нея германскимъ обществамъ. Въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ Германіи Standart Oil C⁰ пошла далѣе, именно тамъ, гдѣ со стороны торговцевъ по раздробительной продажѣ не встрѣтило безусловнаго подчиненія; такъ, въ мѣстностяхъ по Саарѣ, Рейну въ Вестфаліи, въ Саарбрюкенѣ, Кейзерлаутернѣ, Линдау, Нейштадтѣ и Шпейерѣ американское общество совершенно устранило нѣмецкихъ посредниковъ въ керосиновой торговлѣ и, войдя въ непосредственныя сношенія съ мелочными потребителями, доставляло имъ керосинъ на домъ. Въ Бременѣ уже въ концѣ 1897 года не существовало самостоятельныхъ керосиновыхъ „нѣмецкихъ торговцевъ“. Американское общество успѣло заключить съ ними контракты, содержаніе которыхъ изложено выше, на сроки до 1901 и далѣе до 1905 г. и контракты эти уничтожили посредствующую нѣмецкую торговлю керосиномъ. Несомнѣнно, что современемъ въ каждомъ нѣмецкомъ городѣ будутъ существовать центральные американскіе керосиновые склады, въ потребномъ для монополіи количествѣ; для привлеченія къ заключенію этихъ контрактовъ американское общество не уклонялось даже отъ вознагражденій торговцевъ, очутившихся съ большими запасами керосина, во время умышленнаго пониженія цѣнъ, предоставляя въ ихъ пользу разницу, лишь бы склонить ихъ къ вступленію въ монопольный союзъ; прибыль отъ такихъ сдѣлокъ торговцевъ съ американскимъ обществомъ въ 1897 г. исчислялась 3,60 въ маркѣ на бочку; такой прибыли отъ правильной, самостоятельной торговли, конечно, никогда не получалось.—Въ 1897 г. произошло въ Германіи нѣкоторое пониженіе цѣнъ керосина; это объясняется слѣдующимъ: въ это время фирмы Poth и Rasow, Jung & C⁰, будучи еще самостоятельными и независимыми отъ американской компаніи, для противодѣйствія послѣдней, слились въ одно общество и произвели нѣкоторое повышеніе цѣнъ на керосинъ, противодѣйствуя искусственному пониженію ихъ со стороны Stan-

dard Oil C-ny, тогда на сцену выступило другое, независимое американское общество Pure Oil Company, устроило склады въ Гамбургѣ и, въ видахъ конкурренціи, произвело пониженіе цѣнъ. Колебаніе цѣнъ въ Германіи въ 1897 году зависѣло отъ того, успѣла ли Standard Oil C-ny въ той или другой мѣстности окончательно уничтожить конкурренцію нѣмецкихъ торговцевъ или нѣмецкіе торговцы еще продолжали борьбу съ американскою монополіею. Уже въ 1897 году представлялась опасность, что Standard Oil C-ny покроетъ всю Германію сѣтью своихъ монопольныхъ учрежденій и конкурренція съ американскимъ обществомъ сдѣлается совершенно невозможною, и какъ потребители керосина, такъ и торговцы очутятся въ полнѣйшей отъ нея зависимости; цѣны будутъ произвольно устанавливаться американскимъ обществомъ и американцы, завоевавъ всемірную монополію въ керосинной торговлѣ, извлекутъ изъ нея возможно большую прибыль. Бельгія, подчинившаяся американской монополіи уже въ 1897 г., платила за керосинъ отъ 25 до 28% болѣе, чѣмъ Германія. Противъ возможности чрезмѣрнаго повышенія цѣнъ на керосинъ, по заявленію депутата Бассермана, возражаютъ обыкновенно указаніемъ на то, что всегда можно прибѣгнуть къ другимъ освѣтительнымъ матеріаламъ; при этомъ имѣютъ въ виду газъ и электричество, но слѣдуетъ помнить, что устройство газоваго или электрическаго освѣщенія соединено со сложнымъ и требующимъ значительныхъ затратъ оборудованіемъ, съ постройками и приспособленіями. Еще въ 1895 г. рѣчь шла въ германскомъ рейхстагѣ о кали-карбидѣ, спиртѣ, ацетиленѣ, какъ средствахъ освѣщенія, но вопросъ о степени пригодности этихъ „веществъ не вырѣшенъ окончательно, а между тѣмъ керосинъ несомнѣнно имѣетъ огромную будущность, какъ освѣтительный и машинодвигательный матеріалъ“. Самый существенный для Германіи въ керосиновомъ дѣлѣ вопросъ тотъ, что значительное повышеніе цѣны на этотъ матеріалъ тяжело отзывается на потребителяхъ; при повышеніи цѣны на 1 марку, увеличеніе издержекъ общаго въ Германіи потребленія керосина выражалось въ 1897 г. цифрою отъ 8 до 10 милліоновъ марокъ, при увеличеніи цѣны на 5 марокъ потребуется для покрытія общаго потребленія еще 50 милліоновъ марокъ.—Какъ велико могущество Standard Oil C⁰ тому доказательствомъ можетъ служить слѣдующій фактъ: „Times“ 10 апрѣля 1895 года заявилъ о томъ, что Standard Oil C⁰ намѣрено дѣйствовать на повышеніе цѣнъ керосина; въ это 10 апрѣля цѣна въ Берлинѣ на керосинъ была мк. 21,50, на слѣдующій день 11 она повысилась до мк. 31,20, а 17 апрѣля дошла до 34,20, т. е. на 13 мк. болѣе. Цѣны керосина въ Германіи въ 1897 году были такъ высоки, въ сравненіи съ настоящей стоимостью товара, что Manheim-Bremen Petroleum Gesellschaft выдало въ первомъ полугодіи весь

годовой дивидендъ 40%; не менѣе того получило прибыли и нѣмецко-американское общество. При дебатахъ въ рейхстагѣ 3 мая 1897 года, по запросу графа Каница-Подангена, относительно американскаго таможеннаго тарифа, оказалось, что Standard Oil C⁰ выдала за 1896 г. въ дивидендъ 31%, а 15 марта 1897 г. за 2½ мѣсяца выплатила въ дивидендъ еще 10%. Можно ожидать, что если Standard Oil C⁰ совершенно овладѣетъ дѣломъ, цѣны керосина вовсе не будутъ объявляемы ни на биржахъ, ни въ газетахъ, а потребителямъ и торговцамъ придется получать товаръ по цѣнамъ, произвольно установленнымъ монопольнымъ американскимъ обществомъ.

Въ рейхстагѣ возбужденъ былъ весьма естественный вопросъ: почему страны, производящія керосинъ, и прежде всѣхъ Россія, допускаютъ такую монополизацію и не стараются овладѣть германскимъ рынкомъ.—Оказалось что въ предшествовавшее 1897 г. трехлѣтіе вывозъ изъ Россіи керосина въ Германію уменьшился на 50%; въ Германіи этотъ фактъ объясняли въ то время соглашеніемъ русскихъ дѣятелей, по керосиновой торговлѣ, съ американцами. Кромѣ Россіи, довольно значительною производительницею керосина является Галиція, но, во 1-хъ, Галиція, естественно, прежде всего удовлетворяетъ мѣстнымъ потребностямъ въ керосинѣ Австро-Венгріи и, кромѣ того, причиной незначительности вывоза въ Германію керосина изъ Галиціи въ 1897 г. являлись высокіе ж.-д. фрахты, а также и то обстоятельство, что германскія таможенныя пошлины оказались невыгодными для галиційскаго вывоза. Въ 1897 г. возникалъ въ Германіи вопросъ о дѣятельной конкурренціи общества, извѣстнаго подъ именемъ Pure Oil C⁰ монопольному Standard Oil C⁰, но капиталъ этого Pure Oil C-ny оказался слишкомъ незначительнымъ для того". Далѣе, депутатъ Бассерманъ заявилъ рейхстагу, „что распространеніе со стороны Standard Oil C⁰ монополіи на Германію и на другія страны Западной Европы несомнѣнно; страны, производящія петроль, съ этимъ монопольнымъ американскимъ обществомъ не конкуррируютъ, или не могутъ конкуррировать, по разнымъ причинамъ; „какія-же мѣры", спрашивалъ депутатъ Бассерманъ, „можно и должно принять противъ этой монополіи, особенно вредной для германскаго народа, для котораго керосинъ, какъ самый дешевый и удобный освѣтительный матеріалъ, сдѣлался насущною потребностью". Монополія эта запустила въ германскую почву глубокіе корни; дѣйствовать противъ нея общими законодательными мѣрами, по мнѣнію депутата Бассермана, весьма затруднительно. Несмотря, однакоже, на трудность этой задачи, еще въ 1897 г. были заявлены рейхстагу нѣкоторыя мѣры противодѣйствія американской монополіи, указанныя въ печати людьми, живо заинтересованными въ дѣлѣ. Въ ряду этихъ

мѣръ, первое мѣсто занимаетъ вывозъ керосина изъ Россіи, а въ видахъ поощренія его признавалось необходимымъ установленіе обязательности для раздробительной торговли продажи керосина по вѣсу, а не по мѣрамъ емкости. Мѣра эта обусловливается слѣдующимъ соображеніемъ: русскій керосинъ тяжелѣе американскаго, торгующіе въ раздробь покупаютъ керосинъ по вѣсу, и если продаютъ его по мѣркамъ вмѣстимости, то не получаютъ той выгоды, какъ отъ продажи болѣе легкаго американскаго керосина; такимъ образомъ, при покупкѣ керосина на вѣсъ и при раздробительной продажѣ его на мѣру вмѣстимости выгоднѣе торговать американскимъ, чѣмъ русскимъ керосиномъ. Во Франціи это обстоятельство принято было во вниманіе; тамъ ввозная пошлина за очищенный керосинъ взимается, на основаніи измѣренія емкости, а не по вѣсу (пошлина по вѣсу допускается только для неочищеннаго керосина, по желанію товаровладѣльца); эта мѣра, принятая во Франціи, привела къ увеличенію ввоза русскаго керосина въ эту страну. На усмотрѣніе рейхстага предложенъ былъ и другой фактъ, доказывающій преимущество русскаго керосина предъ американскимъ. Русскій керосинъ содержитъ 70,5% составныхъ частей по объему, которыя при 150 до 250 градусахъ вскипаютъ, тогда какъ американскій керосинъ содержитъ только 50% такихъ составныхъ частей. Слѣдовало бы къ ввозу въ Германію допускать керосинъ только съ опредѣленнымъ минимальнымъ процентнымъ содержаніемъ означенныхъ составныхъ частей и этимъ положить препятствіе къ ввозу низкопробнаго американскаго керосина. Эта мѣра послужила бы также къ увеличенію ввоза русскаго керосина въ Германію. Въ Англіи для ввоза керосина требуется опредѣленная степень его доброкачественности, какъ освѣтительнаго матеріала. Далѣе, нѣмецкими спеціалистами предъявлено было требованіе, чтобы температура воспламеняемости, опредѣляемая нынѣ 21°, была повышена до 23°, или даже до 24° (въ Англіи предѣлъ воспламеняемости опредѣленъ въ 23°). Это послѣднее требованіе могло бы также благопріятствовать увеличенію ввоза въ Германію русскаго керосина и послужило бы къ сокращенію ввоза слишкомъ легко воспламеняющагося и вспыхивающаго, а слѣдовательно небезопаснаго въ ежедневномъ употребленіи, керосина; въ этихъ видахъ представлено было рейхстагу предложеніе: легко вспыхивающіе небезопасные керосины обложить высшею пошлиною противъ тѣхъ, предѣлъ воспламененія которыхъ опредѣляется 23° или 24°. Въ русскомъ керосинѣ предѣльная точка воспламененія гораздо выше, чѣмъ въ американскомъ, именно въ русскомъ она опредѣляется 32°, а въ американскомъ керосинѣ, т. наз. не взрывчатомъ (nicht explodirenden), который не составляетъ предмета вывоза, предѣломъ вспышки считается 45°. Принятый для Германіи пре-

дѣлъ воспламеняемости въ 21° признанъ экспертами-химиками совершенно несоотвѣтственнымъ положенію дѣла.

Далѣе химиками было предъявлено требованіе установить количественное отношеніе содержанія въ керосинѣ тяжелыхъ составныхъ частей къ легкимъ. Естественно возникаетъ при этомъ вопросъ: приспособлены ли общеупотребительныя въ Германіи лампы къ русскому керосину? Русскіе импортеры отвѣчаютъ на этотъ вопросъ почти утвердительно; указывая на то, что для приспособленія нѣмецкихъ лампъ къ русскому керосину достаточно весьма простого измѣненія устройства цилиндра, въ виду усиленія притока воздуха, требуемаго болѣе тяжелымъ, чѣмъ американскій, русскимъ керосиномъ. Какъ на средства увеличенія ввоза въ Германію русскаго керосина указывали также: 1) на пониженіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ не только въ Германіи, но и въ Россіи; 2) на предпочтеніе русскаго керосина въ Германіи при подрядномъ съ торговъ отъ правительства его заготовленіи; въ 1897 г. и еще прежде управленіе баденскими желѣзными дорогами и военное начальство въ Метцѣ признавали выгоднымъ пріобрѣтать для своихъ надобностей русскій керосинъ съ подряда.—

Возникло также предположеніе уменьшить пошлины на сырую нефть, даже допустить безпошлинный ея привозъ въ Германію; предположеніе это имѣло цѣлью устройство въ самой Германіи очистительныхъ нефтяныхъ заводовъ, что было бы весьма выгодно, особенно потому, что отбросы рафинированія нефти представляютъ превосходный матеріалъ для отопленія, которымъ могло бы воспользоваться и пароходство, и заводская промышленность. Пониженіе пошлины на сырую нефть, несомнѣнно, увеличило бы ввозъ въ Германію и галиційской нефти и имѣло бы послѣдствіемъ учрежденіе очистительныхъ заводовъ; въ Силезіи, на границѣ съ Австріею, въ подкрѣпленіе этого мнѣнія, указываютъ на то, что для галиційскихъ производителей нефти выгоднѣе снабжать сырой нефтью сосѣднюю Германію, чѣмъ отдаленныя южныя части Австро-Венгріи, гдѣ галиційскій продуктъ встрѣчаетъ конкурренцію кавказской нефти. Представляется также возможность для германскихъ городскихъ управленій и для союзныхъ правительствъ противодѣйствовать монополіи Standard Oil C° устройствомъ складовъ съ цистернами, желѣзнодорожныхъ вагоновъ, цистернъ, пароходовъ съ наливными приспособленіями. Гамбургскій сенатъ сдѣлалъ въ этомъ направленіи попытку, устроивъ склады съ цистернами, которые предоставляетъ нанимать желающимъ. Въ Австріи также существуютъ уже вагоны-цистерны. Возможность пользоваться указанными приспособленіями для храненія и передвиженія нефтяныхъ продуктовъ водой и по желѣзнымъ дорогамъ облегчила бы конкуренцію нѣмецкихъ предпринимателей съ Standard Oil C°.— Общество Pure Oil C°, конкуррирующее съ Standard Oil C°, уже въ

1897 г. вступило на этотъ путь, и въ интересахъ германскихъ правительствъ было бы", какъ утверждаетъ депутатъ Бассерманъ, „оказать покровительство этому начинанію. Государственная власть имѣетъ полное право, и это входитъ въ кругъ существенныхъ обязаностей правительствъ, принимать мѣры противодѣйствія и запрещенія противъ такихъ соглашеній, задача которыхъ состоитъ или въ искусственномъ увеличеніи продажной цѣны предметовъ обще-народнаго потребленія, или же искусственное пониженіе цѣнъ такихъ же необходимыхъ народонаселенію предметовъ потребленія, въ ущербъ производителей этихъ предметовъ; въ Австріи обсуждался проектъ закона, представленный законодательной власти 1 іюня 1897 года и налагавшій на виновныхъ въ подобныхъ вредныхъ соглашеніяхъ наказаніе тюремнымъ заключеніемъ отъ 8 дней до 3 мѣсяцевъ, соединеннымъ со штрафомъ до 5,000 гульденовъ. Германскій высшій судъ — Reichsgericht—также въ 1897 году обсуждалъ этотъ вопросъ о соглашеніяхъ (картеляхъ) и пришелъ къ слѣдующему разумному и основательному постановленію: синдикаты и картельныя соглашенія только въ такомъ случаѣ дозволительны, когда поставляютъ своею цѣлью предотвратить хозяйственное разореніе извѣстнаго класса производителей продуктовъ сельскаго хозяйства и другихъ необходимыхъ для народнаго потребленія предметовъ, такъ какъ искусственное пониженіе цѣнъ на эти предметы насущной народной потребности, лишая работодателей средствъ или уменьшая ихъ средства, вредно отзывается на всемъ народѣ, а особенно на рабочихъ и людяхъ, добывающихъ ежедневнымъ сельскохозяйственнымъ трудомъ средства къ жизни. Рейхсгерихтъ, мотивируя свое постановленіе, признаетъ только такія соглашенія и синдикаты не противными принципамъ промышленной свободы; тѣ же синдикаты и соглашенія, которыя ведутъ къ искусственному повышенію цѣнъ на предметы общаго потребленія, къ монополіи и эксплоатаціи потребителей, на основаніяхъ злонамѣренной стачки, должны подлежать мѣрамъ пресѣченія и наказанія. На основаніяхъ приведеннаго постановленія рейхсгерихта, законодательная власть, съ своей стороны, имѣла бы право и обязанность узаконить, по мнѣнію депутата Бассермана, недѣйствительность всѣхъ указанныхъ договоровъ Standard Oil C°, имѣющихъ характеръ ростовщичества. Въ заключеніе депутатъ Бассерманъ высказалъ, что необходимо мѣрами правительства поддержать нѣмецкихъ борцовъ противъ американской монополіи, что зависитъ отъ союзныхъ германскихъ правительствъ, вниманіе которыхъ онъ счелъ долгомъ обратить на болѣе и болѣе распространяющееся зло; онъ ждетъ отъ людей весьма хорошо знакомой ему среды возраженія, что всѣ мѣры, указанныя имъ, не приведутъ ни къ чему. Американская компанія слиш-

комъ могущественна, чтобы не побѣдить всякое ей противодѣйствіе, но, съ своей стороны, онъ, депутатъ, признаетъ неотложную необходимость этихъ мѣръ, въ которыхъ противники монополіи должны найти опору для своего противодѣйствія. Мѣры эти слѣдуетъ принять безотлагательно, иначе Standard Oil C⁰ распространитъ на всю Германію окончательно прочную свою монопольную организацію и тогда всѣ средства противодѣйствія окажутся тщетными.

3) Отвѣтъ министра внутреннихъ дѣлъ графа Посадовскаго на заявленіе депутата Бассермана.

Прусскій министръ внутреннихъ дѣлъ гр. Посадовскій, въ отвѣтѣ своемъ на изложенныя въ засѣданіи рейхстага 9 декабря 1897 г. заявленія депутата Бассермана, предъявилъ рейхстагу слѣдующее объясненіе: „рѣшеніе предложеннаго вопроса крайне трудно; съ одной стороны, является могущественный производитель керосина и вмѣстѣ собственникъ весьма значительнаго количества сырой нефти, съ другой, нѣмецкіе торговцы-покупатели нефтяныхъ продуктовъ, которые вошли съ Standard Oil C⁰ и съ зависящими отъ нея обществами въ частныя правомѣрныя, договорныя отношенія. Возникаетъ вопросъ: можетъ ли законодательная власть вмѣшаться въ эти частныя правовыя отношенія, которыя нынѣ весьма многіе, интересующіеся дѣломъ, склонны характеризовать юридически, по отношенію къ нѣмецкимъ участникамъ въ дѣлѣ, какъ conditiones turpes (условія нечестныя). На это основательно можно возразить, что отъ правительства желаютъ не совсѣмъ удобнаго вмѣшательства въ частные договоры между покупателями и продавцами; если бы даже одна изъ заинтересованныхъ сторонъ и признала заключенныя ею условія нечестными, то еще представляется сомнительною юридическая возможность уничтоженія самихъ договоровъ; кто изъ нѣмецкихъ торговцевъ еще не заключилъ такихъ договоровъ, можетъ и не заключать ихъ“. Переходя къ фактамъ, министръ внутреннихъ дѣлъ гр. Посадовскій заявилъ, „что съ тѣхъ поръ, какъ дѣйствуетъ нѣмецко-американское керосиновое общество въ Бременѣ, отрасль Standard Oil C⁰, цѣны на керосинъ въ Германіи постоянно понижаются. Это отдѣленіе Standard Oil C⁰ основано въ 1890 году, когда средняя цѣна двойнаго центнера (Doppelzentner) керосина, доставляемаго Standard Oil C⁰ была мк. 13,3; въ 1891 году она упала до 12,6; въ 1892 г. до 11,1; въ 1893 г. до 9,5; въ 1894 г. цѣна немного повысилась до 9,7; въ 1895 г. въ рейхстагѣ возникли даже дебаты о керосинѣ вслѣдствіе этого повышенія цѣнъ. Вопросъ о причинахъ этого повышенія не выясненъ; была ли это спекуляція или повышеніе произошло отъ уменьшенія добычи петролеума—рѣшить трудно; представители нѣмецко-американскаго общества утверждаютъ, что въ 1895 г.

оно само понесло убытки. Въ апрѣлѣ 1895 г. цѣна дошла до 19 мк. за дв. ц., а средняя цѣна въ этомъ году выразилась цифрою 13,5; въ 1896 г. цѣна понизилась до 12,4; а въ 1897 г.—до мк. 10,82. Съ 1890 г. самая низкая цѣна выразилась цифрою мк. 9,28; въ Берлинѣ въ декабрѣ 1897 г. цѣна была 9,80". Гр. Посадовскій такое пониженіе цѣны на керосинъ приписываетъ „сосредоточенію торговли керосиномъ, получившему почти монопольный характеръ, и ловкимъ распоряженіямъ нѣмецко-американской компаніи по снабженію торговцевъ керосиномъ. Одинъ изъ представителей этой компаніи письменно заявилъ гр. Посадовскому, что компанія эта рѣшилась отказаться отъ заключенія упомянутыхъ выше стѣснительныхъ контрактовъ, заслужившихъ нареканія. именно для Мангейма; и что далѣе отъ заключенія такихъ контрактовъ, по всей вѣроятности, откажется и Мангеймъ – Бременская компанія. Такого отреченія керосинныхъ обществъ, подчинившихся Standard Oil C⁰ отъ заключенія съ нѣмецкими торговцами стѣснительныхъ контрактовъ", какъ полагаетъ гр. Посадовскій, однако, недостаточно, такъ какъ дѣло касается общихъ хозяйственныхъ интересовъ народа. Еще въ 1895 году, по поводу значительнаго возвышенія цѣнъ на керосинъ, гр. Посадовскій былъ озабоченъ вопросомъ: нельзя ли придти на помощь тѣмъ нѣмецкимъ фирмамъ, особенно въ Бременѣ и Мангеймѣ, которыя еще сохранили независимость отъ американской монополіи; единственнымъ для того средствомъ представлялось предоставленіе въ распоряженіе этихъ фирмъ оборотнаго капитала, достаточнаго для устройства во всѣхъ значительныхъ желѣзнодорожныхъ центрахъ большихъ складовъ съ цистернами и для постройки пароходовъ съ наливными приспособленіями не только для плаванія въ Америку, но и для нуждъ внутренняго рѣчнаго сообщенія. Пришлось придти къ убѣжденію, что для правительства это дѣло невозможно, такъ какъ не представлялось несомнѣнной увѣренности, что Standard Oil C⁰ не привлечетъ на свою сторону независимыхъ дотолѣ отъ нея дѣятелей по керосиновой торговлѣ такими выгодами, какихъ правительство не въ состояніи имъ предоставить".

Гр. Посадовскій полагаетъ, „что и рейхстагъ отказалъ бы въ кредитѣ на такое рискованное вмѣшательство правительства въ частныя торговыя отношенія по керосиновой торговлѣ".

„Для противодѣйствія дальнѣйшимъ монопольнымъ стремленіямъ и дѣйствіямъ Standard Oil C⁰ и для предотвращенія чрезмѣрнаго возвышенія цѣны на керосинъ", гр. Посадовскій, „соглашаясь отчасти съ указаніями депутата Бассермана, полагалъ бы возможнымъ прибѣгнуть къ слѣдующимъ мѣрамъ: 1) принять мѣры къ привлеченію въ Германію русскаго керосина; первые шаги для этого правительствомъ уже сдѣланы, русскій керосинъ оплачивается таможенными пошлинами не по вѣсу, а по мѣрѣ вмѣстимости, такъ какъ

онъ тяжелѣе американскаго; несмотря на это, особаго увеличенія ввоза русскаго керосина не замѣчается; въ 1894 году американскаго керосина ввезено въ Германію 7.574,139 двойныхъ центнеровъ; русскаго 232,091; въ 1895 г. русскаго керосина ввезено 550,000 дв. ц., въ 1896 г. 430,000; въ 1897 г. до октября 296 т. дв. ц. Россія или пренебрегаетъ, — какъ выразился гр. Посадовскій, — германскимъ рынкомъ, или цѣны ея не могутъ конкуррировать съ американскими. Въ видахъ привлеченія русскаго керосина,— какъ утверждаетъ гр. Посадовскій, — можно было бы для ввозимаго въ Германію керосина повысить точку возгораемости (вспышки); въ Германіи наиболѣе употребительный керосинъ Standard White въ 21° Цельзія, лучшій сортъ Water White въ 23°. Точка воспламеняемости русскаго керосина обыкновенно опредѣляется около 30°; покровительствуя русскому керосину, можно было бы для ввоза его въ Германію повысить точку воспламеняемости въ ущербъ менѣе доброкачественному американскому керосину, но отъ принятія этой мѣры пришлось воздержаться, такъ какъ съ нею неразрывно соединена болѣе совершенная и тщательная очистка русскаго керосина, что неминуемо произведетъ увеличеніе издержекъ производства, а слѣдовательно и возвышеніе цѣны на керосинъ, въ ущербъ нѣмецкимъ потребителямъ. Русскому керосину германское правительство уже оказало существенное покровительство предъ американскимъ, установивши обложеніе пошлиною по вмѣстимости, а не по вѣсу; идя далѣе въ этомъ направленіи, германское правительство могло бы узаконить, что продажа керосина въ Германіи обязательно должна производиться по вѣсу; очевидно, что, покупая русскій керосинъ по мѣркамъ вмѣстимости и продавая по вѣсу, нѣмецкій продавецъ на русскомъ керосинѣ зарабатывалъ бы болѣе, чѣмъ на американскомъ, болѣе легкомъ керосинѣ; но противъ принятія этой мѣры, по мнѣнію гр. Посадовскаго, представляются слѣдующія возраженія: раздробительная продажа керосина по вѣсу представляетъ болѣе затрудненій, чѣмъ общепринятый въ Германіи способъ продажи по мѣркамъ вмѣстимости, который,—какъ выразился гр. Посадовскій,—производится не только удобно, но даже изящно (elegant); далѣе, продажа по вѣсу, какъ объяснилъ гр. Посадовскій, затруднила бы доставку керосина въ дома и помѣщенія потребителей и уличную продажу его. Затѣмъ, гр. Посадовскій поставилъ весьма существенный вопросъ: какое практическое значеніе могутъ имѣть мѣры, которыя содѣйствовали бы водворенію въ Германіи очистки (рафинированія) петроля и какое вліяніе эти мѣры могли бы имѣть на прекращеніе американской монополіи?—Подобнымъ мѣрамъ, по заявленію гр. Посадовскаго, должны предшествовать еще другія мѣры: прежде всего, потребовалось бы

установить разницу въ пошлинахъ между очищеннымъ керосиномъ и сырымъ продуктомъ, т. е. можно бы удержать существующее обложеніе керосина 6 марками съ дв. ц. и понизить пошлину съ неочищеннаго керосина, что соединено съ значительнымъ уменьшеніемъ таможеннаго дохода, или же, сохраняя для неочищеннаго керосина 6 марокъ пошлины, пришлось бы увеличить пошлину на очищенный керосинъ; эти мѣры повысили бы естественно цѣну керосина, въ ущербъ потребителей, такъ какъ рафинеры керосина въ Германіи ни въ какомъ случаѣ не могли бы продавать очищенный керосинъ, по цѣнамъ, болѣе сходнымъ, чѣмъ американскіе монополисты; продажная цѣна нѣмецкихъ рафинеровъ зависѣла бы отъ цѣнности сырого продукта и отъ всѣхъ прочихъ издержекъ, въ томъ числѣ и издержекъ очистки. Еще одно соображеніе приведено гр. Посадовскимъ; отбросы отъ рафинированія петролеума, какъ весьма хорошій горючій матеріалъ для отопленія, могли бы конкурренціею своею повредить каменноугольному производству (?). Французское финансовое вѣдомство принесло большія жертвы, установляя различныя пошлины для очищеннаго и сырого петролеума съ цѣлью водворить во Франціи очистку петроля; послѣдствія этой мѣры не представляютъ ничего привлекательнаго, такъ какъ въ Германіи потребленіе керосина выражается 16,4 килограммами на человѣка, во Франціи же приходится всего 5,8 килогр. Притомъ, по свѣдѣніямъ, дошедшимъ до гр. Посадовскаго, Standard Oil C⁰ сумѣла втереться въ дѣла французскихъ очистительныхъ нефтяныхъ заводовъ, и если бы въ Германіи основались такіе заводы, то вмѣшательству въ ихъ дѣла американскихъ монополистовъ очень трудно было бы воспрепятствовать. Карательные законы противъ стачечныхъ соглашеній, по заявленію гр. Посадовскаго, ни въ Америкѣ, ни въ Европѣ не достигаютъ цѣли; монополисты всегда обходили эти законы, имѣя къ тому множество неуловимыхъ средствъ. Болѣе практичныя мѣры къ оказанію покровительства русскому керосину предъ американскимъ заключаются въ пониженіи желѣзнодорожныхъ фрахтовъ. Въ заключеніе гр. Посадовскій изложилъ слѣдующія соображенія, очевидно, разсчитанныя на captatio benevolnetiae нѣмецкихъ аграріевъ. Для усиленія производства нѣмецкихъ продуктовъ освѣщенія и отопленія, монопольнымъ стремленіямъ американской компаніи скорѣе всего можно было бы положить конецъ такимъ повышеніемъ пошлинъ на чужеземный продуктъ подобный керосину, которое сдѣлало бы возможнымъ замѣну петролеума нѣмецкими матеріалами освѣщенія и отопленія, высказывая эту мысль, гр. Посадовскій имѣлъ въ виду производившіеся, между прочимъ, и въ 1897 г. опыты освѣщенія спиртомъ; цѣна литра спирта въ то время была 20 пфениговъ, 100-процентный можно было получить по 26 пфениговъ за литръ; при такихъ цѣнахъ, по

увѣренію спеціалистовъ, спиртъ могъ бы конкуррировать съ керосиномъ, особенно въ случаѣ искусственнаго повышенія американскою монопольною компаніею цѣнъ на керосинъ; но, заявляя это, гр. Посадовскій не преминулъ усумниться въ возможности для производителей спирта, сельскихъ хозяевъ, поставлять спиртъ по 26 пфениговъ за литръ; во всякомъ же случаѣ, всякое повышеніе американцами цѣнъ керосина увеличиваетъ возможность замѣны керосина спиртомъ, увеличивая, вмѣстѣ съ тѣмъ, и шансы для производителей спирта; по мнѣнію гр. Посадовскаго, не чуждому ироніи и возбудившему смѣхъ въ рейхстагѣ, это было бы самымъ счастливымъ и желательнымъ разрѣшеніемъ аграрнаго вопроса въ Германіи, и нѣмецкія винокурни могли бы производить вдвое болѣе спирта, а если бы производство спирта возросло въ 4 раза, то нѣмецкій спиртъ и по количеству производства сравнялся бы съ американскимъ керосиномъ. И въ прежнее время, управляя министерствомъ финансовъ и затѣмъ, по должности министра внутреннихъ дѣлъ, гр. Посадовскій получалъ въ 1897 г. неоднократно заявленія спеціалистовъ, что спиртовыя лампы постоянно совершенствуются и есть надежда, что, по своему устройству, будутъ современемъ отвѣчать всѣмъ требованіямъ домашняго хозяйства". Гр. Посадовскій выразилъ, затѣмъ, увѣренность, „что въ случаѣ усиленія монопольныхъ стремленій Standard Oil C⁰, на помощь народу придетъ сельскохозяйственная дѣятельность землевладѣльцевъ, производство спирта возрастетъ въ той мѣрѣ, чтобы конкуррировать съ американскимъ петролемъ; если конкурренція эта до сихъ поръ еще не осуществилась, то это объясняется, прежде всего, тѣмъ, что спиртовыя лампы еще не достигли желаемаго совершенства; съ ними обращаются еще неумѣло; производство ихъ, въ количественномъ отношеніи, очень ограничено, а потому онѣ дороги, и въ рукахъ людей, не привыкшихъ съ ними обращаться, или портятся, или разбиваются; все это съ теченіемъ времени можетъ измѣниться къ лучшему. Средства борьбы съ монопольными стремленіями американцевъ очень ограничены, но если Standard Oil C⁰ вздумаетъ прибѣгнуть къ предосудительнымъ мѣрамъ спекуляціи для возвышенія цѣны столь необходимаго для нѣмецкаго народа продукта, какъ керосинъ, и будетъ въ томъ упорствовать, не понижая цѣнъ, то правительство употребитъ всѣ указанныя мѣры противодѣйствія безъ промедленія и безъ поблажки". Въ заключеніе, гр. Посадовскій выразилъ желаніе, „чтобы, прежде всего, русская нефтяная промышленность, а также участники Pure Oil C⁰, совершенно независимой отъ Standard Oil C⁰, вступили съ послѣднею въ серьезную конкурренцію, а со стороны германскихъ правительствъ, по увѣренію гр. Посадовскаго, для успѣшности этой конкурренціи будетъ сдѣлано все возможное".

4) Стѣснительные контракты Standard Oil Company, заключенные съ германскими торговцами, и разсмотрѣніе вопроса о томъ, отвѣчаютъ ли эти контракты требованіямъ законности.

Въ изложенномъ выше отзывѣ министра Посадовскаго рейхстагу въ засѣданіи 9 декабря 1897 г., между прочимъ, упомянуто было о заявленіи министру одного изъ представителей монопольнаго общества Deutsch-Amerikanische Geselschaft въ Бременѣ, что это общество прекратило заключеніе съ торговцами стѣснительныхъ монопольныхъ контрактовъ и что этому примѣру послѣдовало и другое монопольное общество Manheim-Bremer-Petroleum Actiengeselschaft. Оказалось вскорѣ, что это заявленіе представителя монопольнаго бременскаго общества гр. Посадовскому было недобросовѣстно, такъ какъ онъ умолчалъ о монопольной дѣятельности третьяго роккфеллерскаго общества въ Германіи, American Petroleum Company, которое продолжаетъ заключать вредные монопольные контракты въ рейнскихъ провинціяхъ, въ Вестфаліи, въ мѣстностяхъ, прилегающихъ къ Saar и Mosel; кромѣ того, монопольныя общества въ Бременѣ и Мангеймѣ продолжали стѣснять торговцевъ, не подписавшихъ стѣснительныхъ контрактовъ, требуя съ нихъ за отпускаемый керосинъ болѣе высокія цѣны въ сравненіи съ цѣнами, установленными для подчинившихся имъ торговцевъ, и дѣлая непослушнымъ затрудненія по доставкѣ товара и т. п. Гр. Посадовскій, въ заявленіи своемъ рейхстагу, коснулся слегка вопроса о правомѣрности заключенныхъ монопольными обществами съ торговцами, во всякомъ случаѣ, вредныхъ условій, объясняя, что онъ не выяснилъ для себя этого вопроса; этотъ юридическій вопросъ довольно обстоятельно былъ разработанъ въ статьѣ Landgerichtsdirektor'a, члена рейхстага Ioh. Zehnter, напечатанной въ журналѣ „Kosm. Zeitung für den internationalen Rechtsverkehr".

75465

Zehnter, приступая къ разсмотрѣнію вопроса о томъ: въ какой мѣрѣ крайне невыгодныя, навязанныя американскою монополіею нѣмецкимъ торговцамъ, условія соотвѣтствуютъ требованіямъ законности, выразилъ убѣжденіе, что, несмотря на стѣснительность ихъ, торговцы, вынужденные подчиниться имъ, по практическимъ соображеніямъ, оспаривать ихъ не станутъ. Германскій торговый уставъ (Handelsgesetzbuch) не содержитъ постановленій о недозволенныхъ и противныхъ нравственнымъ началамъ торговыхъ договорахъ; пришлось разрѣшенія вопроса искать въ постановленіяхъ общаго гражданскаго права, дѣйствующихъ въ различныхъ странахъ Германіи. Оказывается, что на основаніи тѣхъ началъ римскаго права, которыя признаны въ Германіи обязательными, далѣе въ силу Code Civil Наполеона, дѣйствующаго въ рейнскихъ провинціяхъ, а также въ силу баденскаго и прусскаго гражданскихъ уложеній, всѣ договоры,

противные нравственности или государственному строю (Staatsordnung) признавались недѣйствительными. Къ основнымъ началамъ государственнаго устройства, признаваемаго нынѣ въ европейскихъ странахъ, относится личная свобода въ промышленной дѣятельности для каждаго гражданина; хотя личное согласіе на временное ограниченіе этой свободной промышленной дѣятельности, по буквальному смыслу дѣйствующихъ въ Германіи законовъ, не можетъ быть признано незаконнымъ, но заключенные американскою монополіею договоры, о которыхъ идетъ рѣчь, очевидно имѣютъ въ виду не сдѣлки съ отдѣльными личностями, а служатъ однимъ изъ средствъ къ подчиненію монополіи цѣлой отрасли народной нефтяной торговли; германскій промышленный уставъ (§ 10 d. Gewerbeordnung) допускаетъ промышленныя и торговыя соглашенія, но только такія, которыя преслѣдуютъ дозволенныя правительствомъ цѣли, именно оградить производителей предметовъ народнаго потребленія или торговцевъ отъ злонамѣренной разорительной конкуренціи; но если договоры, въ родѣ договоровъ американской монополіи, являются односторонними и направленными къ стѣсненію свободы какой-либо, въ данномъ случаѣ нефтяной, промышленности и торговли, то такіе договоры нельзя не признать стѣснительными, противозаконными и нарушающими законную свободу промысла относительно всѣхъ гражданъ.

Все высказанное Zehnter'омъ о юридической сторонѣ вопроса совершенно справедливо, но доказываетъ, что самый вопросъ этотъ въ Германіи представлялся до послѣднаго времени весьма сложнымъ, вслѣдствіе разнообразія законныхъ нормъ въ различныхъ странахъ Германіи.

Разнообразію этому въ Германіи положенъ конецъ съ введеніемъ съ 1 января 1900 г. общаго для всей Германіи гражданскаго уложенія (Bürgerliches Gesetzbuch für das Deutsche Reich), на основаніи § 138 котораго всякая сдѣлка, противная, по своему содержанію, добрымъ нравамъ, или общественному порядку признается недѣйствительною (ein Rechts-geschäft, dessen Inhalt gegen die guten Sitten oder die öffentliche Ordnung verstösst ist nichtig). Въ Россіи законодательная власть и по разсматриваемымъ вопросамъ о свободѣ промысла и по другимъ предметамъ имѣла всегда то преимущество, что не была стѣснена ни разнообразными мѣстными условіями, ни средневѣковыми цеховыми учрежденіями и традиціями по части торговли и промышленности, отъ которыхъ Германія еще до сихъ поръ не совсѣмъ освободилась.

Русскіе законы, изданные въ защиту свободы промысла и торговли, гораздо яснѣе и опредѣленнѣе германскихъ законовъ; они прямо противодѣйствуютъ стачкамъ и всякимъ стремленіямъ къ водворенію монополіи. Это, къ сожалѣнію, по преимуществу, теоретиче-

ское стремленіе, рѣдко, достигающее практическихъ цѣлей, выражается въ ст. 1180 уложенія о наказаніяхъ,—которая гласитъ: „за стачку торговцевъ или промышленниковъ для возвышенія цѣны не только предметовъ продовольствія, но и другихъ необходимой потребности товаровъ, или для непомѣрнаго пониженія сей цѣны въ намѣреніи стѣснить дѣйствія привозящихъ или доставляющихъ сіи товары, а чрезъ то препятствовать и дальнѣйшему, въ большомъ количествѣ, привозу оныхъ, зачинщики такихъ противозаконныхъ соглашеній подвергаются заключенію въ тюрьмѣ, на время отъ 4 до 8 мѣсяцевъ, а прочіе, только участвующіе въ нихъ, приговариваются, смотря по степени сего участія, или къ аресту на время отъ 3 недѣль до 3 мѣсяцевъ, или къ денежному взысканію не свыше 200 руб. Когда же отъ такой стачки произойдетъ дѣйствительный недостатокъ въ товарахъ первой необходимости, и сіе будетъ поводомъ къ нарушенію общественнаго спокойствія, то зачинщики приговариваются къ лишеніи нѣкоторыхъ особенныхъ, на основаніи ст. 50 уложенія, правъ и преимуществъ и къ заключенію въ тюрьмѣ на время отъ 4 до 8 мѣсяцевъ“. Этотъ справедливый, строгій и ясно выраженный законъ весьма часто, къ сожалѣнію, остается у насъ мертвою буквою въ отношеніи многихъ предметовъ народнаго потребленія.

Но, возвращаясь къ предмету этой статьи, т. е. къ американской монополіи въ торговлѣ керосиномъ въ Германіи, укажемъ на окончательный юридическій выводъ, сдѣланный Zehnter'омъ изъ дѣйствовавшихъ, до послѣдняго времени, германскихъ законоположеній о неблагонамѣренныхъ стачкахъ; этотъ выводъ фурмулированъ слѣдующимъ, или приблизительно слѣдующимъ образомъ: заключенныя монопольными обществами съ торговцами условія представляютъ несомнѣнно не что иное, какъ одно изъ предпринятыхъ уже этими обществами средствъ къ окончательной организаціи роккфеллеровской монополіи въ Германіи, а потому эти условія, какъ явно недобросовѣстныя, должны быть признаны недѣйствительными, такъ какъ нарушаютъ начала свободы промысловъ, ограждающія общественные интересы противъ своекорыстныхъ, вредныхъ личныхъ стремленій, и конечною цѣлью этихъ монопольныхъ условій слѣдуетъ признать вредную для потребителей керосина эксплоатацію ихъ“.

5) Возникновеніе и дѣятельность Standard Oil C° роккфеллеровскаго треста въ С.-А. Соединенныхъ Штатахъ.

Статья Zehntera, послужившая поводомъ къ тому, чтобы указать на дѣйствующіе въ Россіи законы о стачкахъ, очевидно, касается преимущественно юридической стороны дѣла, которой въ своемъ дѣльномъ запросѣ въ засѣданіи рейхсрата 9 декабря 1897 г., коснулся депутатъ Бассерманъ; вмѣстѣ съ тѣмъ онъ высказалъ мнѣніе и о лич-

ности самаго Роккфеллера, создателя монопольныхъ стремленій и дѣятельности его въ Америкѣ. Статья Zehntera дополняетъ и разъясняетъ также высказанное депутатомъ Бассерманомъ, относительно происхожденія сѣвернаго американскаго Standard Oil Trust'a, созданнаго Роккфеллеромъ. Добыча американскаго керосина началась въ 1857 г.; но промыселъ этотъ получилъ значительное развитіе только по окончаніи междоусобной американской войны, не ранѣе 1867 г. Въ это время незначительный торговецъ мукою въ Клевелэндѣ Роккфеллеръ вошелъ въ соглашеніе съ фабричнымъ рабочимъ Iohn Andreas, который придумалъ лучшіе, по сравненію съ общеупотребительными въ то время, способами очистки петролеума; общими усиліями основанъ былъ ими маленькій рафинировочный заводъ, чрезъ нѣсколько лѣтъ послужившій основаніемъ цѣлаго общества, подъ фирмой Standard Oil C⁰. Какъ истый янки, Роккфеллеръ смекнулъ, что безъ стачки и не совсѣмъ безупречныхъ соглашеній съ желѣзными дорогами, совершенно частными въ Америкѣ предпріятіями, онъ не далеко уйдетъ. Путемъ обычныхъ въ Америкѣ негласныхъ тарифныхъ желѣзнодорожныхъ сдѣлокъ, для заключенія которыхъ Роккфеллеръ основалъ особое общество South Improvement C⁰, онъ достигъ или подчиненія очистительныхъ заводовъ своему обществу Standard Oil C⁰ или закрытія ихъ; въ 1874 г. это монопольное общество начало прибирать въ свои руки нефтепроводы (pipe lines), доставляющіе сырую нефть съ мѣстъ добычи на желѣзнодорожныя станціи; тамъ нефть сливается въ наливные вагоны и идетъ далѣе по желѣзной дорогѣ до нефтеочистительныхъ заводовъ (Rafinerien); Роккфеллеру удалось путемъ сдѣлокъ съ желѣзными дорогами добиться такого пониженія фрахта для подчиненнаго ему общества нефтепроводовъ, что другіе нефтепроводы или прекратили свое существованіе, или вошли въ составъ United Pipe Line, т. е. въ сущности сдѣлались собственностью Standard Oil C⁰. Уже въ 1875 г. Standard Oil C⁰ овладѣла не только дѣломъ очистки нефти, но и господствовала надъ нефтепроводами. Далѣе, Роккфеллеръ добился подчиненія себѣ и желѣзныхъ дорогъ. Standard Oil C⁰ откупила у нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогъ весь нефтяной подвижной составъ, всѣ наливные вагоны, всѣ приспособленія нагрузки и разгрузки и заставило прекратить пріемъ нефти отъ другихъ нефтепромышленныхъ обществъ и ограничиться только перевозкой грузовъ, доставляемыхъ Standard Oil C⁰. Все это сопровождалось удачными покупками очистительныхъ заводовъ, еще не подчинившихся Standard Oil C⁰, а также нефтепроводовъ. Монополія этого общества постоянно усиливалась. Только добыча сырой нефти осталась мало зависимою отъ Standard Oil C⁰, чего общество и не очень добивалось, такъ какъ производители нефти были уже въ

его власти при господствѣ надъ нефтепроводами и желѣзными дорогами. 2 января 1882 г., по волѣ Роккфеллера, произошло сліяніе Standard Oil C^{o} со многими другими меньшими нефтяными обществами и это послужило основаніемъ могущественнаго монопольнаго союза подъ новой фирмой Standard Oil Trust. Этотъ монопольный союзъ (Trust) состоялъ подъ управленіемъ совѣта (Board of Trust), въ составъ котораго входили 9 членовъ; всѣ они страшные богачи (милліонеры) Iohn D. Rockfeller былъ пресѣдателемъ Trust'a. Имущество Trust'a въ очистительныхъ заводахъ, нефтепроводахъ и другихъ учрежденіяхъ при основаніи Trust'a, исчислено было въ 148.000,000 долларовъ. Съ 1883 г. по 1889 г. Trust давалъ по 11½% дивиденда пайщикамъ, сверхъ 1% или 1½%, отчисляемаго въ запасный капиталъ. Большинство производителей сырой нефти состоитъ до сихъ поръ изъ личностей, еще пользующихся относительною, въ ихъ спеціальномъ дѣлѣ, независимостью, но роккфеллеровскій союзъ (Trust), завладѣвшій нефтепроводами и очистительными (рафинировочными) заводами, опредѣлялъ цѣну на доставляемый ими сырой матеріалъ. Изъ самостоятельныхъ производителей сырой нефти образовались въ портахъ С. Америки союзы, учредившіе независимые отъ роккфеллерскаго Trust'a очистительные заводы; послѣ безпощадной борьбы съ Trust'омъ, этимъ независимымъ нефтянымъ промышленникомъ, такъ называемымъ outsiders удалось въ 1892 и 1893 гг. устроить общими силами нефтепроводъ съ мѣстъ добычи нефти до Филадельфіи и Нью-Іорка. Между тѣмъ общественное мнѣніе въ С. Америкѣ такъ сильно возстало противъ злоупотребленій роккфеллеровскаго Trust'a, что участники его рѣшили, разумѣется, только формально, а не на самомъ дѣлѣ, прекратить существованіе Trust'a; соучастники, взамѣнъ паевъ (цертификатовъ) раздѣлили между собою акціи разныхъ нефтяныхъ обществъ, вошедшихъ въ составъ Trust'a. Итакъ на самомъ дѣлѣ роккфеллеровскій Trust не исчезъ съ лица земли, т. е. союзъ значительныхъ милліонеровъ (въ С. Америкѣ много и незначительныхъ милліонеровъ), продолжаетъ господствовать въ дѣлахъ доставки и очистки керосина; открытая ихъ цѣль уничтожить во всѣхъ портахъ Америки самостоятельные очистительные заводы, достигнуть того, чтобы сосредоточить вывозъ керосина изъ американскихъ портовъ въ рукахъ участниковъ, будто бы, уничтоженнаго Trust'a. Они почти достигли своей цѣли. Только одна американская Pure Oil C^{o}, кое-какъ отстаиваетъ свою самостоятельность въ дѣлѣ снабженія Германіи керосиномъ; эта компанія обладаетъ мѣсторожденіями нефти, имѣетъ свою контору въ Гамбургѣ и въ 1898 году учредила контору въ Мангеймѣ. Выдержитъ ли Pure Oil C^{o} конкурренцію съ Standard Oil C^{o}—это вопросъ будущаго.

6) Захватъ американцами доставки нефти изъ Америки въ Германію и дальнѣйшія дѣйствія къ укрѣпленію монополіи Standard Oil C⁰.

Standard Oil C⁰, добившись монополіи въ Америкѣ, по нефтяной торговлѣ, простерла властную свою руку и на другія, кромѣ Германіи, страны Западной Европы; но цѣль настоящей статьи ограничивается изложеніемъ тѣхъ данныхъ, которыя относятся до утвердившейся въ Германіи американской монополіи въ торговлѣ керосиномъ и которыя, вмѣстѣ съ тѣмъ, если не въ настоящее время, то въ будущемъ, когда нефтяныя дѣла въ Россіи получатъ правильное направленіе, могутъ служить указаніемъ путей и средствъ конкурренціи русскаго керосина съ американскимъ. Поэтому, считаемъ достаточнымъ ограничиться дополненіемъ сказаннаго о монопольныхъ стремленіяхъ американцевъ въ Германіи еще нѣсколькими чертами ихъ дѣятельности, не входя въ подробности о монопольныхъ стремленіяхъ американцевъ въ другихъ странахъ Западной Европы. Въ 1886 г. впервые въ Германіи явились пароходы съ наливными приспособленіями для доставки керосина изъ Америки; двѣ нѣмецкія фирмы, импортеры керосина въ Германію Alb. Nic. Schutte und Sohn въ Бременѣ и Wilh. A. Kiedemann въ Бремергивенѣ - Гестермюнде употребили значительные капиталы для постройки наливныхъ пароходовъ, но въ одно утро они очутились въ весьма тягостномъ и рискованномъ положеніи. Standard Oil Trust отказался отпускать керосинъ для перевозки въ Европу на ихъ наливныхъ пароходахъ. Дѣло, однакоже, окончилось соглашеніемъ съ роккфеллеровскимъ Trust'омъ и обѣ нѣмецкія фирмы вошли въ составъ новаго, подчиненнаго американской монополіи общества Deutsch Amerikanische-Petroleum Geselschaft въ Бременѣ, съ которымъ слились вскорѣ и гамбургская импортная фирма G. Z. Siemers и C⁰ и Aug. Sanders C⁰. Акціонерный капиталъ новаго общества представлялъ 20 милліоновъ марокъ; большая часть этого капитала принадлежитъ Standard Oil C⁰, къ которой перешли всѣ наливныя суда и пароходы. Германскимъ независимымъ нефтянымъ фирмамъ пришлось или ликвидировать дѣла, или подчиниться американской монополіи; нѣкоторыя фирмы продали свои дѣла Standard Oil C⁰, другія подчинились этому обществу, именно Stettin Amerikanisches Petroleum Import Geschäft, Konigsberger Handels C⁰, очистительный заводъ Корфа въ Бременѣ и др. менѣе значительныя фирмы. Изъ всѣхъ германскихъ импортеровъ керосина долѣе другихъ держались самостоятельно, какъ было уже упомянуто, двѣ фирмы Филиппа Пота въ Мангеймѣ и Рассовъ-Юнгъ и К⁰ въ Бременѣ; Standard Oil C⁰, чтобы разорить двѣ фирмы эти, какъ мы видѣли, прибѣгла къ искусственному пониженію цѣнъ; послѣ смерти въ 1896 г. Фил. Пота, обѣ фирмы

вынуждены были подчиниться американской монополіи. Вотъ краткая, въ общихъ чертахъ, исторія водворенія въ Германіи американской монополіи въ торговлѣ керосиномъ.

Всякая монополія, какими бы обстоятельствами она ни обусловливалась и откуда бы она ни исходила, вредна для народа; потребность для Германіи керосина огромна и съ 1866 г. постоянно возрастаетъ; керосинъ вошелъ въ Германіи въ употребленіе, какъ освѣтительный матеріалъ, какъ топливо, какъ средство приведенія въ дѣйствіе механическихъ двигателей. Монополію въ торговлѣ имъ, какъ и всякимъ предметомъ, вошедшимъ въ общее народное употребленіе, нельзя не признать дѣломъ весьма вреднымъ для Германіи, какъ и для всякой другой страны; вредъ этотъ для Германіи усиливается двумя обстоятельствами: во-1-хъ, монополія создана иностранцами, конечно, совершенно равнодушными, или даже враждебно относящимися къ интересамъ германскимъ; эти иностранцы работаютъ единственно для достиженія чисто своекорыстныхъ цѣлей, насильно навязанныхъ ими туземнымъ торговцамъ, во-2-хъ, Америка оказалась, въ видахъ монополизаціи, страною, если не исключительно, то въ самой большей мѣрѣ снабжающею Германію необходимымъ для нея продуктомъ. Это очевидное зло велико и постоянно усиливается, а борьба съ нимъ становится все болѣе и болѣе трудною.

7) Возникшая въ экономическихъ сферахъ Германіи борьба съ роккфеллеровскимъ трестомъ и дѣятельное участіе въ ней Баваріи, обусловливаемое географическимъ ея положеніемъ.

Изъ всѣхъ странъ, входящихъ въ составъ Германской имперіи Баварія, по географическому своему положенію, могла бы наиболѣе послужить общему германскому отечеству въ дѣлѣ освобожденія отъ американской монополіи почти всей германской территоріи. Въ промышленно-торговомъ отношеніи, условія Баваріи представляются крайне благопріятными, такъ какъ она орошается двумя самыми знательными торгово-водными путями Западной Европы: Дунаемъ, въ верхнемъ его теченіи, и Рейномъ (на Рейнѣ баварскіе города: Ludvigshafen, Speyer, Germersheim въ Пфальцѣ). Именно въ Баваріи, что весьма понятно, проявляется особенно сильно возникшее въ Германіи общее стремленіе къ борьбѣ съ монополіею въ торговлѣ керосиномъ общества Standard Oil C°, борьба эта проявляется и въ правительственныхъ сферахъ, какъ, напримѣръ, въ успѣшномъ введеніи баденскимъ правительствомъ въ управленіи желѣзными дорогами освѣщенія русскимъ керосиномъ, такъ и въ протестахъ германскихъ торговыхъ учрежденій, въ заявленіяхъ и петиціяхъ частныхъ лицъ, наконецъ, въ научной разработкѣ вопроса нѣмецкими политико-эконо-

мами. Этому же дѣлу, тѣсно связанному съ дальнѣйшимъ развитіемъ русской отпускной торговли керосиномъ, очень умѣло и дѣятельно послужилъ бывшій нашъ посланникъ въ Мюнхенѣ, нынѣ призванный къ болѣе обширной дипломатической дѣятельности въ Японіи, г. Извольскій. Если дипломатія искони, въ число предметовъ дѣятельности своихъ представителей, включала обязательное ознакомленіе съ экономическимъ положеніемъ странъ, въ которыхъ эти представители находятся, то въ послѣдней четверти истекшаго столѣтія основательному ознакомленію дипломатовъ со всѣмъ, что касается до промышленности, торговли, торговыхъ сношеній и финансовъ страны, въ которой они аккредитованы, придано было особое значеніе, къ самому концу XIX вѣка вопросы промышленности и торговли, а для нѣкоторыхъ государствъ стремленіе къ пріобрѣтенію новыхъ и расширенію старыхъ рынковъ, сдѣлались самыми жизненными.

8) Представленіе бывшаго русскаго въ Баваріи посланника А. П. Извольскаго о вредномъ вліяніи американской въ Германіи монополіи на сбытъ русскаго керосина.

Баварія, какъ уже упомянуто, по занимающему насъ вопросу противодѣйствія американской монополіи, имѣетъ весьма большое значеніе; бывшій русскій посланникъ въ Мюнхенѣ А. П. Извольскій получилъ назначеніе на этотъ постъ именно въ то время, когда правительственная и научная разработка вопросовъ о керосиновой торговлѣ сдѣлалась злобой дня. А. П. Извольскій обратилъ вниманіе на вопросъ объ американской монополіи въ керосиновой торговлѣ; основательно изучилъ этотъ вопросъ и плодомъ этого изученія было разъясненіе вопроса въ представленіи посланника министру иностранныхъ дѣлъ, помѣщенномъ въ 4 выпускѣ консульскихъ донесеній за 1898 г. Въ конечномъ выводѣ всѣ соображенія бывшаго посланника нашего въ Мюнхенѣ и всѣ приводимые имъ факты, приводятъ къ убѣжденію, что единственная возможность для Германіи избавиться отъ гнета американской монополіи заключается въ достиженіи значительнаго вывоза русскаго керосина въ Германію, преимущественно Дунаемъ, и въ облегченіе этого дѣла совокупными мѣрами, какъ со стороны Россіи, такъ и со стороны германскихъ правительствъ. Независимо отъ того, А. П. Извольскій, какъ человѣкъ дѣла, не ограничился одними служебными заявленіями, но привлекъ къ разработкѣ этого вопроса спеціалистовъ дѣла въ Баваріи и вообще въ Германіи.

Весьма удачный выборъ А. П. Извольскаго остановился на Dr. Gottfried Zöpfl; пользующемся въ Германіи репутаціей ученаго спеціалиста по экономическимъ вопросамъ и обладающемъ обширными практическими свѣдѣніями по торговымъ отношеніямъ Германіи, какъ въ предѣлахъ германскаго союза, такъ и по внѣшней германской

торговлѣ. Д-ръ Цепфль состоитъ секретаремъ баварскаго общества для поощренія рѣчнаго судоходства (въ Нюрнбергѣ), находящагося подъ дѣятельнымъ покровительствомъ принца Людвига Баварскаго (Verein für Hebung der Flussu. Kanal Schiffahrt in Bayern), кромѣ того, Др. Цепфль состоялъ много лѣтъ синдикомъ торговой палаты нижней Франконіи; независимо отъ основательныхъ свѣдѣній о торговыхъ ж.-д. и рѣчныхъ путяхъ всѣхъ странъ Германіи д-ръ Цепфль близко знакомъ съ условіями судоходства по Дунаю въ предѣлахъ Австро-Венгріи. Нашъ посланникъ передалъ д-ру Цепфлю выработанную имъ программу и, на основаніи ея, д-ромъ Цепфлемъ составлена была обширная и обстоятельная записка, въ которой излагаются статистическія данныя о постепенномъ развитіи керосиновой торговли въ Германіи съ 1880 г. по 1897 г. включительно съ указаніемъ и на нѣкоторыя данныя 1898 и 1899 гг., умѣло составленныя статистическія таблицы, сообщая цифры привоза керосина весьма значительнаго съ 1880 по 1897 въ Германію и весьма незначительнаго изъ Германіи вывоза нефтяныхъ продуктовъ, ясно опредѣляютъ степень участія въ германской керосиновой торговлѣ не только странъ, производящихъ этотъ продуктъ, каковы Америка, Россія, Румынія, Австрія (собственно Галиція), но и странъ, которыя, сами не обладая керосиновыми источниками, по географическому положенію своему, принимали участіе въ доставкѣ керосина и въ другихъ оборотахъ по этой торговлѣ, каковы Бельгія, Нидерланды и др. страны. Д-ръ Цепфль записку свою: «Gutachten über die Foerderung des russischen Petroleumimportes nach Deutschland", оконченную въ апрѣлѣ 1899 г. передалъ въ полное распоряженіе нашего бывшаго посланника въ Мюнхенѣ. А. П. Извольскій, отправляясь въ Японію, не отказалъ въ просьбѣ моей дозволить воспользоваться изложенными въ запискѣ д-ра Цепфля данными, имѣющими прямое отношеніе къ русской керосиновой торговлѣ.

9) Германскій керосиновый рынокъ. Количество потребляемаго въ Германіи керосина: ввозъ въ Германію изъ Америки, Россіи, Галиціи и Румыніи. Вывозъ.

Употребленіе керосина въ Германіи весьма распространено преимущественно въ качествѣ освѣтительнаго матеріала; примѣненіе его какъ топлива и для приведенія въ дѣйствіе механическихъ двигателей постоянно возрастаетъ. Съ 1866—1870 гг. потребленіе керосина въ Германіи ограничилось въ пятилѣтіе 704,360 двойными центнерами и на каждаго жителя приходилось 1,87 килогр., а въ 1897 г. дошло до 9.214,120 дв. центн., т. е. на каждаго жителя приходилось уже 17,15 килогр. [2]). Въ Германіи на каждаго жителя приходится въ 5 разъ

[2]) Statistisches Jahrbuch für d. Deutsche Reich Bd. 19. Berlin 1898.

болѣе керосина, чѣмъ въ Австро-Венгріи. Приблизительное распредѣленіе потребленія керосина между народонаселеніемъ земнаго шара выражается слѣдующими цифрами: на каждаго человѣка ежегодно приходится въ среднемъ 2,39 литровъ; въ Европѣ 6,22 л., въ Азіи 0,83 л. въ Америкѣ 6,85 л. въ Африкѣ 0,20 л. и въ Австраліи 0,44 л.— Повышеніе или пониженіе цѣны на керосинъ имѣетъ весьма существенное значеніе въ народномъ хозяйствѣ. На нѣмецкомъ рынкѣ повышеніе цѣны керосина на одну марку увеличиваетъ издержки народнаго потребленія на сумму отъ 8 до 10 милліоновъ марокъ.

Количество добываемаго собственно въ Германіи керосина весьма незначительно, какъ видно изъ слѣдующихъ цифръ средней добычи: въ 1880 г. было добыто 13,000 дв. центн., а съ 1891 по 1895 г. 156,000 дв. центн. Эта добыча керосина такъ незначительна, что на цѣну продукта имѣетъ только мѣстное, весьма ограниченное вліяніе; добываемый въ Эльзасѣ керосинъ имѣетъ значеніе для удешевленія нѣкоторыхъ сортовъ керосина собственно для Эльзаса. При незначительности количества добываемой въ Германіи нефти, вывозъ изъ Германіи керосина имѣетъ мало значенія; вотъ, впрочемъ, цифры этого вывоза: въ 1884 г. 3,130 дв. центн., въ 1888 г. 3,520 дв. центн., въ прочіе года до 1897 года включительно, вывозъ не достигалъ даже 2 тысячъ дв. центнеровъ, но въ 1897 году вдругъ дошелъ, вѣроятно по случайнымъ, нерѣдко наблюдающимся въ торговомъ дѣлѣ обстоятельствамъ, до 53 тысячъ дв. центн.

Ввозная пошлина на керосинъ въ Германіи составляетъ 6 мк. за 100 килогр. Эта пошлина, вслѣдствіе способа обложенія и взиманія, доходитъ до 7,50 мар. за 100 килогр., вслѣдствіе чего на килограммъ приходится уплачивать пошлины 3¾ пф. и пошлина однимъ пфенигомъ превышаетъ цѣну самаго продукта. Эта пошлина съ 1880 г. по 1893 г. доставила германскимъ правительствамъ 435.450,000 мк., т. е. половину стоимости ввезеннаго въ Германію керосина. Сырого керосина, рафинированнаго и дестиллированнаго было ввезено въ Германію въ 1880 году 2.665,870 дв. центн. 48.652,000 на мар., по истеченіи 8 лѣтъ, ввозъ въ 1889 году постепенно возросъ до 6.256,680 дв. центн. на сумму 81.337,000 мк.; въ 1897 г. ввозъ дошелъ до 8.946,110 дв. центн., т. е. за 18 лѣтъ увеличился противъ 1880 г. на 3½ раза; это количество керосина почти 9 милліоновъ дв. центн. обошлись Германіи 46.200,000 мк., тогда какъ въ 1889 г. 6.256,000 стоили болѣе 81 милліона марокъ, а 2.665,870 дв. центн керосина въ 1880 году обошлись болѣе, чѣмъ въ 48 милліоновъ марокъ; такая кажущаяся несообразность отношенія между количествомъ ввезеннаго продукта и уплаченными Германіей въ различныя времена за него деньгами объясняется колебаніемъ цѣнъ за указанный періодъ времени; во всякомъ же случаѣ, очевидно, что противъ 80-хъ го-

довъ цѣна на керосинъ значительно понизилась. Изъ свѣдѣній за 1897 годъ оказывается, что почти весь ввозъ въ Германію состоитъ изъ очищеннаго (рафинированнаго) керосина, такъ какъ сырого керосина ввезено дв. центн. 306,982 и вывезено 6,095 дв. центн.; очищеннаго керосина ввезено 8.156,676 дв. цент., а вывезено 456,696 дв. центн.; кромѣ того, ввезено въ Германію въ 1897 г., не для внутреннаго потребленія, а для вывоза дв. центн. 140,393, въ видѣ дестиллата, и вывезено 74,537 дв. центн.; всего ввезено керосина 8.604,051 дв центн. и вывезено 537,328 дв. центн.—Америка и Россія доставляютъ самое значительное количество керосина въ Германію. Россія въ 1880—1882 г. доставила въ Германію самое ничтожное количество керосина; въ 1883 году уже доставлено было въ Германію изъ Россіи дв. центн. 38,969, въ слѣдующемъ 1884 году дв. центн. 77,969, съ 1885 года керосинъ доставляется уже сотнями тысячъ и въ 1889 году доставка доходитъ до высшаго предѣла 560,301 дв. центнеровъ. Затѣмъ количество доставки начинаетъ колебаться, то понижаясь, то вызвышаясь; въ 1894 году понижается до 232,09 дв. ц., въ 1895 г. доходитъ до 550,783 дв. центн., а въ 1897 г. понижается до 434,172 дв. центн.

Доставка керосина въ Германію изъ С.-Америки выражается слѣдующими цифрами: въ 1880 г. дв. центн. 1.278,858, въ 1881 году дв. центн. 985,155, въ 1882 г. дв. центн. 1.218,946. Въ эти три года Германія получила изъ Россіи самое ничтожное количество. Съ 1883 г. включительно по 1886 г. общая доставка керосина въ Германію восходитъ съ 1.296,625 до 2 милліоновъ безъ малаго, въ 1887 г. превышаетъ уже 2 милліона, въ 1889 г. доходитъ до 4.878,952 дв. центн. и, постоянно повышаясь, въ 1897 г. доходитъ до 8.376,637 дв. центн., между тѣмъ какъ въ этомъ году доставка керосина изъ Россіи ограничилась 434,172 дв. центн., т. е. количествомъ почти въ 20 разъ меньшимъ. Въ 1898 году произошло нѣкоторое увеличеніе ввоза изъ Россіи въ Германію, именно ввозъ керосина для освѣтительныхъ цѣлей увеличился противъ 1897 г. на 213,400 дв. центн., ввозъ смазочныхъ маслъ въ томъ же 1898 г. противъ 1897 года увеличился на 79 т. дв. центн., въ 1898 г. всего было ввезено изъ Россіи въ Германію освѣтительнаго керосина 509,115 дв. центн. и смазочныхъ маслъ 523,074 дв. центн. Въ 1899 г. ввозъ изъ Россіи еще болѣе усилился, именно въ январѣ и февралѣ этого года Германія получила изъ Россіи керосина 192,398 дв. центн. (въ соотвѣтствующіе этимъ два мѣсяца 1898 года ввезено было въ Германію изъ Россіи керосина только 66,235 дв. центн.), точно также въ первые два мѣсяца 1899 года ввезено было изъ Россіи въ Германію 84,585 дв. центн., а въ предыдущемъ 1898 г. за тѣ же мѣсяцы было доставлено въ Германію только 55,922 дв. центн. смазочныхъ маслъ. Слѣдующее послѣ Америки и Россіи

мѣсто, по количеству ввозимаго въ Германію керосина, занимаетъ Австро-Венгрія третье мѣсто. При обсужденіи дѣла о керосинѣ въ германскомъ рейхстагѣ цифры ввоза керосина въ Германію изъ Австро-Венгріи не были упоминаемы, но высказывалось мнѣніе о возможности весьма значительнаго ввоза его изъ Австріи. Въ 1880 г., когда торговля керосиномъ только что возродилась, Австрія ограничивала ввозъ своего керосина въ Германію незначительными количествами; въ 1880 г. ввезено было въ Германію австрійскаго керосина только 546 дв. центн., въ 1881 г. ввезено уже 1,206 дв. центн, ввозъ, постоянно увеличиваясь, въ 1886 г. доходитъ до 15,388 дв. центн., въ слѣдующемъ году до 46,048 дв. центн., въ 1888 г. достигаетъ 143,897 дв. центн., въ 1889 году Австрія доставляетъ Германіи 139,268 дв. центн., въ слѣдующемъ году ввозъ падаетъ до 53,724 дв. центн. и продолжаетъ понижаться, въ 1894 году доходитъ до 13,784 дв. центн., затѣмъ повышается въ 1895 г. до 52,856 дв. центн., въ 1896 г. до 216,561 дв. центн., а въ 1897 г. опять падаетъ до 124,252 дв. центн. Уже съ 1883 г. ввозъ керосина въ Германію изъ Австріи постоянно является значительно меньше и подвергается гораздо большимъ колебаніямъ, чѣмъ русскій ввозъ керосина въ Германію. Въ настоящемъ положеніи германской керосиновой торговли, австрійскій керосинъ, очевидно, имѣетъ только значеніе суррогата и сбытъ галиційскаго керосина на германскомъ рынкѣ можетъ усиливаться только въ случаѣ чрезмѣрнаго повышенія цѣны американскаго керосина. Конечно, галиційскій керосинъ могъ бы получить на германскомъ рынкѣ весьма важное значеніе продукта, устанавливающаго своею конкурренціею цѣну американскаго керосина, но въ такомъ случаѣ предстоитъ опасеніе, что американцы не преминутъ утвердиться и на галиційскомъ керосиновомъ рынкѣ. Развитію керосиновой торговли между Германіей и Галиціей препятствуетъ многое: добыча и очистка керосина въ Галиціи обложены слишкомъ обременительными сборами, увеличивающими стоимость продукта; указываютъ на необходимость понизить нѣмецкія таможенныя пошлины на неочищенную нефть, что дало бы возможность устроить въ Силезіи, возлѣ границы съ Австріей, очистительные заводы; 20 лѣтъ тому назадъ уже указывали на то, что фрахтъ петролеума изъ Нью Іорка чрезъ Бременъ въ Вѣну не выше фрахта изъ Борислава чрезъ Перемышль въ Вѣну; и нынѣ фрахты въ Германію изъ Галиціи выше фрахтовъ изъ Америки, вслѣдствіе чего необходимо пониженіе ж. д. тарифовъ; когда въ прусскомъ ж. д. управленіи возникъ вопросъ о пониженіи фрахтовъ въ пользу русскаго керосина, заявлено было мнѣніе о необходимости пониженія фрахта и для галиційскаго керосина; противъ этого возражали указаніемъ на отдаленность кавказскаго керосина и близость Галиціи. Вообще, въ Германіи не придаютъ галиційскому керосину большого значенія въ борьбѣ съ

американской монополіей; только при возвышеніи цѣны на американскій керосинъ до 13—14 марокъ Германія можетъ прибѣгнуть къ галиційскому керосину, въ обыкновенное же время Галиція соображается съ цѣнами американскаго керосина. Галиція ежегодно производитъ до 600,000 дв. центн. петролеума, которые и потребляются преимущественно въ самой Австріи. Притомъ Галиція малоразвита въ промышленномъ и торговомъ отношеніи; самые водные торговые пути Германіи, по Дунаю, Одеру, даже если бы осуществилось соединеніе Дуная съ Одеромъ, слишкомъ удалены отъ Галиціи; уменьшеніе ж. д. фрахтовъ, конечно, не принесетъ той пользы, какой можно ожидать отъ большого хорошо устроеннаго воднаго сообщенія.

Къ числу странъ, производящихъ керосинъ, относится также Румынія. Хотя румынскія мѣсторожденія нефти находятся не въ слишкомъ близкомъ разстояніи отъ Дуная, но этотъ водный путь представляетъ для торговыхъ сообщеній Румыніи съ Германіею гораздо больше удобствъ чѣмъ ж. д. сообщеніе Галиціи съ Германіею. Развитію торговли Германіи съ Румыніей керосиномъ можетъ содѣйствовать также дешевизна румынскаго продукта; дешевизна эта особенно въ прежнія времена происходила отъ легкости добычи нефти изъ румынскихъ источниковъ, требовавшей весьма незначительныхъ затратъ; нефть собственникамъ мѣсторожденій доставалась чуть не даромъ; дешевизнѣ помогала также добыча нефти изъ незначительныхъ источниковъ безъ особыхъ приспособленій и построекъ; все это привело къ тому, что болѣе крупные румынскіе нефтепромышленники прибѣгнули къ картельному соглашенію для поднятія цѣнъ. Первое соглашеніе состоялось въ іюнѣ 1893 года, и послѣдствіемъ этого соглашенія было повышеніе цѣны очищеннаго керосина на мѣстѣ производства: за 100 килограммовъ съ 9 и 10 франковъ до 14—15 фр. Въ 1899 году цѣна сырого петролеума въ Плоэшти, Кампинѣ и Бустенари была отъ 2,2 до 2,5 лей, а очищеннаго 6 лей. Въ 1898 г. румынскій керосинъ былъ доставленъ въ Регенсбургъ, гдѣ устроены для него склады съ цистернами. Выраженныя по поводу галиційскаго керосина опасенія, что американцы могутъ забрать въ свои руки торговлю имъ, въ одинаковой мѣрѣ относятся и къ румынскому керосину. Отъ захвата американскою монополіею румынская торговля могла бы быть ограждена осуществленіемъ проектированной румынскимъ правительствомъ монополіи въ добычѣ и очисткѣ керосина; при правительственной румынской монополіи германскимъ правительствамъ было бы легче установить пониженныя таможенныя пошлины и опредѣлить различныя пошлины—однѣ для неочищеннаго, а другія для очищеннаго румынскаго петролеума, тѣмъ болѣе, что тяжелый сырой румынскій керосинъ, какъ топливо и какъ средство приведенія въ дѣйствіе моторовъ, предпочитается американскому; притомъ для Германіи выгодно

было бы устроить у себя заводы для очистки румынскаго керосина. Производство керосина Румыніею, однако, не превышаетъ ежегодно 700,000 дв. центн. Ввозъ возможно большого количества румынскаго петролеума въ Германію, конечно, желателенъ, желательны и мѣры, тому способствующія, словомъ желательно для Германіи все, что могло бы противодѣйствовать американской монополіи, но размѣры производства румынскаго керосина слишкомъ ограничены, румынскія промышленныя средства и кредитъ слишкомъ недостаточны, чтобы оправдать надежды на сколько-нибудь значительную конкурренцію Румыніи противъ американской монополіи. Въ томъ же положеніи, какъ мы видѣли, находится и Галиція. Относительно румынскаго керосина замѣтимъ также, что этотъ тяжелый керосинъ требуетъ при употребленіи его еще особыхъ приспособленій. Изъ всѣхъ европейскихъ странъ только Россія производитъ такое значительное количество нефти и обладаетъ столь значительными нефтяными источниками, что могла бы съ успѣхомъ вступить въ конкурренцію съ американскою монополіею. Россія и Америка вмѣстѣ доставляютъ 90% всего количества нефти, нужнаго для всемірнаго потребленія.

10) Доставка керосина и тарифы въ Германіи. Морскіе ж.-д. пути доставки керосина въ Германію. Движеніе керосина внутри Германіи. Рѣчное судоходство.

На основаніи германскаго ж. д. тарифа 1874 г. въ Пруссіи и Баваріи опредѣлено за доставку тонны-километра керосина взимать 6 пфениговъ. Кромѣ того, взимаются сборы за отправку (Abfertigungsgebühren) въ Пруссіи за 10 километр. 12 пфениговъ, отъ 11 до 20 км. 9 пф., отъ 21 до 30 км. 10 пф., отъ 30 до 40 км. 11 пф., за болѣе чѣмъ 40 км.—12 пф. Въ Баваріи сборы за отправку (Abfertigungsgebühre), съ петролеума опредѣлены до 20 километровъ 6 пф., затѣмъ за каждый километръ по 3 пф., а за количество болѣе 40 километровъ 12 пф. Кромѣ этой общей тарифной ставки, существуютъ въ Германіи особые тарифы для доставки керосина, неочищенной нефти, мазута. Таковъ нормальный тарифъ для нефти и нефтяныхъ продуктовъ, но онъ часто замѣняется многими спеціальными пониженными тарифами, на основаніи особыхъ тарифныхъ расписаній изданныхъ въ Пруссіи съ октября 1895 по 1898 г.; такіе пониженные тарифы установлены и для русскихъ нефтяныхъ продуктовъ, ввозимыхъ по желѣзной дорогѣ съ русско-прусской границы черезъ ж. д. станцію Александрово; эти пониженные ж. д. тарифы примѣнены и къ доставкѣ нефтяныхъ продуктовъ изъ Румыніи. Особенное вниманіе обращено было въ Германіи на протекціонные пониженные тарифы 80-хъ годовъ съ мѣстностей по Эльбѣ и Везеру; эти тарифы направлены были къ поддержанію сообщенія германскихъ морскихъ портовъ со среднею и южною Германіею, въ виду конкурренціи ихъ по

доставкѣ американскаго керосина нидерландскими и бельгійскими портами; тарифъ этотъ не достигъ вполнѣ предположенной цѣли, такъ какъ, устранивши голландскіе и бельгійскіе порты отъ доставки американскаго керосина въ Германію, онъ повредилъ экспедиціонной торговлѣ мѣстностей прирейнскихъ и по теченію Эльбы. Кромѣ указаннаго, пониженнаго, въ пользу русскаго керосина, тарифа (черезъ ст. Александрово), по другимъ германскимъ желѣзнымъ дорогамъ русскому керосину никакихъ преимуществъ до сихъ поръ не предоставлено. Допущены также льготы и пониженные тарифы, по доставкѣ товаровъ отъ адріатическихъ портовъ, именно отъ Тріеста до Нюрнберга, Лейпцига; льготами и пониженнымъ тарифомъ пользуются также мѣстности по теченію нижняго Дуная отъ Вѣны до Пассау и Регенсбурга, по прямымъ торговымъ и транзитнымъ сношеніямъ съ Румыніею. Путь по Дунаю до сихъ поръ доставлялъ въ Германію весьма незначительное количество керосина; первые шаги въ этомъ отношеніи, какъ мы видѣли, сдѣланы Румыніею; это дѣло будущаго. Что касается до торговыхъ сношеній Россіи съ южною Германіею, то въ настоящее время преимущественное значеніе имѣетъ морской путь съ Чернаго моря до Тріеста, Венеціи и Генуи, затѣмъ ж. д. въ страны южной Германіи. Морскія торговыя сношенія Россіи съ сѣверной Германіей происходятъ по двумъ направленіямъ; во-первыхъ отъ русскихъ балтійскихъ портовъ товары доставляются въ германскіе порты Балтійскаго и Сѣверно-Нѣмецкаго морей; но такъ какъ керосинъ, добываемый въ южныхъ оконечностяхъ Россіи, проходитъ огромное протяженіе воднаго и ж. д сообщенія, чтобы достигнуть русскихъ балтійскихъ портовъ, то морская доставка съ Балтійскаго моря керосина въ германскіе порты не могла до сихъ поръ имѣть большого значенія; другимъ морскимъ путемъ для доставки изъ Россіи въ сѣверо-германскіе порты керосина и другихъ товаровъ представляется путь съ Чернаго моря по Средиземному морю и по Атлантическому океану; морскія торговыя сношенія между Россіею и Германію, по этому длинному пути, весьма ограничены; этимъ путемъ совершаются преимущественно сношенія Англіи съ русскими черноморскими портами. Собственно русское черноморское судоходство и пароходство удовлетворяютъ потребностямъ русской торговли съ Турціей и Малой Азіей. Говоря о морскихъ сообщеніяхъ вообще, слѣдуетъ упомянуть, что Румынія для сбыта своего керосина, кромѣ дунайскаго пути въ Германію, можетъ для доставки своихъ товаровъ въ другія страны направить ихъ чрезъ Браиловъ и Галацъ въ Черное море и далѣе черезъ Тріестъ и Фіуме; Галиція, какъ мы видѣли, отдаленная отъ моря, лишена удобнаго морскаго сообщенія съ Германіею, которая по доставкѣ керосина находится въ прямомъ морскомъ сообщеніи только съ Америкой. Для германскаго керосиннаго рынка

самое важное существенное значеніе имѣютъ сѣверо-германскіе морскіе порты, а особенно Бременъ, Гамбургъ и Данцигъ; въ нихъ устроены значительные керосинные склады съ цистернами, изъ нихъ керосинъ или отправляется по желѣзнымъ дорогамъ или сплавляется въ значительныхъ количествахъ на пароходахъ съ наливными приспособленіями по рѣкамъ Эльбѣ, Рейну и Везеру во внутрь Германіи. По Эльбѣ керосинъ сплавляется до Rösslau и Riesa, гдѣ устроены склады, оттуда идетъ далѣе вверхъ. Рейнское пароходство самую значительную часть доставляемаго изъ Америки керосина получаетъ черезъ Роттердамъ и Антверпенъ, оттуда товаръ идетъ въ Мангеймъ и отчасти въ Страсбургъ. Южная Германія получаетъ, какъ сказано, керосинъ изъ средиземныхъ портовъ Генуи, Венеціи и Тріеста; съ 1898 года съ востока доставляется румынскій керосинъ по Дунаю до Регенсбурга; съ восточной своей сухопутной границы Германія получаетъ по жел. дорогѣ галиційскій и русскій керосинъ. Германія, такимъ образомъ, снабжается керосиномъ частью прямо изъ своихъ морскихъ гаваней, частью посредствомъ рѣчныхъ своихъ портовъ, Мангейма, Риза, Регенсбурга и т. д., изъ которыхъ желѣзныя дороги перенимаютъ керосинъ и развозятъ его повсемѣстно въ Германіи; кромѣ того, какъ мы видѣли, керосинъ доставляется въ Германію галиційскими и русскими желѣзными дорогами. Оборотъ всѣхъ германскихъ желѣзныхъ дорогъ, по доставкѣ керосина, выражается цифрами въ $189^{5}/_{6}$ г. 746,650 тоннъ, а въ $189^{6}/_{7}$ 768,569, болѣе противъ $189^{5}/_{6}$ г. на 21,919 тоннъ. Сравнивая, въ окончательномъ выводѣ, удобство доставки въ Германію керосина различными странами, нельзя не убѣдиться, что американскій керосинъ, доставленный прямымъ морскимъ путемъ въ германскіе порты Сѣвернаго и Балтійскаго морей распредѣляется по всѣмъ мѣстностямъ Германіи, тогда какъ галиційскій керосинъ проникаетъ въ Германію по восточной желѣзной дорогѣ, а русскій керосинъ достигаетъ Германіи или черезъ сѣверные и балтійскіе порты или идетъ кружнымъ морскимъ путемъ, проходя Гибралтаръ. Наконецъ, русскій керосинъ поступаетъ въ Германію чрезъ русско-прусскую границу. Послѣдній путь доставки мало развился, вслѣдствіе огромнаго желѣзнодорожнаго пути по Россіи до русскихъ балтійскихъ портовъ, и, вслѣдствіе дешевизны морской доставки, никакъ не можетъ конкуррировать съ нею. „Торгово-Промышленная Газета“ приводитъ слѣдующія данныя о количествѣ русскаго керосина, вывезеннаго черезъ прусскую границу:

Годы.	Пуды.	Равняется метрическимъ центнерамъ.
1889	2.881,000	472,484
1890	835,000	136,940
1891	711,000	116,604
1892	574,000	94,136

Далѣе Берлина этотъ русскій товаръ, конечно, не достигаетъ, такъ какъ общее потребленіе керосина въ Берлинѣ въ 1893 г. достигло 587,500 барилей (бариль = 42 галлонамъ = 159,18 литра; средній вѣсъ бариля 120 килогр., разница въ вѣсѣ зависитъ отъ качества керосина). Изъ германскихъ портовъ Сѣвернаго моря самые значительные въ керосиновой торговлѣ Бременъ и Гамбургъ; въ прежнее время первое мѣсто въ этой торговлѣ занималъ Бременъ, но въ послѣднее время долженъ былъ уступить первенство Гамбургу, который обязанъ этимъ, какъ своему благопріятному положенію на Эльбѣ, такъ и тому обстоятельству, что гамбургская торговля выказала болѣе независимости отъ американскаго Рокфеллера треста. Вотъ данныя о ввозѣ керосина за время съ 1889 по 1897 г. включительно:

Годы.	По Везеру.	По Эльбѣ.
	Двойные центнеры.	
1889	1.769,705	1.311,646
1890	1.807,018	1.807,139
1891	1.399,104	2.079,470
1892	1.036,315	1.725,175
1893	1.307,634	1.913,879
1894	1.395,255	2.267,492
1895	1.209,479	2.387,165
1896	1.145,523	2.911,396
1897	933,979	3.328,752

Въ 1898 г. въ мѣстностяхъ по Везеру ввозъ керосина опять нѣсколько уменьшился; количество ввезеннаго керосина въ 1890 г. въ Гамбургѣ и Бременѣ было одинаково и съ тѣхъ поръ ввозъ Гамбурга увеличился въ 4 раза противъ Бремена; паденіе въ этомъ отношеніи Бремена приписывается полнѣйшей его зависимости отъ американскаго треста; въ Бременѣ не осталось ни одной самостоятельной керосинной фирмы. Гамбургъ отстоялъ свою независимость отъ треста, вслѣдствіе благоразумныхъ мѣръ гамбургскихъ сената и торговой палаты, и торговля керосиномъ продолжала въ Гамбургѣ развиваться. До 1895 года пользованіе керосинными складами сосредоточивалось въ однѣхъ рукахъ, самый ввозъ керосина получилъ монопольный характеръ, но въ концѣ 1894 г. окончился договоръ со съемщиками керосинной гавани; гамбургское правительство возвело постройки и устроило приспособленія для общественныхъ складовъ, и новые съемщики могли въ 1895 г. уже пользоваться ими; дѣло на этомъ не остановилось. Въ гамбургской керосинной гавани склады въ прежнее время, до 1895 года, были заняты обществомъ Deutsch Americanische Petroleumgesellschaft, подчиненнымъ рокфеллеровскому тресту; при новыхъ порядкахъ, установившихся съ 1895 г. мѣсто для складовъ было тамъ же предоставлено другой уже независимой импортной фирмѣ, а въ мѣстности, предназначенной для общественныхъ

складовъ, кромѣ двухъ для общаго пользованія складовъ съ цистернами на 36,000 баррилей, устроены еще два такіе же склада для импортеровъ русскаго керосина, а осенью 1899 года построены еще два склада съ цистернами вмѣстимостью въ 26,000 барилей для нефтеторговцевъ, независимыхъ отъ Standard Oil Company; въ цистерны этихъ двухъ послѣднихъ складовъ владѣльцы ихъ въ 1899 г. помѣстили грузъ керосина съ четырехъ пароходовъ, всего 120 тысячъ тоннъ. Такимъ образомъ, предоставленная гамбургскимъ правительствомъ всѣмъ занимающимся керосиннымъ дѣломъ возможность удовлетворять насущнымъ потребностямъ ихъ торговыхъ оборотовъ возвысила значеніе Гамбурга въ керосинной торговлѣ и сдѣлала его убѣжищемъ для всѣхъ конкуррентовъ съ американскою монополіею. Русскіе керосинъ и смазочныя масла, предназначаемые для портовъ Сѣвернаго-Нѣмецкаго моря проходятъ чрезъ Гамбургъ. Въ 1897 году было доставлено въ Гамбургъ изъ русскихъ черноморскихъ пристаней смазочныхъ маслъ на 4⅛ милліоновъ марокъ и очищеннаго керосина на 1³/₅ милліоновъ мк.; въ 1898 г. импортъ этихъ русскихъ нефтяныхъ продуктовъ чрезъ Гамбургъ долженъ былъ увеличиться, вслѣдствіе общаго увеличенія вывоза изъ Россіи. Гамбургъ нынѣ занимаетъ то мѣсто, которое прежде принадлежало Мангейму, когда этотъ городъ, подъ вліяніемъ Филиппа Пота, еще былъ свободенъ отъ подчиненія американскому тресту. Подчиненіе рейнской керосинной импортной торговли американскому тресту, совершившееся съ переходомъ фирмы Пота въ 1896 г., послѣ его кончины, и фирмы Рита къ американцамъ, имѣло послѣдствіемъ значительныя перемѣны въ условіяхъ торговли. Съ конца семидесятыхъ годовъ Мангеймъ имѣлъ значеніе главнаго складочнаго керосиннаго порта, вслѣдствіе развитія на Рейнѣ плаванія наливныхъ судовъ и устройства значительныхъ складовъ съ цистернами не только въ Мангеймѣ, но и во Флисенгенѣ, Роттердамѣ, Мюльгеймѣ, Базелѣ, Дюисбургѣ; изъ Мангейма снабжались керосиномъ почти весь юго-востокъ Германіи и отчасти Швейцарія, Баварія и средняя Германія. Устроенные въ Мангеймѣ 17 складовъ съ цистернами вмѣстимостью на 21 милліонъ центнеровъ, значительное количество наливныхъ судовъ и ж. д. вагоновъ-цистернъ все это свидѣтельствуетъ о прежней значительности оборотовъ Мангейма, по керосинной торговлѣ; вотъ данныя объ этихъ оборотахъ:

	Въ среднемъ метрическіе центнеры.
Съ 1875 по 1882 г.	251,040
» 1883 » 1887 »	530,061
» 1888 » 1892 »	1.219,435
1893 г.	2.497,969
1894 »	2.463,472
1895 »	2.408,313

Еще въ 1893 году Мангеймъ имѣлъ первенствующее значеніе въ Германіи, по керосинной торговлѣ, но въ послѣдніе годы размѣры его оборотовъ значительно уменьшились, такъ какъ Гамбургъ занялся прямой доставкой керосина въ южную Германію, а американскій трестъ купилъ всѣ мангеймскіе керосинные склады. Упадокъ мангеймской торговли отразился и на желѣзнодорожномъ товарномъ по мангеймъ-баденской ж. дор. движеніи которое значительно уменьшилось. Въ 1896 году движеніе это выразилось цифрою 1.120,033 дв. центнеровъ, а въ 1897 г. 1.092,882 дв. цент.; такимъ образомъ, за одинъ годъ вывозъ уменьшился на 27,151 дц.; въ Майнцѣ съ 1 апрѣля 1895 года по 31 марта 1896 г. въ привозѣ керосина было 396,721 центн.; съ 1 апрѣля 1896 г. по 31 марта 1897 г. 501,282 ц. болѣе на 104,561 центн. Въ противоположность Мангейму, Майнцъ и Франкфуртъ въ теченіе 12 мѣсяцевъ увеличили свои торговые обороты слѣдующимъ образомъ: во Франкфуртѣ въ 1896 г. 26,456 дв. цент., 1897 г. 64,835, болѣе на 38,379. Это увеличеніе оборота въ Майнцѣ и Франкфуртѣ произошло отъ слѣдующихъ причинъ: мѣстности по рѣкамъ Saar и Mosel, а также части Лотарингіи, по особому договору, были изъяты изъ круга дѣятельности двухъ монопольныхъ подчиненныхъ американскому тресту обществъ Manheim-Bremer Petroleum Actien Gesellschaft и Deutsch Amerikanische Petroleum Gesellschaft и переданы тоже монопольнымъ обществамъ, зависящимъ отъ американскаго треста, именно Société anonyme pour la vente de pètrole ci devant Rieth & Cie American Petrol Company и Amerikanische Petroleum-Anlagen; всѣ эти пять обществъ, зависящія, какъ уже сказано, отъ американскаго треста, устроили между собою сдѣлку, и изъ нихъ два общества уступили Майнцъ и Франкфуртъ тремъ другимъ обществамъ, не имѣвшимъ складовъ въ Мангеймѣ, что не могло не уменьшить сферы дѣятельности этого города. Страсбургъ, подобно Мангейму, также уменьшилъ обороты по своей керосинной торговлѣ; изъ отчета страсбургской торговой палаты оказывается, что привозъ керосина:

	Двойные центнеры.
въ 1896 г. выражался цифрою	193,110
» 1897 » ввезено въ Страсбургъ	165,420
Менѣе на	28,690

Очевидно, что все это совершается по волѣ американскаго треста; зависящіе отъ него мангеймскіе керосинные торговцы вынуждены были изложенными стачечными соглашеніями указанныхъ выше обществъ получать керосинъ viâ Мангеймъ; большая часть отправленій керосина на баденскія, эльзасскія, швейцарскія станціи шли изъ Гамбурга, по желѣзнымъ дорогамъ, не пользуясь дешевымъ вод-

нымъ путемъ; водный путь сдѣлался недоступенъ, такъ какъ Standard Oil Company захватила въ Мангеймѣ въ свои руки всѣ склады и приспособленія для выгрузки и храненія керосина. Вотъ самое убѣдительное доказательство господства американскаго треста въ германской керосинной торговлѣ.

11) Движеніе керосиновой торговли въ Баваріи.

Изъ Мангейма и близъ лежащаго Людвигсгафена, т.е. съ Рейна, снабжаются керосиномъ не только юго-западныя страны Германіи, но и Бавaрія. Изъ статистическихъ данныхъ ж. д. движенія въ Баваріи и изъ свѣдѣній о количествѣ керосина въ складахъ торговаго мюнхенскаго банка (Handelsbank) оказывается, что изъ общаго количества керосина, доставленнаго въ Баварію въ 1897 г. (59,893 тонны):

	Тонны.	
Доставлено было изъ Мангейма и Людвигсгафена . . .	31,884	
Съ мѣстностей по Везеру и Эльбѣ	5,127	
Изъ саксонскаго королевства	4,483	
„ Гессена	2,314	
„ Тюрингіи (Мерзебурга, Эрфурта).	1,962	
Остальное количество изъ другихъ мѣстностей Германіи (въ томъ числѣ 494 тон. изъ Эльзаса)	1,119	
		46,889
Прямо изъ чужихъ странъ въ 1897 г. доставлено въ Баварію:		
изъ Галиціи.	2,738	
„ Венгріи, Чехіи и прочихъ странъ Австріи . .	4,687	
„ Бельгіи 2 и Швейцаріи 12 тоннъ	14	
		7,439
Обороты керосиномъ въ мѣстностяхъ Баваріи по правую сторону Рейна		5,565
Итого общій оборотъ керосинной тонны въ Баваріи .		59,893

Въ 1898 г. ввозъ керосина въ Баварію представляется въ слѣдующемъ видѣ, если ограничиться слѣдующими значительнѣйшими цифрами:

Ввезено:	Тонны.
по желѣзнымъ дорогамъ	48,530
изъ Мангейма	31,026
съ мѣстностей по Везеру	3,067
изъ Галиціи	3,000
изъ Чехіи и остальной Австріи.	5,351

Примѣчаніе. Въ числѣ керосина, показаннаго подъ рубрикой: «изъ остальной Австріи» находится въ числѣ другихъ, доставленныхъ viâ Тріестъ и «русскій керосинъ».

12) Значеніе дунайскаго пути для Баваріи.

Лѣтамъ 1898 г. началась доставка по Дунаю въ наливныхъ судахъ румынскаго керосина до Регенсбурга; этимъ новымъ путемъ возможна въ будущемъ доставка въ Германію не только румынскаго, но и русскаго керосина, особенно когда производимыя по улучшенію фарватера Дуная и вообще водныхъ сообщеній отъ Орсова до Регенсбурга, работы будутъ приведены къ окончанію. Развитію румынской керосиновой торговли съ Германіей могло бы, въ значительной степени, содѣйствовать устройство нефтепроводовъ отъ нефтяныхъ источниковъ до Дуная, по примѣру Америки, такъ какъ всѣ открытыя до сихъ поръ надежныя румынскія мѣсторожденія нефти находятся отъ Дуная въ разстоянін не ближе 100 километровъ и теперешняя доставка керосина до пристаней Дуная обходится слишкомъ дорого, отъ мк. 1,20 до 2 марокъ за 100 килограмовъ; въ самой долинѣ Дуная до сихъ поръ открыты только слабые признаки нефти. Румынское общество „Steaua Romana“, предпринимая доставку керосина дунайскимъ путемъ въ Регенсбургъ, предварительно озаботилось устройствомъ на регенсбургской пристани складовъ; склады эти занимаютъ площадь въ 115 метровъ длины и 50 метровъ ширины, окружены земляннымъ валомъ; въ двухъ зданіяхъ помѣщаются три цистерны; подземный нефтепроводъ устроенъ такъ, что цистерны могутъ быть соединены съ пароходными резервуарами для накачиванія керосина; для большаго удобства въ передвиженіи и размѣщеніи товара устроены на всемъ пространствѣ складовъ рельсовыя приспособленія; размѣръ вмѣстимости 3 желѣзныхъ цистернъ 1889, 1850 и 700 тоннъ; для выкачиванія керосина изъ цистернъ въ посуду, устроены особые насосы; всѣмъ учрежденіемъ завѣдываетъ контора. Устройство складовъ обошлось 300 тысячъ марокъ; склады съ хранящимся въ нихъ керосиномъ оцѣниваются въ милліонъ марокъ. Румынскимъ нефтепромышленникамъ слѣдуетъ поставить въ большую заслугу то, что они на самомъ дѣлѣ доказали возможность и удобство дунайскаго пути для доставки въ значительномъ количествѣ въ Германію керосина. Первые три наливныя румынскія судна вмѣстимостью 650,350 и 300 тоннъ (съ 13,000, 7,000 и 6,000 центнерами керосина) пришли отъ Джурджева до Регенсбурга, на буксирѣ сербскаго парохода, въ 42 дня; эти желѣзныя наливныя суда обошлись въ постройкѣ: два большія, по 80 тысячъ марокъ каждое, а меньшее 60 тысячъ. Въ каждомъ суднѣ во всю длину устроена перегородка, раздѣленная поперечными стѣнками; такимъ образомъ, устроены отдѣльные для керосина вмѣстилища-резервуары; на палубѣ каждаго судна существуетъ будка для помѣщенія бензиноваго мотора, съ помощью кото-

раго выкачивается насосомъ керосинъ изъ отдѣльныхъ резервуаровъ судна въ цистерны склада. Вотъ разсчетъ стоимости румынскаго керосина съ доставкою въ Регенсбургъ:

	Франки.
Цѣна керосина на заводѣ въ Кампинѣ за тонну (1,000 килогр.) франко	55
Доставка до Джурджева	4
Фрахтъ до Регенсбурга	21
Итого	80
	Марки.
Что составитъ	65
Издержки въ Регенсбургѣ	2
Всего	67

Цѣна американскаго керосина въ отдѣльныхъ вагонахъ-цистернахъ отъ начала доставки, въ іюнѣ 1898 г., франко въ Регенсбургъ до осени была за тонну 105 мар. 80 пф. Румынскій керосинъ только въ такомъ случаѣ можетъ прочно утвердиться на германскомъ рынкѣ, если цѣна его въ Регенсбургѣ постоянно будетъ дешевле американскаго керосина. Румынскому керосину, а также и русскому, придется выдержать трудную борьбу со слѣдующими факторами и условіями: прежде всего, съ сильно укоренившимися у германскихъ потребителей привычками къ американскому керосину, затѣмъ, румынскій керосинъ, точно также какъ и русскій, и всѣ сорта, получаемые въ Германіи съ востока, будучи тяжелѣе американскаго, требуютъ или приспособленія другихъ горѣлокъ или другихъ пріемовъ обращенія съ этимъ горючимъ матеріаломъ.

Приведенный разсчетъ цѣны румынскаго керосина съ доставкой въ Регенсбургъ, по Дунаю, такъ выгоденъ, что конкурренція его съ американскимъ керосиномъ представляется совершенно возможною. Если румынскій керосинъ не достигнетъ прочнаго и выгоднаго сбыта на юго-востокѣ Германіи, то это произойдетъ не вслѣдствіе невыгодности фрахтовъ и цѣнъ, но причину неудачи придется искать въ несправедливыхъ предразсудкахъ германскихъ потребителей противъ румынскаго керосина и въ привычкѣ ихъ къ американскому. До сихъ поръ доставленный въ Регенсбургъ румынскій керосинъ въ мѣстностяхъ Баваріи, по правую сторону Рейна, имѣлъ хорошій сбытъ, а въ пограничныя мѣстности, каковы Ашафенбургъ, Швейнфуртъ, Гофъ и др., снабжаемыя американскимъ керосиномъ изъ Мангейма и Ризы, румынскому керосину проникнуть было очень трудно. Добившись пониженія тарифа, по направленію къ Швейцаріи, румынскій керосинъ попалъ въ мѣстности центральной Швейцаріи; въ восточной Швейцаріи русскій керосинъ явился конкуррентомъ румынскому, а до западной Швейцаріи ни тотъ ни другой не дошли. Если бы понизить тарифы доставки керосина изъ Регенсбурга въ другія мѣстности

Германіи, то несомнѣнно румынская торговля керосиномъ съ Германіею, пользуясь дунайскимъ путемъ, могла бы сильно развиться и конкуррировать съ американскимъ керосиномъ. Въ 1899 г. заинтересованные въ этомъ дѣлѣ люди ходатайствовали объ установленіи пониженнаго тарифа, именно въ размѣрѣ 1,9 пфенига съ километра тонны отъ Регенсбурга, что дало бы возможность доставки керосина во Францію, минуя Марсель и Гавръ. Въ дѣлѣ развитія румынской торговли керосиномъ въ Германіи, по дунайскому путри, румынское правительство могло бы оказать весьма значительное содѣйствіе; оно, или что то же, монопольное въ Румыніи управленіе этимъ дѣломъ располагаетъ 5 буксирными пароходами, отъ 500 до 700 лошадиныхъ силъ, 42 баржами въ 650 тоннъ каждая, 6 баржами въ 350 тоннъ и въ 1899 году строило еще три баржи въ 650 тоннъ. Значительной конкурренціи съ американскою монопольною торговлею, господствующею на германскомъ рынкѣ, отъ Румыніи ожидать нельзя, даже и въ томъ случаѣ, если бы сдѣланныя въ Регенсбургѣ устройства и приспособленія, въ довольно ограниченныхъ размѣрахъ, были расширены и увеличены въ значительныхъ размѣрахъ. Отъ Румыніи никакъ нельзя ожидать, чтобы она могла вполнѣ удовлетворить потребности въ керосинѣ баварскаго, а еще тѣмъ менѣе всего южногерманскаго рынка; участники румынскаго керосиноваго дѣла въ Регенсбургѣ сами на это не разсчитываютъ. Примѣръ Румыніи указываетъ однако же русской керосиновой промышленности путь и средства къ пріобрѣтенію значительной доли участія въ торговлѣ керосиномъ на германскомъ рынкѣ и къ дѣятельной конкурренціи съ американцами. Размѣры производства русскаго керосина, сравнительно съ добычею его въ Румыніи, такъ велики, что только Россія могла бы положить предѣлъ американской монополіи на германскомъ рынкѣ.

13) Американскій и русскій керосинъ на германскомъ рынкѣ.

Какъ извѣстно, даже наиболѣе надежныя американскія нефтяныя мѣстонарожденія истощаются. Вслѣдствіе этого добыча нефти въ Америкѣ въ иныхъ мѣстностяхъ уменьшается, въ другихъ не увеличивается. Издержки производства увеличиваются; для удовлетворенія значительныхъ требованій и заказовъ пошелъ въ ходъ и недоброкачественный петролеумъ изъ штата Огайо.

Русскіе нефтяные источники еще не истощены, разработка ихъ, большею частью, носитъ еще до поры до времени не особенно интенсивный характеръ; въ общемъ естественныя условія добычи нефти въ Россіи нынѣ благопріятнѣе, чѣмъ въ С. Америкѣ.

По условіямъ добычи, доброкачественность американскаго керосина весьма различна. Керосинъ, извѣстный въ торговлѣ подъ названіемъ Standart-white Oil, самая значительная часть котораго сбывается американцами въ Германію, въ сущности керосинъ невысокаго качества, добываемый въ штатѣ Огайо и сдабриваемый примѣсью пенсильванскаго керосина, лучшаго качества; Standart-white Oil ко ввозу въ Англію не допускается. Русскій керосинъ, на основаніи химическихъ анализовъ, оказался доброкачественнѣе добываемаго въ Огайо. Хорошо очищенный русскій керосинъ не уступаетъ самымъ высшимъ сортамъ американскаго керосина. Произведенныя въ Мангеймѣ торговою палатою химическія изслѣдованія привели къ слѣдующимъ выводамъ: 1) американскій Standart-white Oil равняется нормальному свѣту 9—9½ свѣчей, 2) американскій Water-white Oil равняется нормальному свѣту 10—11 свѣчей, 3) русскій керосинъ, равняется нормальному свѣту 10—12 свѣчей, Water-white керосинъ дороже Standart-white на мк 3—4 за 100 килогр.

Средняя цѣна керосина Standart-white Oil, общеупотребительнаго въ Германіи (за 100 килогр.) за время съ 1893 по 1897 г. была 7 мк. 10 пф., керосинъ Water-white на 50% дороже; русскій керосинъ доброкачественностью своею не уступаетъ американскому Water-white; такимъ образомъ, нѣмецкій потребитель, покупая русскій керосинъ, получалъ бы керосинъ лучшаго сорта 50% дешевле; но употребленіе русскаго керосина требуетъ или передѣлки цилиндра въ общеупотребительныхъ нынѣ въ Германіи лампахъ или же особаго приспособленія фитиля. Не въ пользу русскаго керосина и то, что въ оптовой германской торговлѣ русскій керосинъ продается и облагается пошлиной по вѣсу, а въ раздробительной продажѣ покупка совершается литрами и вообще мѣрами жидкости; русскій керосинъ тяжелѣе американскаго и при продажѣ на мѣру въ раздробь, очевидно, неизбѣжна потеря противъ дѣйствительнаго вѣса продукта, затѣмъ, при ввозѣ керосина въ Германію, требуется слишкомъ низкая точка воспламененія (вспышки), что также не служитъ въ пользу русскаго керосина, такъ какъ, по своей доброкачественности, этотъ керосинъ обладаетъ такимъ высокимъ тестомъ (Test), т. е. такой высокой точкой вспышки, до которой американскій керосинъ не доходитъ.

14) Стоимость производства керосина въ Россіи и Америкѣ.

Добыча керосина въ Америкѣ съ доставкой въ очистительные заводы, на основаніи вычисленій комитета бакинскихъ нефтепромышленниковъ обходится въ 16,7 копѣекъ на пудъ; для Америки издержки про-

изводства петролеума въ 20 коп. за пудъ уже убыточны. Въ 1899 г. весной средняя цѣна за бариль пенсильванскаго керосина въ Америкѣ была 78 центовъ, а за керосинъ изъ Огайо 51 центъ, что соотвѣтствуетъ 20,2 копѣйкамъ за пенсильванскій и 13,2 копѣйкамъ за керосинъ огайскій (лимскій); средняя цѣна обоихъ сортовъ американскаго керосина опредѣляется 17,5 за пудъ. Въ Баку стоимость добычи пуда петролеума, на основаніи оффиціальныхъ свѣдѣній, опредѣляется въ 6 копѣекъ; эта стоимость добычи петролеума въ Баку значительно уменьшается, если нефть бьетъ фонтаномъ или же нефтяное мѣсторожденіе составляетъ частную собственность промышленника; такъ какъ въ послѣднемъ случаѣ не приходится вносить обычной арендной платы по 2 копѣйки съ пуда: такимъ образомъ, 6 копѣекъ съ пуда представляютъ maximum издержекъ производства въ Баку съ доставкой нефти на очистительные заводы, а въ Америкѣ нефть съ доставкой на очистительные заводы въ Нью-Іоркѣ, Балтиморѣ и другихъ мѣстностяхъ обходится не менѣе 17,5 копѣекъ за пудъ. Эта выгодность добычи русской нефти, сравнительно съ издержками производства въ Америкѣ, значительно сокращается, вслѣдствіе того, что при очисткѣ изъ бакинской нефти, вырабатывается меньше керосина, чѣмъ изъ американской. Изъ бакинской нефти въ среднемъ выводѣ съ 1889 по 1893 г получалось керосина 31,6 %, въ Огайо вырабатывается керосина изъ нефти 60%, въ Пенсильваніи 75%. Выработка пуда керосина въ Баку стоитъ 18,96, въ Америкѣ 25,50 коп.

Очистка керосина въ Баку коп. 6,25, въ Америкѣ 21 копѣйка.

При очисткѣ керосина въ Баку получается отбросовъ 2.26 пуда въ Америкѣ менѣе пуда, именно 0,457; стоимость отбросовъ въ Баку 8 копѣекъ за пудъ, а въ Америкѣ отбросы стоютъ 26 копѣекъ за пудъ. Издержки доставки керосина до порта отправленія, нагрузки и перегрузки въ Россіи гораздо значительнѣе, чѣмъ въ Америкѣ; тамъ онѣ не превышаютъ 1 коп., такъ какъ очистительные заводы устроены въ морскихъ портахъ, у самаго моря (Нью-Іоркъ, Бальтимора, Филадельфія) тогда какъ за перевозку керосина изъ Баку въ Батумъ, по нормальному ж. д. тарифу, опредѣлено 19 копѣекъ; кромѣ того, уплачивается въ Батумѣ по 1 коп. съ пуда портоваго сбора; прочіе расходы, какъ то, за храненіе въ складахъ, утечка, издержки, по завѣдыванію дѣломъ и другіе доходятъ до двухъ копѣекъ; транзитная доставка русскаго керосина до моря обходится 22 копѣйки, тогда какъ въ Америкѣ эти расходы не превышаютъ копѣйки съ пуда. Нормальный фрахтъ изъ Баку въ Батумъ 19 копѣекъ съ пуда въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ былъ значительно уменьшаемъ; въ видахъ поощренія вывоза керосина заграницу, допускалось правительствомъ пониженіе фрахта до 14-ти, 12-ти даже до 9-ти копѣекъ весной 1899 года фрахтъ этотъ былъ опредѣленъ въ 12 коп.—Въ

настоящей статьѣ въ основаніе разсчетовъ, для большей вѣрности, принимается нормальный фрахтъ до Батума 19 копѣекъ.

Вотъ, на основаніи приведенныхъ числовыхъ данныхъ, сравненіе издержекъ производства керосина въ Россіи и въ Америкѣ на пудъ:

	Керосинъ изъ Баку.	
	Въ Батумѣ.	Въ Америкѣ (Филадельфія и др.).
	Копѣйки.	
Издержки по добычѣ сырой нефти	18,96	25,5
Очистка (рафинировка)	6,26	21
На собственныхъ земляхъ рафинировка обходится нефтепромышленникамъ . .	4	—
Доставка до порта отправленія.	22	1
	47,21	475
или на собственной землѣ . .	44,96	—
Вычитается выручка за отбросы	17,28	11,88
Обходится керосинъ:		
въ Батумѣ на собственныхъ земляхъ.	29,93	35,62
въ Филадельфіи	27,68	

Разумѣется, приведенный разсчетъ только приблизительный и основанъ на среднихъ цѣнахъ, подлежащихъ то пониженію, то повышенію, но во всякомъ случаѣ въ Филадельфіи керосинъ обходится дороже, чѣмъ въ Батумѣ. Таковы благопріятныя условія производства русскаго керосина, а между тѣмъ, со стороны русскихъ нефтепроизводителей и нефтепромышленниковъ, не перестаютъ раздаваться жалобы на невозможность конкурренціи съ Америкой и вообще на невыгодность нефтяныхъ дѣлъ; за этими жалобами слѣдуютъ ходатайства о правительственной поддержкѣ, преміяхъ и льготахъ. Постараемся разъяснить степень основательности этихъ жалобъ и домогательствъ сопоставленіемъ цѣнъ керосина въ послѣдніе годы на всемірномъ рынкѣ съ приведенными данными объ издержкахъ производства въ Баку.

Средняя цѣна керосина въ Лондонѣ была:

	Копѣйки за пудъ.
Въ 1895 г.	5,5d = 95
„ 1896 „	5,6d = 97
„ 1897 „	4,4 = 76

Слѣдуетъ вычесть:

	Копѣйки за пудъ.
Разницу между цѣною производства русскаго и американскаго керосина, что въ совокупности составитъ.	5
5% съ высшей цѣны въ пользу импортера.	4,6
1% коммисіи въ Лондонѣ	0,92
Фрахтъ изъ Батума	11
	21,05

	Копѣйки за пудъ.
1% коммисіи въ Батумѣ, 0,5% страхованіе, 1% леккажъ, всего 2½% съ батумской цѣны, что въ совокупности составляетъ	отъ 1,5 до 2
3-хъ мѣсячный % за фрахтъ, уплаченный въ Батумѣ .	0,38
Наемъ склада и портовые расходы	3
Фрахтъ изъ Баку	19
Итого	46

Такимъ образомъ, въ пользу Баку оказалось:

	Копѣйки за 1 пудъ.
Въ 1895 г.	49
„ 1896 „	51
„ 1897 „	30

Издержки обработки пуда керосина въ среднемъ выводѣ и за вычетомъ стоимости нефтяныхъ остатковъ, опредѣляются цифрой 7,93 к.; за вычетомъ этихъ издержекъ остается чистой прибыли въ пользу бакинскаго керосина въ 1895 г. 41 к., въ 1896 г. 43 к., въ 1897 г. 22 к. на пудъ. Даже если принять въ основаніе разсчета издержекъ биржевую цѣну въ Баку нефти и нефтяныхъ отбросовъ или же основываться на разсчетѣ бакинскихъ нефтепромышленниковъ, по которому изъ 3,5 пудовъ сырой нефти выходитъ 1 пудъ керосина и 2 пуда нефтяныхъ отбросовъ, то получится слѣдующій выводъ цѣны керосина:

Въ 1895 г. . .	$(3,5\times6,7)+6,25-(6,1\times2)=17,7$	коп.
„ 1896 „ . . .	$(3,5\times8\ )+6,25-(7,7\times2)=18,9$	„
„ 1897 „ . . .	$(3,5\times8\ )+6,25-(8,2\times2)=18,85$	„

При этихъ цѣнахъ чистая прибыль выражается въ слѣдующихъ цифрахъ за 1895 г. 31,3 к., за 1896 г. 32,1 к., за 1897 г. 12,5 к., т. е. 68%.

15) Морской фрахтъ керосина изъ Америки въ Германію.

Съ 60-хъ годовъ средства сухопутной и морской доставки значительно развились и усовершенствовались въ самой Америкѣ; въ то время появились тамъ первыя суда съ наливными приспособленіями, а въ 1864 г. основалось и первое нефтепромышленное общество; въ 1864 г. фрахтъ изъ Нью-Іорка въ Англію за 1 бариль былъ 8 шиллинговъ, фрахтъ этотъ 650—750 процентами дороже самаго продукта при покупкѣ его у нефтяныхъ источниковъ въ Америкѣ на мѣстахъ добычи. Въ Германіи бременская фирма Ридеманъ и Шютте и другія нѣмецкія фирмы также не отставали отъ американцевъ въ заботахъ о болѣе удобной доставкѣ керосина изъ Америки; названная фирма обзавелась наливными пароходами и складами съ цистернами, которые

въ 1890 г. были куплены нѣмецко-американскимъ обществомъ Deutsch Amerikanische Petroleumgesellschaft; это общество построило, кромѣ того, еще 9 наливныхъ пароходовъ для доставки изъ Америки керосина, такихъ пароходовъ оказалось у этого общества 13; вмѣстѣ съ тѣмъ, оно обзавелось нѣсколькими сотнями ж. д. вагоновъ-цистернъ, множествомъ рѣчныхъ наливныхъ судовъ и обширными складами съ резервуарами въ Гестемюндѣ, Бременѣ, Бремергафенѣ, Гамбургѣ, Гарбургѣ, Штетинѣ, Дюисбургѣ, Мюльгеймѣ, Страсбургѣ и Берлинѣ.

16) Морская доставка керосина изъ Россіи.

Въ Батумѣ устроено болѣе 70 желѣзныхъ резервуаровъ весьма значительной вмѣстимости, болѣе 7 милліоновъ пудовъ, изъ которыхъ ежегодно отправляется заграницу отъ 30 до 50 милліоновъ пудовъ керосина, преимущественно на пароходахъ съ наливными приспособленіями. И для русскаго керосина, предназначаемаго въ Германію, морская доставка изъ Батума предпочитается кружному пути по русскимъ ж. д. Прежде приморскіе порты, находящіеся въ прямомъ сообщеніи съ Рейномъ, особенно Антверпенъ, доставляли въ Германію русскій керосинъ; нынѣ Антверпенъ уступилъ, въ этомъ отношеніи, мѣсто Гамбургу. Первые наливные пароходы появились въ Батумѣ въ 1886 г.; къ 1893 году эти пароходы съ наливными приспособленіями уже овладѣли половиной всего вывозимаго заграницу русскаго керосина; въ жестянкахъ русскій керосинъ отправляется на востокъ, въ мѣстности по нижнему Дунаю и въ нѣкоторые порты Средиземнаго моря; въ бочкахъ (бариляхъ) русскій керосинъ идетъ во Францію. Батумскій наливной флотъ имѣетъ болѣе ста пароходовъ, поднимающихъ болѣе 8 милліоновъ метрическихъ центнеровъ. По статистическимъ даннымъ 1895 г., изъ этихъ судовъ 65 было англійскихъ, 17 нѣмецкихъ и 3 французскихъ; этотъ пароходный наливной флотъ дополнялся 14 наливными парусными судами; изъ нихъ 2 французскихъ, 7 норвежскихъ, 1 голландское судно и 4 русскихъ. Русскій керосинъ, отправляемый изъ Батума въ жестянкахъ и бочкахъ, служитъ обратнымъ грузомъ для судовъ, приходящихъ въ Батумъ съ грузами изъ разныхъ странъ. Фрахтъ для керосина на такихъ судахъ весьма разнообразенъ; только на наливныхъ судахъ устанавливается опредѣленный размѣръ фрахта; въ этомъ отношеніи, составляютъ исключеніе англійскіе наливные пароходы, доставляющіе русскій керосинъ въ Индію; это пароходы, подвергаемые тщательной очисткѣ, послѣ выгрузки керосина, грузятъ и доставляютъ другіе товары. Въ Индіи для русскаго керосина устроены значительные резервуары въ Калькуттѣ, Бомбеѣ и Сингапурѣ.

17) Размѣръ фрахтовъ керосина изъ Америки и Россіи.

Очевидно, что морская доставка русскаго керосина изъ Батума въ заграничныя мѣста потребленія зависитъ отъ участія въ этой доставкѣ иностранныхъ капиталовъ и обязана своимъ зарожденіемъ и развитіемъ предпріимчивости иностранцевъ, американскій же экспортъ керосина вполнѣ самостоятеленъ. Издержки морской доставки обусловливаются расходами на страхованіе, на склады и на провозъ товара или фрахтъ; страхованіе стоитъ ½%, складъ 1%; эти двѣ статьи расхода въ Россіи и Америкѣ почти тѣ же, что касается фрахта, то, соображаясь съ большимъ или меньшимъ разстояніемъ пути, можно опредѣлить двѣ отдѣльныя ставки: на разстояніи 8 тысячъ верстъ 1/600 копѣйки за пудоверсту, а на пути болѣе 8 т. верстъ фрахтъ опредѣляется 1/1000 коп. на пудоверсту.

Примѣчаніе. Въ пудѣ 40 русскихъ фунтовъ, фунтъ=0,4095 килограм., слѣдовательно русскій пудъ=16,38 килогр., копѣйка=2½ пфенигамъ; верста равняется 1,062 2/3 километра.

Фрахтъ отъ Батума до портовъ Средиземнаго моря обыкновенно не превышаетъ 8—9 шиллинговъ за тонну; при курсѣ за ливръ—стерлингъ 9 рублей 40 коп. доставка пуда обходится въ 6—6,8 коп. Въ Тріестъ (3,500 верстъ) и въ Марсель, 3,700 верстъ, фрахтъ исчисляется 1/600 коп. за пудоверсту. Та же 1/600 коп. уплачивается за доставку въ порты Атлантическаго океана и Сѣвернаго Нѣмецкаго моря. Фрахтъ въ Калькутту (10,800 верстъ) 5—6 d (пенни) за ящикъ или, что то же, 11 коп. за пудъ; до Іокогамы (17,000 в.) 8½ d (пенни) или 18 коп. за пудъ; эти послѣдніе фрахты соотвѣтствуютъ 1/1000 коп. за пудоверсту. Вотъ таблица разстояній отъ Батума и Нью-Іорка до значительнѣйшихъ портовъ:

Названіе портовъ.	Отъ		Разница разстояній.	
			Въ пользу:	
	Нью-Іорка.	Батума.	Америки.	Батума.
	Версты.			
Гамбургъ	6,300	7,100	800	—
Антверпенъ	5,500	6,300	800	—
Лондонъ	5,500	6,300	800	—
Гавръ	5,400	6,200	800	—
Бордо	5,250	5,750	500	—
Лиссабонъ	4,750	4,750	—	—
Марсель	6,300	3,700	—	1,600
Тріестъ	8,000	3,500	—	2,500
Портъ-Саидъ	7,500	2,500	—	5,000
Бомбей.	13,000	8,000	—	5,000
Калькутта	15,800	10,800	—	5,000
Шангай	21,000	16,000	—	5,000
Іокогама	22,500	17,500	—	5,000
Сидней.	24,000	19,000	—	5,000
	—	—	3,700	34,100

Изъ этой таблицы оказывается, что русскій керосинъ въ 5 портахъ: Гамбургѣ, Антверпенѣ (С.-Нѣмецкое море), Лондонѣ, Гаврѣ, Бордо (Атлантическій океанъ), уплачиваетъ большій фрахтъ въ сравненіи съ американскимъ керосиномъ и если для русскаго керосина возможна конкурренція съ американскимъ, то единственно вслѣдствіе дешевизны продукта при добычѣ въ Баку и при доставкѣ въ Батумъ. Затѣмъ, Батумъ ближе отъ прочихъ европейскихъ портовъ, чѣмъ Америка, и разница въ разстояніяхъ выражается въ слѣдующихъ цифрахъ. Америка ближе чѣмъ Батумъ отъ 5 европейскихъ портовъ на 3,700 верстъ, а Батумъ ближе Америки отъ прочихъ портовъ на 34,100 верстъ.

Русскій керосинъ до Гамбурга, Антверпена, Лондона, Гавра противъ американскаго, приплачиваетъ фрахтъ за 800 верстъ—1⅓ коп. (800 × 1/600 коп.), до Бордо за 500 верстъ приплачиваетъ на ⅚ коп. болѣе за пудъ (500 × 1/600). Мы видѣли, что русскій керосинъ съ доставкой изъ Баку въ Батумъ къ нагрузкѣ на пароходъ обходится дешевле на 6,40 съ пуда, чѣмъ американскій керосинъ, доставленный съ мѣстъ производства въ Нью-Іоркъ и въ другіе американскіе порты; ясно, что несмотря на это русскій керосинъ, и за вычетомъ означенныхъ приплатъ фрахта (1⅓ и ⅚ коп.), оказывается съ доставкой въ Гамбургъ, Антверпенъ, Лондонъ и Гавръ болѣе дешевымъ, чѣмъ американскій керосинъ на 5,16 коп. на пудѣ (6,40—1⅓ коп.); въ Бордо русскій керосинъ дешевле американскаго на 5,66 копѣекъ (6,40—⅚ копѣйки) въ Лиссабонѣ дешевле на 6,40 коп., въ Марселѣ на 9,15, въ Тріестѣ на 10,65 и въ прочихъ портахъ до 11,49 коп. дешевле противъ американскаго на каждый пудъ. Если даже исчислять торговую прибыль для Россіи въ 10%, а для Америки только въ 5%, то, за вычетомъ всѣхъ издержекъ доставки, въ пользу Батума, все-таки окажется превышеніе прибыли, противъ Америки, при отправкѣ русскаго керосина:

	Послѣ погрузки керосина въ Батумѣ. Копѣйки.
Въ Германію, по меньшей мѣрѣ	3⅛
„ Лондонъ и Антверпенъ	3½
„ Гавръ	3¼
„ Бордо	3,8
„ Лиссабонъ	4,8

Исчисленная прибыль оказывается при 19 копѣечномъ фрахтѣ отъ Баку до Батума. Русскій керосинъ, при доставкѣ въ порты Атлантическаго океана, доходитъ до портовъ назначенія, выигрывая на фрахтѣ отъ 2,66 до 5 коп.; разница, въ пользу русскаго керосина, противъ американскаго, при доставкѣ въ египетскіе порты и ближайшіе порты Индѣйскаго океана выражается 5, 8 и 9 копѣйками на

пудъ; если же принять во вниманіе менѣе значительныя издержки въ Батумѣ, въ сравненіи съ издержками отправки керосина въ Нью-Іоркѣ, то русскій керосинъ выигрываетъ, противъ американскаго отъ 9 до 15 копѣекъ на пудѣ; во всякомъ случаѣ, несомнѣнно, что доставка русскаго керосина во всѣ порты назначенія дешевле доставки американскаго, при правильномъ веденіи дѣла.

18) **Морскіе фрахты въ С. Нѣмецкое морэ (Nordsee).**

Выше было изложено, что при доставкѣ русскаго керосина изъ Батума въ Гамбургъ или Антверпенъ товаръ этотъ, въ сравненіи съ американскимъ керосиномъ, обходится дешевле 5,16 копѣйками на пудъ = 11,15 пф. на 100 килогр.—63 пф. и на тонну—6 мар. 80 пф. Если же принимать въ соображеніе только фрахтъ, оставляя безъ вниманія размѣръ всѣхъ издержекъ, обусловливаемыхъ производствомъ керосина, то слѣдуетъ признать, что путь отъ Батума до портовъ С.-Нѣмецкаго моря обходится дороже пути до тѣхъ же портовъ изъ Америки. Разстояніе отъ Батума до Антверпена 6,300 верстъ; при фрахтѣ $^1/_{600}$ копѣйки за пудоверсту, доставка обходится въ 10½ коп. за пудъ = мк. 13,80 за 100 килогр. Сравнимъ съ этимъ выводомъ дѣйствительные фрахты отъ Чернаго моря до портовъ С.-Нѣмецкаго моря. Въ отчетѣ мангеймской торговой камеры за 1898 г. помѣщены статистическіе средніе выводы помѣсячно о фрахтѣ изъ Чернаго моря въ Роттердамъ и Антверпенъ хлѣбныхъ товаровъ за 4 года: 12,35 мк., 11,61 мк., 9,25 мк., 10,70 мк.; если отбросить дроби, то средній выводъ изъ этихъ 4-хъ цифръ будетъ слѣдующій $\frac{12+11+9+10}{4} = 10$ мк.; соображаясь съ этимъ среднимъ фрахтомъ, слѣдуетъ фрахтъ съ Чернаго моря до Гамбурга и Бремена опредѣлить не менѣе 11 мк.; фрахтъ на керосинъ естественно долженъ быть нѣсколько дороже, чѣмъ для хлѣбныхъ товаровъ въ виду того, что пароходы съ наливными приспособленіями для керосина менѣе удобны для обратныхъ грузовъ, чѣмъ пароходы съ хлѣбнымъ грузомъ. Поэтому, слѣдуетъ придержаться фрахта въ мк. 13,80 пф. Фрахтъ отъ Нью-Іорка до Антверпена, на основаніи принятой нами нормы за 5,500 верстъ × $^1/_{600}$ копѣйки опредѣлится за пудъ (въ 40 фунтовъ) цифрою $9^2/_6$ копѣекъ, т. е. 12,30 мк. за 1,000 килогр., слѣдовательно морской фрахтъ изъ Америки до Антверпена и Роттердама—рейнскихъ—морскихъ портовъ обходится на 1,50 мк. дешевле фрахта изъ Батума на тонну; это соотвѣтствуетъ выведенному уже нами прежде уменьшенію превышенія въ 6,4 копѣйки, въ пользу русскаго керосина, на $1^1/_3$ копѣйки съ пуда, вслѣдствіе чего выгодность русскаго керосина предъ американскимъ и выразилась только 5,16 коп. на пудъ. Обратимся снова къ приведеннымъ нами даннымъ морской доставки хлѣбныхъ товаровъ. По свѣдѣніямъ цитированнаго нами

отчета мангеймской торговой камеры, фрахты изъ Нью-Іорка до Роттердама и Антверпена съ 1895 по 1898 г. помѣсячно, въ среднемъ выводѣ, были 11,12 мк., 10,72 мк., 12,85 мк., 14,40 мк. Отбросивши дроби, въ среднемъ выводѣ изъ этихъ 4 цифръ получаемъ слѣдующій морской фрахтъ изъ Нью-Іорка въ порты С. Нѣмецкаго моря $\frac{11+10+12+14}{4} = 11$ мк. Поэтому и для керосина назначимъ нѣсколько высшій фрахтъ—мк. 12,30.

Условія, опредѣляющія размѣръ фрахта для дальнѣйшей доставки товаровъ въ мѣстности южной Германіи, естественно одинаковы для Америки и для Россіи. Средній фрахтъ доставки хлѣбныхъ грузовъ изъ Роттердама въ Мангеймъ въ 1894—1898 г. по Рейну былъ мк. 3,40 за тонну; за доставку керосина въ наливныхъ судахъ фрахтъ до Мангейма нѣсколько ниже, мк. 3,25 за тонну. Это самый дешевый путь въ южную Германію, такъ какъ по ж. д. отъ Гамбурга и Бремена въ южно-германскіе города Ашафенбургъ, Аугсбургъ, Мюнхенъ, керосинъ обложенъ фрахтомъ 14,5 мк., 27,5 мк. 28,1 мк. за тонну. Если бы не меньшая стоимость русскаго керосина въ Батумѣ у борта пароходомъ на 6,4 коп. на пудъ противъ американскаго, то русскій керосинъ не могъ бы конкуррировать на южно-германскомъ рынкѣ съ американскимъ при доставкѣ моремъ чрезъ Роттердамъ. Выше было изложено, что русскій керосинъ, въ Батумѣ у борта парохода дешевле на 5,16 копѣекъ на пудъ [1]) американскаго керосина передъ погрузкой его въ портахъ Америки для отправленія въ Европу; только благодаря этой сравнительной предъ американскимъ дешевизнѣ, русскій керосинъ можетъ являться на южно-германскій рынокъ моремъ чрезъ Роттердамъ и Антверпенъ и поступать въ продажу, по болѣе дешевымъ цѣнамъ, чѣмъ американскій.

19) Фрахтъ при доставкѣ керосина въ южную Германію чрезъ порты Средиземнаго моря.

Доставка русскаго керосина на южно-германскій рынокъ чрезъ порты Средиземнаго моря обходится дешевле, этотъ путь короче, чѣмъ на Роттердамъ изъ Батума. Продолжительность пути въ керосиновой торговлѣ не имѣетъ особеннаго значенія, такъ какъ керосинъ не принадлежитъ къ числу легко подвергающихся порчѣ товаровъ; быстрота доставки дѣлается необходимою только въ случаѣ истощенія запасовъ, чего при правильномъ веденіи дѣлъ всегда можно избѣгнуть. Фрахтъ за тонну керосина изъ Батума до Тріеста, Фіуме, Венеціи 7, 9 и 11 шиллинговъ или 12 франковъ. Отъ Батума

---

[1]) *Примѣчаніе.* Это соотвѣтствуетъ мк. 6,80 на тонну въ пользу русскаго керосина.

до Генуи, Ливорно, Сетты и т. д. 13 ш. или 13—14 фр. Если бы къ этому пути примѣнить вышеприведенную нами таксу 1/600 коп. за пудоверсту, то фрахтъ отъ Батума до портовъ Средиземнаго моря не превысилъ бы 8—9 шиллинговъ. Слѣдуетъ замѣтить, что Мюнхенъ, Нюрнбергъ и сосѣднія съ ними мѣстности преимущественно получаютъ русскій керосинъ изъ Тріеста и Венеціи, а Штутгардтъ, Карльсруэ снабжаются имъ чрезъ посредство Генуи. Присоединяя желѣзнодорожный фрахтъ къ морскому фрахту (довольно высокому), отъ Батума до Венеціи мк. 9 или франк. 12, получимъ фрахтъ:

Отъ Батума до Тріеста	9 мар.
„ Тріеста до:	
Мюнхена	32 „
Нюрнберга	38 „
Аугсбурга	34 „
Ульма	35 „
Бамберга	38 „
„ Батума до:	
Мюнхена	44 фр. 44 с.
Нюрнберга	57 „ 50 „
За тонну:	
57 фр. 50 сант. = ...	46 марк.
44 „ 44 „ = ...	35 „

Фрахтъ отъ Батума до Генуи фр. 13, а присоединяя къ этому фрахту желѣзнодорожный фрахтъ отъ Генуи до Штутгардта фр. 44 получимъ фрахтъ отъ Батума до Штутгардта фр. 57=мк. 45,60, отъ Батума до Карльсруэ фрахтъ за тонну фр. 13+46=фр. 59=мк. 47,20. Доставка русскаго керосина изъ портовъ Средиземнаго моря во Франкфуртъ-на-Майнѣ и другіе сосѣдніе города уже невыгодна; въ эти города изъ Роттердама и Антверпена фрахтъ обходится только мк. 13,80 + фрахтъ въ наливныхъ судахъ по Рейну мк. 3,25, всего мк. 17,05 до Мангейма за тонну. Затѣмъ, доставка тонны керосина по желѣзной дорогѣ отъ Мангейма до Регенсбурга стоитъ 19 марокъ, такъ что фрахтъ тонны отъ Роттердама и Антверпена до Регенсбурга выражается цифрами мк. 19 + 17,05 = мк 36,05. Оказывается, такимъ образомъ, что фрахтъ русскаго керосина изъ портовъ Средиземнаго моря до Мюнхена 32 марки, до Аугсбурга 34 марки выгоднѣе, чѣмъ доставка изъ Роттердама и Антверпена въ Мюнхенъ на 4,05 марки, а въ Аугсбургъ на 2,05 марки за тонну. Нужно при этомъ принять во вниманіе, что морскіе фрахты отъ Батума до портовъ Средиземнаго моря немного меньше фрахтовъ отъ Батума до портовъ Сѣвернаго Нѣмецкаго моря, хотя путь къ послѣднимъ отъ Батума гораздо длиннѣе. Если принять во вниманіе что русскій керосинъ уже съ самаго порта отправленія, Батума, какъ было нами вы-

числено, является на 8,40 мар. дешевле американскаго на тонну, то въ Аугсбургѣ русскій керосинъ могъ бы явиться на 10,45 дешевле американскаго на тонну. Этимъ объясняется, что русскій керосинъ, доставленный чрезъ Тріестъ въ Аугсбургъ, по временамъ, предлагается полутора или 2 марками дешевле американскаго за 100 килогр. При цѣнѣ (средней) 28 коп. за пудъ въ Батумѣ тонна керосина обойдется въ 44,5 фр. или 35,60 мар.; если къ этой цѣнѣ прибавить исчисленные выше фрахты, то русскій керосинъ, доставленный чрезъ Тріестъ обойдется съ доставкою въ Мюнхенъ 32 + 35,60 = 67,60 мар. за тонну; въ Нюрнбергѣ 38+35,60=73,60 мар.; въ Штутгардтѣ съ доставкою изъ Генуи 45,60+35,60=81,20 мар.; въ Карлсруэ тоже чрезъ Геную 47,20+35,60=82,80 мар. До послѣдовавшаго въ послѣдніе годы повышенія цѣнъ на керосинъ, средняя цѣна американскаго керосина въ портахъ Сѣвернаго Нѣмецкаго моря была 5 мар. за 50 килогр. или 12 фр. 50 сант. за 100 килогр., слѣдовательно, за тонну 125 фр.; въ эту оцѣнку входитъ стоимость бочекъ 3 фр. на 100 килогр.; поэтому, цѣна собственно керосина выражается цифрою 95 фр. за тонну. Исключая стоимость бочки, американскій керосинъ въ Антверпенѣ и Роттердамѣ стоитъ 95 фр. за тонну, въ Мангеймѣ 99,1 фр. за тонну. Цѣна керосина (средняя), съ доставкою изъ Мангейма: 1) въ Мюнхенъ 121,7 фр.=97,36 мар.; 2) въ Нюрнбергъ 115,1 фр. = 92,08 мар.; 3) въ Карлсруэ 114,9 фр.=91,02 мар. Таковы среднія цѣны американскаго керосина, существовавшія въ 1899 г. при доставкѣ его изъ Антверпена и Роттердама. Сравнивая эти цѣны съ цѣнами русскаго керосина, при доставкѣ въ города южной Германіи изъ портовъ Средиземнаго моря, получаемъ слѣдующіе выводы:

	Керосинъ		
	американскій.	русскій.	русскій дешевле.
	Марки. за тонну.		
Въ Мюнхенѣ	97,36	67,60	20,76
„ Нюрнбергѣ	92,80	73,60	19,20
„ Карльсруэ	91,92	82,80	9,12

20) Фрахтъ изъ Балтійскаго моря въ сѣверную Германію.

Фрахтъ отъ Баку до Астрахани ¾ копѣйки за пудъ, т. е. 10 пфениговъ за 100 килогр., тогда какъ извѣстный въ Германіи экономистъ Манке въ книгѣ своей о монополіи въ керосиновой торговлѣ исчислялъ въ 1895 году этотъ фрахтъ за 100 килогр. гораздо выше, именно 30 пфениговъ; другія числовыя данныя, приводимыя въ книгѣ Манке объ этомъ пути, ограничиваются слѣдующими (за 1895 г.):

	Марки.
Цѣна 100 килогр. керосина въ Царицынѣ.	5,20
Фрахтъ до Петербурга (1,635 верстъ, считая 18 пфениг. за погрузку)	3,80
Наемъ вагоновъ-цистернъ Нобеля (1,635 верстъ 6 пфен. за вагонъ)	0,36
100 килогр. до С.-Петербурга	9,36

Затѣмъ, Мунке опредѣляетъ издержки доставки 100 килограммовъ керосина до Штетина со страховкой въ 98 пфениговъ, такъ что цѣна метрическаго центнера русскаго керосина въ Штетинѣ, по показанію въ 1895 г. Мунке, выражается цифрою 10,30 мар., американскій же керосинъ въ Штетинѣ продавался 12—13 мар., слѣдовательно, русскій керосинъ могъ и на этомъ пути конкуррировать съ американскимъ. Др. Цепфль, не приводитъ другихъ данныхъ объ этомъ пути доставки русскаго керосина въ Германію изъ Балтійскаго моря, излагаетъ только соображенія о возможности въ будущемъ улучшенія торговыхъ сообщеній между Петербургомъ и Берлиномъ, съ одной стороны, усовершенствованіемъ и распространеніемъ Маріинской системы въ Россіи, а съ другой стороны весьма желательнымъ устройствомъ въ Пруссіи водяныхъ сообщеній съ балтійскими и германскими портами, особенно же водянаго сообщенія Берлина со Штетиномъ.

21) Фрахтъ въ мѣстностяхъ по Эльбѣ и Везеру.

То, что было сказано относительно значенія фрахтовъ для экспорта русскаго и американскаго керосина въ рейнскую и прирейнскую область, совершенно примѣнимо и къ мѣстностямъ, расположеннымъ по Эльбѣ и Везеру: къ нѣмецкимъ морскимъ портамъ, Гамбургу и Бремену, какъ и къ прирейнскимъ областямъ, Америка ближе, чѣмъ Россія, на 800 верстъ; а потому русскій керосинъ можетъ конкуррировать съ американскимъ только благодаря тому обстоятельству, что въ Батумѣ у борта парохода онъ дешевле, чѣмъ американскій керосинъ у борта пароходовъ при отправкѣ въ Европу; дальнѣйшіе фрахты изъ Гамбурга и Бремена, по доставкѣ какъ русскаго, такъ и американскаго керосина въ мѣстности по Эльбѣ и Везеру, а также портовые расходы, рѣчные и ж. д. фрахты совершенно одинаковы.

22) Фрахтъ при сухопутной доставкѣ чрезъ русско-прусскую границу.

Въ заявленіи кенигсбергскаго купечества въ прусскій ж. д. совѣтъ [1]) въ 1896 г. изложены были соображенія, въ пользу того

[1]) Landeseisenbahnrath.

что русскій керосинъ, доставляемый чрезъ сухопутную русско-прусскую границу, съ американскимъ керосиномъ конкуррировать не можетъ. Въ то время цѣна американскаго керосина въ Кенигсбергѣ, до очистки пошлиной, была за 100 килогр. только мк. 7; между тѣмъ, русскій керосинъ, уже въ Царицынѣ стоитъ мк. 5,10, а при доставкѣ по ж. д. до прусской границы стоимость его должна увеличиться послѣдующему разсчету: за провозъ керосина въ вагонахъ-цистернахъ, принадлежащихъ ж. д., уплачивается за 100 килогр. мк. 9,34, а за керосинъ въ вагонахъ отправителя требуется уплатить мк 8,49. При этихъ условіяхъ конкурренція русскаго керосина съ американскимъ въ портовомъ городѣ Кенигсбергѣ невозможна; но другія мѣстности Пруссіи считаютъ не безвыгоднымъ получать этимъ путемъ русскій керосинъ и оба правительства не прочь содѣйствовать развитію керосиновой торговли въ этомъ направленіи: въ Пруссіи устанавливаются пониженные тарифы на жел. дорогахъ на востокъ отъ Эльбы, русское правительство, со своей стороны, допускаетъ разныя льготы На русскихъ ж. д. для вывоза керосина въ Германію фрахты очень понижены. Фрахтъ въ 19 коп. на баку-батумской ж. д. соотвѣтствуетъ нѣмецкому фрахту 2,6 пфенига, а фрахтъ, пониженный на той же дорогѣ до 9 коп., соотвѣтствуетъ 1,2 пф. за тонну-километръ. На внутреннихъ русскихъ ж. д., идущихъ по направленію къ прусской границѣ, фрахтъ керосина отъ 1,32 до 1,46 пфен. за тонну-километръ въ собственныхъ вагонахъ-цистернахъ отправителя. Вотъ перечень путей изъ Россіи въ Германію: 1) изъ Баку Каспійскимъ моремъ въ Волгу вверхъ противъ теченія, Царицынъ, Камышинъ, Саратовъ, Нижній-Новгородъ, затѣмъ желѣзнодорожнымъ путемъ Вержболово, Граево, Млава, Александрово, Сосновицы, Прусская граница; 2) изъ Баку ж. д. въ Батумъ, Чернымъ моремъ въ Одессу, ж. д. Граево, Млава, Сосновицы. Кромѣ волжскихъ городовъ, выше исчисленныхъ, устроены значительные резервуары для керосина на крупныхъ жел. дор. станціяхъ: въ Орлѣ, Москвѣ, Петербургѣ, Ригѣ, Либавѣ, Кіевѣ, Харьковѣ, Ростовѣ, Варшавѣ, Илово. Изъ всего изложеннаго выше можно придти къ заключенію, что условія русской керосиновой торговли, какъ на всемірномъ, такъ особенно на германскомъ рынкѣ представляются благопріятными; эти условія могутъ еще улучшиться, если требованія относительно предѣла воспламененія (точки вспышки) возвысятся, если узаконится продажа по вѣсу, а не по мѣрѣ, наконецъ если таможенныя пошлины понизятся. По отношенію къ портамъ Сѣвернаго или Нѣмецкаго моря американскій керосинъ находится въ болѣе благопріятныхъ условіяхъ, чѣмъ русскій, но по отношенію къ южнымъ и юго-восточнымъ странамъ Германіи для доставки русскаго керосина представляются слѣдующіе болѣе краткіе пути въ Германію: чрезъ порты Средиземнаго моря, чрезъ сухопутную прусскую границу и по

Балтійскому морю. Несмотря на благопріятныя условія, русская керосиновая торговля съ Германіею до сихъ поръ мало развилась, въ сравненіи съ американскою; какія же этому причины? Для разрѣшенія вопроса важное значеніе имѣютъ данныя о количествѣ русскаго керосина, появившагося на германскомъ рынкѣ, и о цѣнахъ его.

23) Значеніе издержекъ производства и конкурренціи при установленіи цѣны.

Устанавливаемыя и объявляемыя биржами цѣны керосина весьма неустойчивы, основаны часто на неточныхъ свѣдѣніяхъ и не могутъ служить основаніемъ для вѣрныхъ выводовъ относительно положенія, какъ русской, такъ и американской торговли; болѣе точныя данныя даютъ свѣдѣнія объ издержкахъ производства. Что касается собственно русскаго керосина, то приходится иногда убѣждаться, что цѣны русскаго керосина просто соображаются съ американскими и подчиняются имъ. Во всякомъ случаѣ, исчисленныя съ точностію издержки производства товара самые вѣрные показатели той цѣны, ниже которой онъ упасть не можетъ; при существованіи цѣнъ выше этой низшей нормы, увеличеніе или сокращеніе издержекъ производства, конечно, вліяетъ на повышеніе или пониженіе цѣны. Въ теченіе послѣдняго десятилѣтія на пониженіе цѣны керосина повліяли техническія усовершенствованія производства, сократившія издержки, и конкурренція, которая, въ значительной степени, и послужила побужденіемъ къ созданію монополіи. Нефтяная промышленность недавняго относительно происхожденія; то явленіе, что цѣны керосина на всемірномъ рынкѣ вообще, а не на одномъ американскомъ рынкѣ, постоянно понижаются и довольно стремительно, объясняется быстрымъ развитіемъ самой нефтяной промышленности, усовершенствованіями техники, огромнымъ распространеніемъ потребленія продукта и значительнымъ увеличеніемъ производства Весьма ошибочны разсужденія, приписавшія, во время разсмотрѣнія дѣла о керосинѣ въ германскомъ рейхстагѣ, паденіе цѣнъ американской монополіи. До сихъ поръ еще не можетъ быть рѣчи о всемірной монополіи въ керосиновой торговлѣ, и Россія, еще не успѣвшая упорядочить у себя нефтяную промышленность, понизила цѣны на керосинъ, какъ и Америка. Американцы, вмѣстѣ съ тѣмъ, въ виду русской конкурренціи, вынуждены были позаботиться о сокращеніи издержекъ производства. То же самое происходитъ и въ другихъ областяхъ всемірной современной торговли предметами общаго потребленія; достаточно указать, для примѣра, на массовую хлѣбную торговлю. Вотъ, въ подтвержденіе сказаннаго, статистическія свѣдѣнія о цѣнахъ американскаго керосина Standartwhite нетто съ бочкой, срокомъ 4 мѣсяца за 100 килогр. въ Бременѣ, въ среднемъ выводѣ за годъ:

Годы.	Марки.	Годы.	Марки.
1866	59,84	1882.	14,35
1867	38,88	1883.	15,49
1868	38,90	1884.	15,24
1869	44,04	1885.	14,55
1870	44,28	1886.	13,11
1871	40,72	1887.	12,47
1872	38,40	1888.	14,68
1873	31,92	1889.	13,65
1874	23,18	1890.	13,27
1875	22,24	1891	12,56
1879	16,29	1892.	11,03
1880	17,16	1893.	9,54
1881	15,81	1894.	9,72

Свѣдѣнія за 10 лѣтъ о цѣнахъ рафинированнаго white керосина въ двойныхъ центнерахъ съ бочкой:

Годы.	Неоплаченные пошлиной. Марки. Бременъ.	Гамбургъ.	Годы.	Неоплаченные пошлиной. Марки. Бременъ.	Гамбургъ.
1888.	14,7	14,8	1893.	9,5	9,8
1889.	13,7	14,0	1894.	9,7	10,0
1890.	13,3	13,4	1895.	13,5	13,6
1891.	12,6	12,9	1896.	12,4	12,5
1892.	11,0	11,7	1897.	10,7	10,5

Изложенныя соображенія о томъ, изъ чего и какимъ образомъ слагаются и устанавливаются цѣны керосина, относятся столько же до опредѣленія цѣнъ американскаго, какъ русскаго такъ и всякаго другого керосина; но это справедливо только въ томъ случаѣ, если русская нефтяная промышленность дѣйствительно стремится къ самостоятельному, вполнѣ независимому, развитію; только тогда она сама можетъ устанавливать цѣны на свой товаръ. Въ настоящемъ положеніи, сами собою, возникаютъ вопросы, не потеряла ли русская нефтепромышленность свою самостоятельность, не сдѣлалась ли зависимою отъ американской конкурренціи; заботятся ли русскіе нефтепромышленники и экспортеры о распространеніи круга своихъ дѣйствій, заботятся ли объ изысканіи новыхъ мѣстностей сбыта, о дѣятельной конкурренціи съ Америкой, не ограничиваются ли они, такъ сказать, суррогативною дѣятельностью, т. е. не являются ли съ предложеніемъ русскаго керосина только тамъ, гдѣ американцы почему либо отсутствуютъ; не дѣйствуютъ ли они и въ этихъ случаяхъ при посредствѣ американскихъ торговыхъ агентовъ въ Батумѣ. Если на всѣ эти вопросы придется отвѣчать утвердительно, то статистическія данныя о русскихъ цѣнахъ на керосинъ во внѣшней отпускной торговлѣ явятся только показателями повышенія или пониженія цѣнъ въ американской экспортной торговлѣ керосиномъ. Ограничимся пока сравне-

ніемъ русскихъ цѣнъ съ американскими въ приводимой ниже таблицѣ. Тонну (анг. 62,0278 пудовъ) русскаго керосина въ среднемъ выводѣ на мѣстѣ производства можно было получить по слѣдующимъ цѣнамъ:

Годы.	Франки.	Годы.	Франки.
1877	15,60	1886.	6
1878	11,25	1887.	6,50
1879	8,10	1888.	7,50
1880	4,65	1889.	9,70
1881	3,10	1890.	11,10
1882	3,10	1891.	7,30
1883	3,10	1892.	3,60
1884	5,42	1893.	4,80
1885	6,20	1894.	11,30

Вотъ еще статистическія данныя о цѣнахъ русскаго очищеннаго керосина нетто 100 килогр. франко въ вагонѣ въ Баку въ среднемъ выводѣ:

100 килогр.=приблизительно 6 пудовъ.

Годы.	Копѣйки.	Годы.	Копѣйки.
1889.	174	1892	43
1890.	138	1893.	43
1891.	54	1894.	48
у борта парохода въ Батумѣ.			
1889.	290	1892.	159
1890.	254	1893.	128
1891.	170	1894.	108

Не беремся опредѣлить, въ какой мѣрѣ колебанія цѣнъ американскаго керосина въ послѣднія 20 лѣтъ зависѣли отъ издержекъ производства. Въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ, снабжаемыхъ американскимъ керосиномъ, повышеніе и пониженіе цѣны его слѣдуетъ приписать временнымъ усиліямъ или ослабленію конкурренціи. Съ 90-хъ годовъ техническія усовершенствованія обработки, удешевившія производство американскаго керосина и понизившія цѣну его, потеряли свое удешевляющее вліяніе. Факторомъ колебанія цѣнъ выступаетъ конкурренція, воспользовавшаяся съ своей стороны техническими усовершенствованіями; затѣмъ повышеніе или пониженіе цѣнъ, смотря по обстоятельствамъ, на всемірномъ рынкѣ, въ томъ числѣ и на германскомъ, зависитъ уже и отъ организаціи монополіи. Сравненіе цѣнъ керосина въ Мангеймѣ съ цѣнами въ Бременѣ за послѣднія 6 лѣтъ ясно указываетъ, въ какой мѣрѣ монополія можетъ имѣть вліяніе на цѣны; въ эти 6 лѣтъ вся торговля керосиномъ въ Мангеймѣ, всѣ склады и приспособленія очутились во власти американскаго треста.

Въ прежнее время цѣна керосина въ Мангеймѣ была на 40 и въ крайнемъ случаѣ на 80—90 пфениговъ дороже, чѣмъ въ Бременѣ или Гамбургѣ, а съ тѣхъ поръ, какъ мангеймская фирма Потъ перешла въ лагерь монополіи, Standard Oil C⁰ возвысила цѣну

керосина въ Мангеймѣ противъ Бремена и Гамбурга на 1,46 мк. съ прибавкой 25% на тару. Заимствуемъ изъ вѣдомости, составленной фирмою Людвига фонъ Лоренца въ Гамбургѣ, свѣдѣнія о колебаніяхъ въ цѣнахъ керосина на германскомъ рынкѣ, а особенно въ 1898 году:

Цѣны 100 килогр., включая бочку (тара) безъ пошлины:

Годы.	Бременъ.	Мангеймъ. Марки.	
1891	12,60	12,56	—0,04
1892	11,10	12,88	+1,78
1893	9,50	10,88	+1,38
1894	9,70	10,17	+0,47
1895	13,50	14,39	+0,89
1896	12,40	13,39	+0,99
1897	10,65	12,48	+1,83

Въ 1898 г. цѣна керосина въ бочкахъ повысилась на 40%, керосинъ въ цистернахъ, (торговлею этимъ керосиномъ завладѣло принадлежащее къ монополіи Deutschamerikanische общество) повысился въ цѣнѣ на 70%, за керосинъ въ бочкахъ платили прежде мк. 4,95 въ 1898 г. цѣна повысилась до 7,5 мк., цѣна не оплаченнаго пошлиной керосина (изъ цистернъ) съ мк. 2,90 повысилась до 4,95 мк.—5,05 мк. Въ Бременѣ, гдѣ нѣтъ конкурренціи тресту, цѣны были на 25% выше противъ Гамбурга, гдѣ Pure Oil C-ny и русскій керосинъ конкуррируютъ съ трестомъ; тамъ, гдѣ контракты съ трестомъ въ силѣ, цѣна керосина на 100% выше. Это повышеніе цѣны керосина не соразмѣряется съ повышеніемъ цѣны сырой нефти; повышеніе цѣны керосина нельзя также объяснить другими факторами и причинами, которые, при свободной торговлѣ и при конкурренціи, могутъ вліять на повышеніе цѣнъ. По мнѣнію свѣдущихъ людей, оцѣнка американскаго керосина 25—30 центами на бочку (или 22 центами на 100 килогр. = 90 пфенигамъ) дороже противъ стоимости сырой нефти, слишкомъ высока. При настоящемъ положеніи торговли керосиномъ въ Германіи, ничто не препятствуетъ дальнѣйшему повышенію цѣнъ. Говорятъ, что германскіе потребители керосина мало интересуются дѣломъ, находя существующія цѣны довольно сходными и постоянными, но съ народно-экономической точки зрѣнія, нельзя не придавать надлежащаго значенія тому факту, что повышеніе цѣны керосина на 2—3 марки увеличиваетъ издержки народа на многіе милліоны. Что цѣны керосина измѣнчивы, а не постоянны, это доказывается статистическими данными за послѣдніе годы; что цѣны эти высоки, лучшимъ доказательствомъ тому служитъ, что подчиненное американцамъ общество Manheim-Bremer-Petroleum Geselschaft за первую половину 1898 г. выдало въ дивидендъ 40%. Притомъ, какъ мы видѣли, керосинъ, которымъ снабжаетъ Германію рокфеллеровскій Standard Oil Trust, качества вовсе невысокаго и не стоитъ

платимыхъ за него денегъ. Существующія цѣны керосина были установлены рокфеллерскимъ трестомъ все-таки подъ вліяніемъ конкурренціи вначалѣ мангеймской фирмы Poth'a и бременской фирмы Rassow'a, затѣмъ, при продолжающейся конкурренціи Pure Oil Company, не безъ нѣкотораго вліянія конкурренціи и русскаго керосина. Этимъ цѣнамъ нельзя приписывать происхожденія чисто монопольнаго но тамъ, гдѣ обстоятельства позволяли, рокфеллеровскій трестъ, какъ, напр., въ Мангеймѣ, не упускалъ случая примѣнять монопольные пріемы: въ Мангеймѣ, гдѣ трестъ завладѣлъ всей керосиновой торговлей и всѣми приспособленіями, цѣны имъ повышены въ уровень съ ж. д. доставкою керосина изъ Гамбурга конкуррентами треста, пользующагося дешевымъ рѣчнымъ фрахтомъ. Если американскому тресту удастся достигнуть прочной монополіи въ Германіи, то онъ несомнѣнно будетъ постепенно повышать цѣну керосина до предѣла цѣнъ другихъ болѣе дорогихъ матеріаловъ и средствъ освѣщенія, каковы, напр., спиртъ, газъ, электричество.

24) Повышеніе цѣнъ на русскій керосинъ въ Германіи въ прямой зависимости отъ американцевъ.

Числовыя данныя о ввозѣ русскаго керосина въ Германію приведены были выше; къ нимъ присоединяемъ слѣдующія свѣдѣнія, на основаніи русскихъ источниковъ: вывезено изъ Россіи въ Германію въ 1892 г. 296,000 пуд., въ 1893—680,000 пуд., въ 1894—120,000 пуд., въ 1895—1.129,000 пуд., въ 1896—1.188,000 пуд., въ 1897—1.241,000 пудовъ.

Отношеніе вывоза керосина изъ Америки къ русскому экспорту по русскимъ источникамъ, выражается слѣдующими цифрами во Францію: 1,3:2, въ Англію 27,4 къ 7,7— въ Германію 22,2 къ 2,7. Русскій ввозъ керосина въ Германію находится въ прямой зависимости отъ цѣнъ, устанавливаемыхъ рокфеллеровскимъ трестомъ въ Германіи; при повышеніи этихъ цѣнъ ввозъ увеличивается, при пониженіи падаетъ; то же можно сказать и о галиційскомъ керосинѣ. Въ $18^8/_9$ г. цѣна керосина въ Германіи была высокая мк. 13—.4 и русскій импортъ увеличился, въ слѣдующихъ годахъ съ пониженіемъ цѣнъ на керосинъ въ Германіи послѣдовало быстрое уменьшеніе ввоза туда керосина изъ Россіи; въ 1896 г. было ввезено въ Германію вчетверо больше русскаго керосина, противъ прежнихъ годовъ, вслѣдствіе высокихъ цѣнъ; наконецъ, увеличеніе русскаго импорта въ $18^9/_9$ г. также объясняется повышеніемъ цѣнъ на американскій керосинъ. Вотъ что содержится въ мангеймскомъ отчетѣ о ходѣ торговли за 1898 г. Русскій керосинъ, послѣ многихъ лѣтъ, началъ конкуррировать съ американскимъ; спросъ на русскій керосинъ былъ такъ великъ, что оказался

недостатокъ въ вагонахъ-цистернахъ для его доставки и пришлось увеличить число этихъ вагоновъ.

Русская керосиновая торговля могла бы доставлять на германскій рынокъ не какія нибудь 100,000 тоннъ, до чего едва достигла нынѣ, но имѣла бы возможность сбывать керосинъ милліонами тоннъ; для этого слѣдовало бы дѣятелямъ русской керосиновой торговли не увлекаться сбытомъ товара по самымъ высокимъ цѣнамъ американскаго треста въ Германіи, а напротивъ предлагать русскій керосинъ по цѣнѣ, болѣе дешевой, чѣмъ американскій; это вполнѣ возможно, такъ какъ производство русскаго керосина, какъ мы видѣли, обходится дешевле американскаго. Изъ хода дѣла въ послѣдніе годы оказывается, что русскій керосинъ, какъ уже было сказано, достигаетъ болѣе значительнаго сбыта на германскомъ рынкѣ только при повышеніи цѣнъ, особенно тогда, когда цѣны достигаютъ мк. 13—14 ц болѣе. Чтобы утвердиться на германскомъ рынкѣ, русскій керосинъ долженъ быть предлагаемъ по сходнымъ цѣнамъ – и въ возможно большемъ количествѣ и не тогда только, когда американцы устанавливаютъ высокія цѣны, но во всякое время. Чтобы отучить германскихъ потребителей отъ исключительнаго потребленія одного американскаго керосина, слѣдуетъ предлагать имъ русскій керосинъ не только по болѣе сходнымъ цѣнамъ, но и возможно лучшаго качества. Если бы русскій керосинъ явился на германскомъ рынкѣ хотя бы 2 марками дешевле американскаго за 100 килогр., то несомнѣнно американцы лишились бы пріобрѣтеннаго ими господства на германскомъ рынкѣ. Только при относительной выгодности цѣнъ на русскій керосинъ германскій торговецъ, самъ получая извѣстную прибыль, пріобрѣлъ бы свободу дѣйствій, которой нынѣ лишенъ, и получилъ бы возможность, уже не стѣсняемый американской монополіей, предлагать русскій керосинъ крупнымъ и мелкимъ покупателямъ какъ болѣе выгодный, чѣмъ американскій товаръ; только при этихъ условіяхъ русскій керосинъ потеряетъ свое значеніе суррогата и можетъ на германскомъ рынкѣ замѣнить американскій. Причины того, что русскій керосинъ до сихъ поръ не могъ вступить въ дѣятельную борьбу съ преобладаніемъ американскаго треста въ Германію, коренятся въ видимой слабости и зависимости русской промышленности и торговли вообще, а съ другой стороны въ прочной организаціи въ Германіи американской монополіи.

25) Standard Oil Trust въ Германіи.

Уже съ 1892 г. Standard Oil Trust доставлялъ $^4/_5$ потребнаго для Германіи количества керосина; дѣятельность его не ограничивалась, конечно, одною Германіею, но распространялась на Англію, Голландію, Бельгію, Швецію, Данію, Италію, Францію, но нигдѣ аме-

риканская монополія не пустила такихъ глубокихъ корней, какъ въ Германіи; съ 1892 г. господство этой монополіи съ каждымъ годомъ усиливалось. Средства, къ которымъ прибѣгалъ американскій трестъ для достиженія своихъ цѣлей въ Германіи тѣ же, какія примѣнялись имъ и въ другихъ странахъ. Трестъ или пріобрѣталъ за деньги самостоятельныя керосиновыя фирмы, или же сліяніемъ нѣсколькихъ фирмъ создавалъ значительныя акціонерныя общества; это достигалось или выгодными предложеніями и условіями или безпощадною, раззорительною для независимыхъ обществъ конкурренціею; въ созданныхъ, такимъ образомъ, новыхъ акціонерныхъ обществахъ трестъ на свою долю пріобрѣталъ наибольшее число акцій, а самыя акціонерныя общества становились простыми, вполнѣ зависимыми отъ треста отдѣленіями его. Существовавшая прежде, правильно развивавшаяся германская самостоятельная импортная торговля керосиномъ въ портахъ Нѣмецкаго и Балтійскаго морей, на Рейнѣ и внутри Германіи почти прекратилась, а взамѣнъ ея утвердилось господство американскаго архимилліонера Рокфеллера. Ни въ одной отрасли германскаго народнаго хозяйства немыслимо и не существуетъ такое чужеземное преобладаніе или, правильнѣе, такое господство одного иностранца-американца Рокфеллера, какъ въ торговлѣ керосиномъ, столь необходимомъ для массы народонаселенія предметѣ потребленія. Выше поименованы были германскія керосиновыя фирмы, одна за другою прекратившія свое существованіе: о послѣднемъ значительномъ представителѣ независимой германской импортной керосиновой торговлѣ Филиппѣ Потъ въ Мангеймѣ было также упомянуто. Когда 7 лѣтъ тому назадъ др. Цепфль, занимавшій въ то время должность секретаря мангеймской торговой камеры обозрѣвалъ, подъ руководствомъ самого Ф. Пота, его огромные керосиновые склады на мангеймской пристани, то никакъ не могъ себѣ представить, чтобы эта могущественная фирма могла быть уничтожена американскою монополіею. Съ переходомъ дѣлъ Ф. Пота въ Мангеймѣ въ руки американскаго треста, перешли къ тресту не только всѣ его торговыя учрежденія во Флиссингенѣ, Роттердамѣ, Амстердамѣ, Мюльгеймѣ на Рейнѣ, въ Майнцѣ, Страсбургѣ, Базелѣ и Бремергафенѣ, но и американское общество „Producers Company“, союзъ независимыхъ нефтепромышленниковъ, существовавшій въ Америкѣ, потерялъ могущественную поддержку Ф. Пота въ борьбѣ со Standard Oil Trust; затѣмъ, союзъ этотъ лишился поддержки фирмы Rosson, Jung C-nie въ Бременѣ и Goepel Trube въ Нью-Іоркѣ, подчинившихся также тресту, и вынужденъ былъ также прекратить свое существованіе. Подчинивши независимыя фирмы, трестъ принялся за дѣло уничтоженія русской конкурренціи на германскомъ рынкѣ тѣми же средствами, т. е. пріобрѣтая за деньги значительныя германскія фирмы, занимавшіяся

импортомъ русскаго керосина; т. е. роккфеллеровскій трестъ не переставалъ, напр., подкапываться подъ фирму H. Rieth C-nie въ Антверпенѣ, которая посредничала въ доставкѣ русскаго керосина на Рейнъ. Трестъ довелъ эту фирму, работавшую подъ названіемъ „Société pour la vente des pétroles russes de Nobel frères“ своими операціями до того, что она должна была переименоваться въ „Société anonyme pour la vente de pétrole ci-devant H. Rieth et C-nie“ и затѣмъ подчинилась совершенно Standard Oil Trust'у, который изъ принадлежавшихъ Rieth'у 330 акцій, по фр. 5,000 каждая, купилъ 160 акцій. Этимъ завершилось подчиненіе американскому тресту всѣхъ германскихъ керосиновыхъ обществъ, за исключеніемъ одного значительнаго импортнаго общества въ Гамбургѣ, о которомъ придется еще упомянуть. Теперь перечислимъ тѣ германскія общества, которыя въ сущности представляютъ нынѣ только развѣтвленія единаго могущественнаго американскаго Standard Oil Trust; нѣкоторыя изъ этихъ германскихъ обществъ прикидываются независимыми и, въ глазахъ потребителей, какъ бы соперничаютъ и конкуррируютъ между собою, но эта конкурренція совершенно призрачная, фиктивная и всѣ зависятъ отъ треста. Оба подчиненныя американской монополіи общества: American Petrol Company, правленіе которой въ Роттердамѣ, и Manheim-Bremer Petroleum Aktien Gesellschaft работаютъ на южно-германскомъ рынкѣ; къ доставкѣ на этотъ рынокъ американскаго керосина допущены американскимъ трестомъ еще три зависящія отъ него общества: Deutsch-Amerikanische-Petroleum Gesellschaft въ Бременѣ, Société anonymepour la vente de pétrole, ci-devant H. Rieth и C-nie, въ Антверпенѣ и американскіе керосиновые склады и приспособленія, Amerikanische Petroleumanlage (G. m. b. H.) въ Неуссъ (Neuss am Rhein) на Рейнѣ и склады въ St. Johann на р. Сааръ (à Saar). Весь южно-германскій рынокъ подѣленъ между этими 5 обществами. Всѣ крупные и мелочные торговцы керосиномъ (Grossisten und Detailisten) приписаны къ тому или другому изъ 5 обществъ; размѣръ оборотовъ каждаго общества, по керосиновой торговлѣ, опредѣленъ съ точностью, а также мѣстность и кругъ дѣятельности; такъ, напримѣръ, снабженіе керосиномъ Саарбрюкена предоставлено 4 обществамъ, снабженіе Мангейма 2-мъ обществамъ; другія мѣстности предоставлены какому-либо одному изъ 5 обществъ. Высшее руководительство этими обществами предоставило себѣ Standard Oil Company съ правленіемъ въ Нью-Іоркѣ; участіе этого американскаго монопольнаго учрежденія въ каждомъ изъ этихъ подчиненныхъ ему обществъ опредѣляется по меньшей мѣрѣ 50% акціонернаго капитала. Чтобы поддержать, въ глазахъ не посвященныхъ въ тайны американскаго треста, фикцію о независимости и конкурренціи между собою поименованныхъ обществъ, допускаются разныя про-

дѣлки; такимъ образомъ, распространяется ложный слухъ о томъ, что Société anonyme pour la vente de pétrole, ci-devant H. Rieth и C-nie въ Антверпенѣ, будто бы торгуетъ преимущественно русскимъ керосиномъ, между тѣмъ, на основаніи § 5 заключеннаго Rieth и C-nie со Standard Oil C-ne въ 1896 г. договора, общество это торгуетъ исключительно американскимъ керосиномъ, прекратило дѣла свои въ Мангеймѣ и уволило служащихъ; впрочемъ, это не помѣшало обществу въ томъ же 1896 г. ложно заявить предъ мангеймской торговой камерой, что оно не закрыло дѣлъ своихъ въ Мангеймѣ и продолжаетъ конкуррировать съ американцами. Подчиненное тресту Mannheim-Bremer Petroleum Actien-Gesellschaft, въ отчетѣ 9 марта 1897 г., ложно упоминаетъ о конкурренціи своей со Standard Oil C-nie. Никакой дѣйствительной конкурренціи между подчиненными американскому тресту обществами быть не можетъ; въ наблюдательныхъ комитетахъ этихъ обществъ засѣдаютъ агенты треста. Старѣйшіе изъ подчиненныхъ тресту обществъ Deutsch - Amerikanische - Petroleum Gesellschaft въ Бременѣ обладаетъ 15 милліоннымъ акціонернымъ капиталомъ (15.500,000 марокъ), изъ нихъ Standard Oil Trust'у принадлежатъ 7.750,000 марокъ, большая часть остальнаго акціонернаго капитала въ рукахъ бременскихъ фирмъ Schütle и Riedemann; участіе треста въ этомъ обществѣ вовсе не скрывается, въ другихъ же обществахъ это участіе не столь явно; стараются всѣмъ этимъ обществамъ придать характеръ независимости, акціи и пароходы этихъ обществъ, будто бы, принадлежатъ нѣмцамъ и будто эти общества только связаны съ американцами свободными контрактами о поставкѣ керосина; въ дѣйствительности же, договоры, заключенные германскими обществами съ американцами, вовсе не такого невиннаго свойства. Процессъ установленія господства американской монополіи на германскомъ керосиновомъ рынкѣ вовсе не ограничивается образованіемъ большихъ акціонерныхъ импортныхъ обществъ, подчиненныхъ тресту, вмѣсто существовавшихъ прежде независимыхъ германскихъ импортныхъ фирмъ. Значеніе германскаго керосиноваго рынка для Америки такъ велико, что трестъ призналъ необходимымъ, не ограничиваясь одною монополіею въ импортной торговлѣ, завладѣть и внутреннею германскою керосиновою торговлею, а торговцевъ, производившихъ оптовую и розничную продажу керосина внутри Германіи, превратить въ агентовъ треста, явною задачею при этомъ треста было совершенно прекратить всякую торговлю, независимую отъ треста во внѣшней и внутренней керосиновой торговлѣ съ чьей бы то ни было стороны, прекратить и всякую конкурренцію, откуда бы она ни исходила, словомъ, сдѣлать всякія сношенія съ Германіею другихъ странъ, кромѣ Америки, по этой отрасли торговли, невозможными. Для достиженія этихъ цѣлей употреблены были трестомъ тѣ же самыя средства, какъ при превращеніи

значительныхъ импортныхъ германскихъ фирмъ въ подчиненныя тресту общества. Могущественному тресту весьма легко было, устанавливая, по своему произволу, цѣны на керосинъ, поставить и крупныхъ и менѣе значительныхъ отдѣльныхъ торговцевъ въ полную отъ себя зависимость, а большія германскія керосиновыя фирмы преобразить въ подчиненныя тресту учрежденія; при подчиненіи отдѣльныхъ торговцевъ, какъ крупныхъ, такъ и менѣе значительныхъ тресту не представлялось уже надобности учреждать акціонерныя общества, достаточно было заключить съ торговцами условія, о сущности и значеніи которыхъ было довольно подробно сказано, при изложеніи заявленій депутата Бассермана о вредѣ американской монополіи въ засѣданіи германскаго рейхстага 9 декабря 1897 года; съ тѣхъ поръ, въ сущности ничего не измѣнилось; только при заключеніи съ отдѣльными торговцами незаконныхъ условій, общества, зависящія отъ треста, дѣйствуютъ нѣсколько осторожнѣе. Вотъ какъ др. Цепфль выражается о настоящемъ положеніи внутренней керосиновой торговли въ Германіи, созданномъ этими незаконными контрактами: „просто нельзя избавиться отъ чувства стыда (es ist gerade zu eine Schande), когда приходится въ Германіи, странѣ, достигшей нынѣ столь высокаго промышленнаго и торговаго развитія, бесѣдовать съ крупными торговцами керосиномъ объ установившихся въ этой отрасли отношеніяхъ и видѣть какъ сильно они боятся подвергнуться раззоренію отъ дѣйствій треста, такъ какъ трестъ зорко слѣдитъ за дѣйствіями торговцевъ, наблюдая, что бы они получали товаръ единственно отъ треста, не дозволяли себѣ пріобрѣтать керосинъ, хотя бы въ не значительномъ количествѣ, отъ лицъ и торговыхъ учрежденій, не зависящихъ отъ треста; трестъ слѣдитъ и за точнымъ исполненіемъ подчиненными ему торговцами всѣхъ другихъ принятыхъ ими, по незаконнымъ контрактамъ, условій“. Трестъ, въ случаѣ нарушенія этихъ условій, пониженіемъ цѣнъ на керосинъ достигаетъ раззоренія непокорныхъ, которымъ самъ отпустилъ товаръ, по болѣе высокой цѣнѣ. Противъ контрактовъ съ трестомъ предъявлено было много протестовъ, а именно въ собраніи купечества, происходившемъ 17 ноября 1897 г. въ помѣщеніи мангеймской торговой камеры, постановлено было учредить комитетъ изъ лицъ заинтересованныхъ въ керосиновой торговлѣ; занимающіеся мелочною продажею торговцы въ Мангеймѣ 3 декабря того же года отправили жалобу, по этому дѣлу, имперскому канцлеру. Мангеймская торговая камера выступила съ заявленіемъ о вредѣ всякихъ монополій. Въ двухъ повременныхъ изданіяхъ „Frankfurter Zeitung“ и „Mannheimer Generalanzeiger“ было заявлено о слѣдующихъ стѣсненіяхъ, придуманныхъ монопольными обществами: эти общества совершенно прекратили продажу керосина цѣлыми вагонами

оптовымъ торговцамъ, а требовали отъ нихъ для пріемки купленнаго ими керосина присылки повозокъ, т. е. доставки керосина на лошадяхъ въ мѣста назначенія, дальнѣйшую же доставку товара розничнымъ покупателямъ и потребителямъ обусловливали тѣмъ, чтобы керосинъ былъ отправляемъ, въ видѣ товарной клади, отдѣльными посылками—мѣстами (Stückgut). Монопольныя общества „Deutsch-amerikanische Petroleum Gesellschaft“ въ Бременѣ и „Manheim-Bremer Petroleum Gesellschaft“ выступили съ опроверженіемъ этихъ заявленій; при этомъ мангеймское общество объяснило, что оно дѣйствительно не согласилось продать керосинъ двумъ мангеймскимъ фирмамъ цѣлыми вагонами, такъ какъ обществу извѣстно было о намѣреніи покупателей перепродать этотъ керосинъ, также цѣлыми вагонами, другимъ торговцамъ, между тѣмъ какъ общество само желало войти съ послѣдними въ непосредственныя сношенія, прочимъ же покупателямъ въ южной Германіи общество, будто бы, отпускаетъ керосинъ цѣлыми вагонами и, по желанію ихъ, въ бочкахъ или цистернахъ.

Образовавшійся изъ самостоятельныхъ керосиновыхъ торговцевъ комитетъ призналъ необходимымъ подтвердить справедливость заявленій печати о притѣсненіяхъ, дѣлаемыхъ монополіею торговцамъ „Manheim-Bremer Petroleum Gesellschaft“ представило 18 января 1898 г. баденскому правительству заявленіе о томъ, что заключенные съ американскимъ трестомъ незаконные контракты уничтожены, но это заявленіе оказалось ложнымъ: въ самомъ Мангеймѣ заключеніе этихъ договоровъ дѣйствительно прекратилось, но въ мѣстностяхъ по р. Saar шесть фирмъ вынуждены были оставить въ силѣ эти незаконные контракты, заключенные съ „Société anonyme pour la vente de pétrole“ съ „обществомъ Мангеймъ-Бременскимъ“ и съ „American Petrol Company„. Стѣсненія, заключающіяся въ томъ, что крупный покупатель керосина обязанъ производить дальнѣйшую отправку товара своимъ кліэнтамъ, только въ видѣ отдѣльныхъ посылокъ, мѣстъ (alscin Stückgut), что ему самому керосинъ долженъ быть доставляемъ только на лошадяхъ, фурами, съ запрещеніемъ продажи и отпуска цѣлыми вагонами существуютъ въ Мангеймѣ въ полной силѣ; иногда, впрочемъ, допускаются исключенія и керосинъ отправляется цѣлыми цистернами, если покупатели и мѣсто-назначенія извѣстны обществамъ. Эти стѣснительныя условія вполнѣ достигаютъ цѣли § 2, будто бы уничтоженныхъ контрактовъ; вотъ текстъ этого параграфа: „мѣстность, въ которой контрагенту предоставляется право торговать керосиномъ, точно опредѣляется прилагаемымъ къ контракту чертежомъ (картой); внѣ этой мѣстности контрагентъ не имѣетъ права ни предлагать, ни продавать керосина. Контрагентъ не иначе можетъ продавать керосинъ вагонами крупнымъ торговцамъ, живущимъ въ предѣлахъ отведеннаго ему раіона, какъ съ разрѣшенія общества“.

Стѣсненія эти вполнѣ достигаютъ своей цѣли: ни въ контрактахъ, ни въ географическихъ чертежахъ, опредѣлявшихъ раіоны дѣятельности контрагентовъ, уже нѣтъ надобности; отправка керосина, въ видѣ отдѣльныхъ мѣстъ и на подводахъ (als Stückgut oder per Fuhre, на фурахъ) обходится на 10% дороже, чѣмъ отправка вагонами, и естественно можетъ распространяться только на самыя близкія мѣстности. Прежде, на основаніи § 2 упомянутыхъ контрактовъ, допускалась отправка керосина вагонами внутри извѣстнаго раіона съ разрѣшенія общества, нынѣ такая отправка въ вагонахъ мангейскимъ фирмамъ совершенно воспрещена. Указанными стѣснительными мѣрами внутренняя керосиновая торговля совершенно парализована. Подчинивши себѣ безусловно крупныхъ посредниковъ во внутренней германской керосиновой торговлѣ (Grossisten), трестъ стремится къ непосредственному подчиненію торговцевъ, производящихъ мелочную продажу керосина (Detailisten). Крупные посредники въ керосиновой торговлѣ постепенно сдѣлаются излишними, и могутъ быть легко замѣнены, особенно въ городахъ, конторами треста по продажѣ керосина, отъ которыхъ и будетъ зависѣть распредѣленіе керосина между мелочными торговцами. Крупные посредники, подписавшіе незаконные контракты съ трестомъ и вслѣдствіе этого совершенно отказавшіеся отъ самостоятельной торговой дѣятельности, легко могутъ быть устранены отъ нея; эти, такъ называемые, въ Германіи гроссисты, по собственной винѣ, очутились въ такомъ положеніи и на основаніи новыхъ контрактовъ, заключенныхъ съ ними, трестъ платитъ имъ по 1 маркѣ за барилль коммисіи (Provision). Всѣ принятыя доселѣ трестомъ мѣры клонятся къ тому, что со временемъ и розничная, мелочная торговля будетъ сосредотечена въ конторахъ треста, которыя и будутъ непосредственно доставлять потребителямъ керосинъ на домъ литрами.

Мы видимъ, что конечной цѣлью американской монополіи въ Германіи, является организація такихъ условій торговли керосиномъ, при которыхъ были бы совершенно исключены болѣе или менѣе крупные контрагенты: товаръ бы доставлялся почти всегда потребителямъ на домъ. При этомъ львиная часть барышей осталась бы въ рукахъ треста, не говоря ужъ о совершенной безпомощности потребителей бороться противъ повышенія цѣнъ монополистами.

Въ этомъ направленіи американская монополія успѣла сдѣлать весьма много, устраняя постепенно отъ дѣла туземныхъ крупныхъ и розничныхъ торговцевъ.

26) Pure Oil Company въ Гамбургѣ.

Монопольная дѣятельность американскаго треста въ Германіи, несмотря на свои постоянные и значительные успѣхи, встрѣчаетъ,

однако, нѣкоторое противодѣйствіе со стороны самихъ американцевъ. Выше было уже упомянуто о существовавшемъ въ Америкѣ независимомъ отъ рокфеллерскаго треста и даже враждебномъ ему обществѣ „Producers Company“, состоявшемъ изъ тѣхъ американскихъ нефтепромышленниковъ и рафинеровъ, которые всегда стремились оставаться независимыми отъ монополіи Standard Oil Trust'a. Въ числѣ акціонеровъ Pure Oil Company $^{2}/_{3}$ нефтепромышленниковъ и $^{1}/_{3}$ рафинеровъ; въ Пенсильваніи прежними членами Producers Company и были устроены собственные нефтепроводы до Нью-Іорка; когда германскія фирмы Потъ и Рассовъ-Юнгъ и К^{0}, имѣвшіе съ „Producer Company“ дѣла, подчинились рокфеллеровскому тресту, то члены общества „Producer Company“ основали въ Европѣ импортное общество, подъ названіемъ «Pure Oil Company» со складами въ Гамбургѣ, Амстердамѣ и Роттердамѣ, при складахъ устроили фабрики для изготовленія бочекъ; до сихъ поръ дѣло устройства складовъ Pure Oil Company идетъ туго, но въ началѣ 1899 г. комитету независимыхъ оптовыхъ торговцевъ (Grossisten) южной Германіи, подъ предсѣдательствомъ Феликса Вахенгейма, удалось одержать верхъ надъ обоими мангейскими монопольными обществами въ томъ смыслѣ что мангеймская торговая камера, городское управленіе, а также баденское правительство согласились отвести обществу Pure Oil C-ny удобныя мѣста для устройства керосиновыхъ складовъ съ резервуарами, но это общество признало для себя выгоднымъ устроить склады въ баварской сосѣдней пристани Лудвигсгафенѣ на Рейнѣ (Пфальцъ) въ самомъ близкомъ разстояніи отъ Мангейма. О Pure Oil Company слышатся то хвалебные отзывы, то порицанія; хорошо, по крайней мѣрѣ то, что это общество не связываетъ германскихъ крупныхъ торговцевъ стѣснительными контрактами подобно тресту, такъ что независимая германская торговля можетъ въ этомъ обществѣ найти поддержку. Директоръ Pure Oil Company въ Гамбургѣ др. Беервальдъ въ собраніи независимыхъ отъ треста крупныхъ торговцевъ керосиномъ, происходившемъ въ Мангеймѣ 18 ноября 1898 года заявилъ, что его общество имѣетъ достаточное количество керосина для удовлетворенія потребностей германскаго рынка; независимо отъ имѣющихся у Pure Oil C-ny гамбургскихъ складовъ устраиваются склады въ Мангеймѣ, а на Рейнѣ наливныя суда. Чтобы имѣть, конкуррируя съ трестомъ, рѣшительное вліяніе на установленіе цѣнъ керосина, Pure Oil C-ny придется употребить много усилій въ Европѣ вообще и особенно въ Германіи. Утверждаютъ, что въ составъ рокфелеровскаго треста входятъ изъ всего числа американскихъ заводчиковъ и торговцевъ керосиномъ 90%, а на долю Pure Oil Company придется до 10%; если это такъ, то трудно предполагать, чтобы Pure Oil C-ny въ настоящее время своею конкурренціею керо-

синомъ могло понизить цѣны въ Германіи. Pure Oil C-ny продаетъ нынѣ керосинъ крупнымъ торговцамъ (гроссистамъ), по той же цѣнѣ, какъ трестъ, избѣгая прямой борьбы съ трестомъ пониженіемъ цѣнъ; оно только тѣмъ лучше треста, что не требуетъ отъ германскаго торговца отреченія отъ самостоятельности. Нельзя положительно утверждать, что Pure Oil C-ny не послѣдуетъ въ будущемъ примѣру другихъ, нѣкогда независимыхъ обществъ и не подчинится рокфелеровскому тресту, если послѣдній прибѣгнетъ къ обычнымъ своимъ пріемамъ безпощадной конкурренціи, противъ нихъ трудно бороться обществу, состоящему изъ какихъ нибудь 20 участниковъ съ единственнымъ въ ихъ распоряженіи въ Америкѣ нефтепроводомъ. Здѣсь дѣло идетъ о конкурренціи американцевъ съ американцами, слѣдовательно преимущественно, если не исключительно, о деньгахъ; къ этому, можетъ быть, примѣшивается и сильное личное нерасположеніе къ Рокфеллеру. Если бы на германской почвѣ возникла дѣйствительная, сильная конкурренція съ американскимъ трестомъ другихъ странъ: Галиціи, Румыніи, особенно же Россіи, тогда естественно могли бы возникнуть, рядомъ съ денежными, и вопросы національнаго свойства, а также вопросы, связанные съ размѣрами нефтяной промышленности и съ народнымъ хозяйствомъ въ каждой изъ этихъ странъ; всѣ подобные вопросы въ борьбѣ между американскимъ трестомъ и американскимъ обществомъ Pure Oil Company, конечно, не могутъ имѣть мѣста.

27) Что такое въ сущности американская керосиновая монополія въ Германіи.

Вся германская торговая интеллигенція, всѣ самостоятельные и производительные капиталы, доселѣ обращавшіеся въ германской керосиновой торговлѣ, были устранены американцами или поставлены въ подчиненное, зависимое положеніе. Множество импортеровъ, владѣльцевъ транспортныхъ судовъ, маклеровъ, оптовыхъ торговцевъ (Grossisten) и мелкихъ продавцовъ керосина (деталистовъ), ремесленниковъ, безъ которыхъ эта отрасль торговли обойтись не можетъ, служащихъ въ конторахъ и складахъ и пр. выбиты были трестомъ изъ обычной колеи, лишились мѣстъ и все это не по поводу введенія въ Германіи какой-либо государственной монополіи, для которой понадобились бы туземцы и введеніе которой оправдывалось бы общественною необходимостію, но ради цѣлей какой-то частной иностранной монополіи. Трестъ заботится только о томъ, чтобы весь прежній заработокъ крупныхъ торговцевъ (Grossisten) и мелкихъ (Detailisten) шелъ въ его пользу и вовсе не заботится снабжать потребителей болѣе доброкачественнымъ и дешевымъ керосиномъ, чѣмъ прежде. Гдѣ тресту удалось вполнѣ побѣдить конкурренцію, тамъ онъ

нисколько не стѣсняется съ потребителями и поступаетъ съ ними съ такимъ же нахальствомъ, съ какимъ порабощена была имъ сама торговля керосиномъ въ Германіи; порабощеніе торговли было только средствомъ порабощенія потребителей, что составляетъ настоящую, конечную цѣль всякой монополіи Все высказанное не вымышлено, не придумано, а основано на фактахъ. Гдѣ трестъ уже успѣлъ отстранить отъ дѣла крупныхъ торговцевъ, тамъ агенты треста получаютъ, при непосредственныхъ сдѣлкахъ съ мелкими продавцами, по мк. 3,6 съ бочки, въ пользу треста; эта прибыль больше той, какую получалъ прежде оптовой торговецъ керосиномъ отъ другихъ посредниковъ въ этой отрасли торговли. Вотъ какими средствами достигаютъ огромныхъ дивидендовъ и трестъ въ Америкѣ и подчинившіяся тресту керосиновыя общества въ Германіи. Standard Oil C-ny выплатила въ 1896 г. 31%, въ 1897 г. 33%, за первую четверть 1898 г. 10%, слѣдовательно, за весь 1898 г. 40%. Deutsch Amerikanische Petroleum Gesellschaft уплатила въ 1890 г. 15%, въ 1891 г. 22%, въ 1892 г. 20%, въ 1893 г. 16%, въ 1894 г. 25% и затѣмъ, въ послѣдующіе годы выдавала не менѣе 25%, образовавши, сверхъ того, значительный резервный капиталъ. Основанное недавно (въ 1898 г.) Manheim-Bremer Gesellschaft въ первое полугодіе своего существованія выплатило 40%, во 2-е 48%, а заработало еще больше. По свѣдѣніямъ, сообщеннымъ газетой „Finanzherold“, это общество, имѣя всего три милліона марокъ акціонернаго капитала, въ первое полугодіе существованія получило 693,977 марокъ прибыли; изъ нихъ 56,152 м. отписаны въ капиталъ погашенія, 31,891 м. поступили въ резервный фондъ, а 600,000 м. поступили въ 40% дивидендъ. При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что во всѣхъ этихъ большихъ обществахъ часть прибылей уплачивается участникамъ, въ видѣ извѣстной доли съ прибыли (tantième). Такую огромную прибыль Bremer-Manheimer Petroleum Gesellschaft могло извлечь, только эксплоатируя потребителей и въ ущербъ имъ; это общество, вмѣстѣ съ отдѣленіемъ Deutsch Amerikanischer Petroleum Gesellschaft, удержало до послѣдняго времени монопольное пользованіе мангеймскими складами и оба общества извлекли изъ своего положенія въ короткое время весьма значительную прибыль. Обоими обществами доставлено въ Мангеймъ въ 1897 году 1.224,092 дв. центнера керосина; все это количество, благодаря монополіи, могло быть продано въ Мангеймѣ на 15% дороже противъ бременскихъ цѣнъ; средняя цѣна за 100 килогр. въ Бременѣ 10,65 мар., въ Мангеймѣ 12,48 мар. безъ пошлины; по уплатѣ пошлины, означенное количество керосина представляло цѣнность въ 25 милл. марокъ; ясно, что продажа такого огромнаго количества керосина, по высокой цѣнѣ, принесла обоимъ обществамъ весьма значительную прибыль; прибыль эта не зависѣла отъ фрахта, такъ какъ фрахтъ за 100 килогр. до Мангейма только на 40 пфен. дороже фрахта въ Бременъ

(водный фрахтъ Роттердамъ—Мангеймъ), а между тѣмъ продажная цѣна керосина въ Мангеймѣ была на 1,80 мк. дороже противъ бременской цѣны. Въ годичномъ отчетѣ мангеймской торговой камеры было заявлено, что высокія монопольныя цѣны керосина въ Мангеймѣ заставили независимыхъ отъ американскаго треста крупныхъ мангеймскихъ южно-германскихъ, эльзаскихъ и швейцарскихъ торговцевъ выписывать керосинъ изъ Гамбурга по ж. д. отъ Pure Oil C⁰, такъ какъ, несмотря на невыгодные желѣзнодорожные тарифы, товаръ съ доставкой въ Мангеймъ обходился имъ дешевле, чѣмъ покупаемый у монополистовъ. Вотъ отзывъ, помѣщенный въ отчетѣ мангеймской торговой камеры о керосиновой торговлѣ: „мы имѣли возможность конкуррировать съ монопольными обществами, построивши нѣсколько желѣзнодорожныхъ вагоновъ-цистернъ и имѣя возможность покупать отъ Pure Oil C⁰ керосинъ безъ бочекъ и еще неоплаченный пошлиною; хотя цѣна неоплаченнаго пошлиною керосина повысилась на 70%, но монополисты внутри Германіи еще болѣе возвысили цѣну. Такимъ образомъ, представилась возможность доставлять керосинъ въ вагонахъ-цистернахъ изъ Гамбурга не только въ Мангеймъ, но и въ Швейцарію, хотя желѣзнодорожный фрахтъ въ 4—5 разъ дороже водянаго фрахта, которымъ монополисты, имѣя въ своемъ исключительномъ распоряженіи мангеймскіе керосиновые склады, могли одни пользоваться“. Тресту нѣтъ дѣла до благосостоянія германскихъ торговыхъ городовъ: онъ распредѣляетъ, по произволу, керосиновую германскую торговлю между подчиненными ему обществами въ Антверпенѣ (Rieth & C⁰), въ Роттердамѣ, въ Нейссѣ, важный по своему торговому значенію въ Германіи Мангеймъ вынужденъ, по керосиновой торговлѣ, довольствоваться такою долею, какую угодно тресту ему предоставить. Мангеймскія монопольныя цѣны 1898 г. ясно доказываютъ, что трестъ въ мѣстностяхъ, гдѣ его монополія окончательно утвердилась, назначаетъ такія высокія цѣны, которыя могли бы покрыть недовыручку въ мѣстностяхъ, гдѣ тресту приходится, для борьбы съ конкурренціей, понижать цѣны; такъ было, во время борьбы съ конкурренціей съ Poth, когда трестъ въ мѣстностяхъ по Рейну вынужденъ былъ понизить значительно цѣны на очищенный керосинъ противъ своихъ же цѣнъ въ другихъ мѣстахъ сбыта, такъ, напримѣръ, во Франціи даже нефть треста продавалась дороже керосина на Рейнѣ. Въ какой мѣрѣ монополія можетъ дѣйствовать на повышеніе цѣнъ, доказательствомъ служитъ слѣдующій фактъ: въ 1899 г. произошло повышеніе цѣнъ на керосинъ повсемѣстно въ Германіи, но тамъ, гдѣ трестъ успѣлъ ввести свои незаконные контракты, цѣна увеличилась еще на 1/3 противъ и безъ того высокой цѣны, какъ было, напримѣръ, въ мѣстностяхъ по р. Саарѣ. Если тресту удастся окончательно завладѣть и притомъ без-

поворотно германскимъ рынкомъ, то германскіе потребители не избѣгнутъ постоянной эксплоатаціи, а акціонеры обществъ, зависящихъ отъ треста, могутъ разсчитывать на значительные дивиденды.

28) Незначительность русскаго экспорта вообще.

Нельзя отрицать, что до сихъ поръ Россія во всемірной торговлѣ керосиномъ не имѣетъ того значенія, котораго достигла Америка, благодаря своей дѣятельности, предпріимчивости и строго выдержанной организаціи. Положеніе русской керосиновой торговли на всемірномъ рынкѣ нисколько не соотвѣтствуетъ ни огромнымъ нефтянымъ богатствамъ Россіи, ни благопріятнымъ условіямъ сбыта, которыми обладаетъ Россія. Добыча керосина въ Россіи оказалась значительнѣе, чѣмъ въ Америкѣ; въ 1897 г. въ Пенсильваніи и Огіо добыто 432 милл. пудовъ, а въ Баку 443 милліона пудовъ нефти. Американское производство, какъ видно изъ статистическихъ данныхъ за послѣднее время, не увеличивается, тогда какъ количество керосина, добываемаго въ Россіи, постоянно растетъ; американское производство, повидимому, дошло до высшаго своего предѣла. Что касается экспорта, то Америка продаетъ ¾ добываемаго керосина въ другія страны, а изъ Россіи вывозится только четвертая часть всего производства и вывозъ въ послѣдніе годы, противъ ожиданія, уменьшился, во всякомъ случаѣ, не соотвѣтствуетъ увеличенію добычи; причины этого коренятся въ зависимости русской нефтепромышленности отъ иностранныхъ капиталовъ и въ томъ особенно, что пароходство, отъ котораго зависитъ вывозъ керосина, находится въ рукахъ иностранцевъ и самый вывозъ связанъ произволомъ людей, чуждыхъ интересамъ русской торговли; въ зависимости отъ ихъ произвола и интересовъ, избытокъ русскаго керосина, за удовлетвореніемъ внутренней въ немъ потребности, не поступаетъ на всемірный рынокъ для конкурренціи съ американскимъ, а остается внутри страны является перепроизводство и естественныя его послѣдствія: небрежная хищническая добыча; въ послѣдніе годы русская нефтепромышленность занялась не производствомъ керосина, а сбытомъ необработанныхъ матеріаловъ, отбросовъ и мазута, какъ топлива; побочный добавочный промыслъ дѣлается чуть-ли не главнымъ; о какой либо стачкѣ съ американцами и говорить нечего, имъ она вовсе не нужна, да и невозможна, такъ какъ въ Россіи не существуетъ какой либо организаціи дѣла, да и интересы участниковъ въ русской нефтяной промышленности крайне разнообразны и разносторонни. Между тѣмъ, въ Россіи нѣтъ недостатка не только между русскими, но и между иностранцами въ совершенно независимыхъ фирмахъ, по нефтепромышленности и торговлѣ. Дѣломъ весьма полезнымъ для русскаго

государственнаго хозяйства было бы содѣйствовать объединенію этихъ независимыхъ дѣятелей и, покровительствуя имъ, направить ихъ къ конкурренціи съ американцами. Всякая мѣра содѣйствія русской нефтепромышленности и вывозной торговлѣ, не связанная вмѣстѣ съ тѣмъ съ освобожденіемъ странъ, нуждающихся въ керосинѣ, отъ господства американской монополіи, не достигнетъ предположенной цѣли. Пониженіе тарифа на баку-батумской ж. д. не оказывало вліянія на увеличеніе вывоза керосина; это совершенно понятно, такъ какъ и керосиновая торговля и сама нефтяная промышленность, находясь въ зависимости отъ Америки, не могли воспользоваться выгодами и преимуществами, доставляемыми всемірнымъ рынкомъ и ограничиваются тѣмъ, что, при усиленномъ требованіи, дополняютъ американскій экспортъ, имѣя только значеніе суррогата; при всемъ томъ, пониженіе тарифовъ и увеличеніе удобствъ доставки не могутъ не имѣть важнаго значенія для независимой русской торговли.

Что касается въ частности германскаго рынка, то овладѣть имъ иначе нельзя, какъ изгнавши американцевъ, а они заняли почти неприступное положеніе; въ германскихъ потребителяхъ сильно укоренилась привычка къ американскому керосину; они совершенно освоились съ пріемами его употребленія: американцы, съ своей стороны, не только дали импорту и оптовой торговлѣ керосиномъ прочную организацію, но сумѣли большей частью и внутреннюю въ Германіи торговлю подчинить своей монополіи; американцы располагаютъ сильными и дѣйствительными средствами обороны противъ всякой конкурренціи. Основанное въ Берлинѣ Deutsch-Russische Naphta Gesellschaft попыталось, было, въ послѣдніе годы, несмотря на указанныя обстоятельства, овладѣть германскимъ рынкомъ, но пришлось убѣдиться, что американскій керосинъ занимаетъ слишкомъ сильное положеніе и чтобы побороть это положеніе потребуются огромныя жертвы, а успѣхомъ могутъ воспользоваться развѣ послѣдующія поколѣнія. Русская торговля, чтобы овладѣть германскимъ рынкомъ должна измѣнить обычные свои пріемы и принять систему предложенія крѣпкихъ устойчивыхъ цѣнъ безъ излишнихъ запросовъ, имѣя въ виду систему обширныхъ оборотовъ, основанныхъ на умѣренныхъ цѣнахъ и умѣренной прибыли. До сихъ поръ, русская торговля слѣдовала другимъ пріемамъ: какъ только американскій керосинъ повышался въ цѣнѣ, происходило повышеніе цѣны и русскаго керосина и за 100 килогр. русскаго керосина приходилось платить только 50 пфенигами дешевле противъ американскаго керосина. При такой незначительной разницѣ въ цѣнахъ русскаго и американскаго керосина не представляется нѣмецкимъ импортерамъ особой выгоды предпочитать русскій керосинъ; съ другой стороны, и русскіе торговцы, каждый въ отдѣльности, не считаютъ выгоднымъ выступать

противъ Standard Oil C⁰ въ качествѣ конкуррентовъ, понижающихъ цѣну, такъ какъ они пользуются прибылью отъ высокихъ цѣнъ, устанавливаемыхъ американскимъ трестомъ.

Изъ приведенныхъ статистическихъ данныхъ оказывается, что въ послѣдніе годы русскій керосинъ могъ успѣшно конкуррировать съ американскимъ на нѣмецкомъ рынкѣ только въ качествѣ суррогата и то только тогда, когда цѣны были высоки (мк. 13—14). Настоящая, постоянная конкурренція русскаго керосина съ американскимъ возможна въ Германіи единственно при низкихъ цѣнахъ, до того низкихъ, чтобы онѣ могли побороть долголѣтнія привычки германскихъ потребителей и строго выдержанную организацію американскаго треста. Понятно, что отдѣльныя русскія фирмы при указанныхъ обстоятельствахъ, не имѣютъ особенной охоты отвоевывать германскій рынокъ, а предпочитаютъ обратить свою дѣятельность на другіе рынки, на которыхъ американцы еще не успѣли прочно утвердиться. Нѣмецкіе капиталисты, всегда ищущіе производительнаго помѣщенія, конечно, нашли бы выгоднымъ заняться импортомъ русскаго керосина, если бы не предстояла неизбѣжная необходимость выдержать предварительно слишкомъ трудную борьбу, съ американцами. При существующихъ обстоятельствахъ естественно возбуждается вопросъ, что можетъ быть предоставлено русской торговлѣ какъ русскимъ, такъ и германскимъ правительствомъ, за жертвы которыя неизбѣжно отъ нея потребуются въ трудной борьбѣ съ американской монополіей, какая помощь можетъ быть оказана, чтобы лишить американцевъ того вреднаго для другихъ и исключительно для нихъ полезнаго положенія которое они умѣли создать.

29) Качество керосина и точка вспышки (воспламеняемости) тестъ.

Агентъ нашего министерства финансовъ въ Берлинѣ тайный совѣтникъ Тимирязевъ, возражая противъ статьи „Frankfurter Zeitung“, утверждавшей, что русское финансовое вѣдомство покровительствуетъ русско-американскому соглашенію, по торговлѣ керосиномъ въ Германіи, высказалъ, между прочимъ, слѣдующее мнѣніе: «сущность вопроса въ томъ, что при существующихъ нынѣ въ Германіи условіяхъ и нормахъ, не можетъ быть и рѣчи о разумной конкурренціи русскаго керосина съ американскимъ; пока существующіе порядки не измѣнятся всѣ попытки сбывать русскій керосинъ въ значительномъ количествѣ въ Германію останутся безуспѣшными. Американскому керосину въ Германіи дано предъ русскимъ значительныя преимущества: во-первыхъ, американскій керосинъ допускается въ продажу при весьма низкой точкѣ воспламеняемости (низкой точки вспышки), во-вторыхъ, американскій коросинъ имѣетъ то преимущество предъ

русскимъ, болѣе тяжелымъ, что раздробительная продажа керосина вообще производится не на вѣсъ, а на мѣру (литрами)». Возбужденный тайн. сов. Тимирязевымъ вопросъ о качествѣ ввозимаго въ Германію керосина очень часто обсуждался; вопросъ сводится къ тому, чтобы керосинъ со слишкомъ низкой точкой вспышки, какъ опасный и недоброкачественный, не допускать ни ко ввозу въ Германію, ни къ вывозу. Съ установленіемъ болѣе высокаго теста представилась бы возможность воспретить допускъ въ Германію недоброкачественнаго керосина и водворить въ торговлѣ керосинъ высшаго сорта. Постановленіемъ союзнаго совѣта (Bundesrathsverordnung) опредѣлена въ Германіи очень низкая точка вспышки — именно 21° Цельсія, и находящійся въ общемъ употребленіи въ огромномъ количествѣ, американскій керосинъ Standard Withe Oil достигаетъ только этого размѣра теста; этотъ керосинъ никакъ нельзя причислить къ доброкачественнымъ. Лучшій американскій керосинъ Wather Withe, доставляемый, главнымъ образомъ, въ Англію, имѣлъ вспышку въ 23° Цельсія. Этотъ предѣлъ вспышки установленъ былъ въ Англіи для ввоза, и керосинъ съ низшей точкой вспышки не допускался, постановленіемъ коммисіи парламента 29 апрѣля 1898 года эта t вспышки съ 23° повышена до 28°. Извѣстно, что Пенсильванія доставляетъ керосинъ и высшаго еще качества, достигающій теста въ 45°, но эти сорта Америка не вывозитъ и оставляетъ для своего собственнаго употребленія. T вспышки Standard Withe ограничивается 21°; точка вспышки русскаго керосина, обращающагося въ торговлѣ, 28°—32°. Русскій керосинъ, хорошо очищенный, легко достигаетъ точки вспышки въ 30°. Доставленный въ 1898 году, по Дунаю до Регенсбурга румынскій керосинъ имѣлъ тестъ 21½—23½° Цельсія. Въ послѣднее время русское правительство обнародовало распоряженіе, чтобы съ 1 февраля 1899 года пониженный на баку-батумской желѣзной дорогѣ тарифъ съ 19 до 12 коп. примѣняемъ былъ только къ керосину, имѣющему тестъ не менѣе 28° и отправляемому въ страны, въ которыхъ этотъ размѣръ теста установленъ. Этой мѣрой русское правительство, очевидно, разсчитываетъ, съ одной стороны, поощрить русскихъ нефтепромышленниковъ къ основательной очисткѣ столь превосходнаго, по качеству, сырого матеріала, а съ другой — побудить импортирующія страны къ возвышенію теста на ввозимый керосинъ. Дѣйствительно, были предложенія съ разныхъ сторонъ къ возвышенію теста въ Германіи, но неизвѣстно, предполагалось ли германскимъ правительствомъ, соотвѣтственно изданному въ Россіи постановленію, повысить вспышку до 28°. Въ германской печати указывались 23° и 24°. Заявлены были также пожеланія, чтобы вмѣсто общаго повышенія, установить болѣе высокую пошлину на керосинъ съ низкимъ тестомъ, а также изслѣдовать американскій керосинъ Stan-

dard White не только при посредствѣ аппарата Abel'я для удостовѣренія въ 21° вспышки, но производить болѣе точныя изслѣдованія для опредѣленія силы свѣта и степени опасности взрыва. Во всякомъ случаѣ, при возвышеніи т. вспышки въ Германіи, ввозъ русскаго керосина можетъ увеличиться, а Америкѣ придется для своего недоброкачественнаго керосина искать другія мѣста сбыта, въ Германію же доставлять только доброкачественный товаръ, вслѣдствіе чего Америка должна будетъ лишиться преобладающаго монопольнаго положенія своего въ Германіи, и для нея явится необходимость выдерживать трудную конкурренцію съ Россіей. Нельзя вполнѣ раздѣлять выраженныя графомъ Посадовскимъ въ засѣданіи рейхсрата 9 декабря 1897 года опасенія, что съ возвышеніемъ теста неминуемо произойдетъ вздорожаніе такого важнаго предмета потребленія, какъ керосинъ. Конечно, разъ явится въ торговлѣ керосинъ лучшаго качества, то можетъ естественно повыситься и цѣна на него, что весьма чувствительно для потребителей, но возникаетъ вопросъ, не замѣнитъ ли въ потребленіи меньшее количество доброкачественнаго керосина большее количество бывшаго прежде въ употребленіи низкопробнаго продукта; далѣе представляется другой вопросъ, не откажутся ли американцы, вслѣдствіе правительственныхъ мѣропріятій о возвышеніи качества ввозимаго керосина, вовсе отъ нѣмецкаго рынка, на которомъ они такъ утвердились, или же, что скорѣе, не примутся ли они со всею энергіей конкуррировать съ русскою промышленностью на нѣмецкомъ рынкѣ, поставляя керосинъ высшаго качества за болѣе умѣренную цѣну. Подобное соревнованіе не дало бы цѣнамъ слишкомъ подняться, и кромѣ того на германскій рынокъ доставлялся бы лучшій матеріалъ, чѣмъ тотъ, какой до сихъ поръ доставляютъ американскіе монополисты.

30) Продажа керосина по вѣсу, а не на мѣру.

Второй вопросъ, поставленный агентомъ русскаго министерства финансовъ Тимирязевымъ, въ виду возможности конкурренціи русскаго керосина съ американскимъ въ Германіи, относится до установленія розничной продажи на вѣсъ, а не на мѣру (литрами). Въ Германіи, какъ извѣстно, керосинъ покупается въ оптовой торговлѣ, по вѣсу, а въ розничной продается по мѣрѣ (литрами). Русскій керосинъ на 4% тяжелѣе американскаго; поэтому торговецъ, продавая русскій керосинъ, получаетъ меньше выгоды, чѣмъ при продажѣ американскаго, и естественно предпочитаетъ торговать американскимъ. Въ этомъ заключается безспорно большое препятствіе конкурренціи русскаго керосина съ американскимъ. Для облегченія конкурренціи русскаго керосина желательно установить въ Гер-

маніи повсемѣстно розничную продажу его по вѣсу, но до сихъ поръ это еще не могло быть осуществлено; за то въ послѣдніе годы пошлины стали взимать съ русскаго керосина въ Германіи не по вѣсу, а по мѣрѣ, что, при болѣе тяжеломъ вѣсѣ этого товара, принесло выгоду русскимъ торговцамъ. Также во Франціи, съ цѣлью поощренія русскому керосину, пошлины взимаются по мѣрѣ, обязательно съ очищеннаго керосина, а съ сырой нефти, по желанію торговца, по мѣрѣ или по вѣсу; во Франціи введено также обложеніе пошлиной по мѣрѣ и для смѣсей американскаго съ русскимъ петролеумомъ, чѣмъ этой смѣси и оказана льгота. Разбирая этотъ вопросъ, нужно имѣть въ виду, что керосины различнаго сорта очень разнятся въ вѣсѣ; этотъ вѣсъ колеблется между 0,65—0,86 и болѣе. Вслѣдствіе этого вѣсъ бариллей съ керосиномъ колеблется между 103,47—186,89 кд. и болѣе. Двойной центнеръ американскаго керосина содержитъ, въ среднемъ выводѣ, около 124 литровъ, и двойной центнеръ русскаго керосина только 121 литръ. Эти 121 литръ русскаго керосина доставляютъ столько же освѣтительнаго матерьяла, какъ 124 литра американскаго керосина, и даже болѣе, а потому ясно, что торговля русскимъ керосиномъ, при одинаковыхъ цѣнахъ съ американскимъ, подвергается нѣкоторому убытку.

Возникаетъ вопросъ: не слѣдуетъ ли, при опредѣленіи качества ввозимаго керосина прибѣгать и къ другимъ пріемамъ изслѣдованія, не ограничиваясь опредѣленіемъ теста, именно изслѣдовать минимальное содержаніе чистаго горючаго масла (reinen Brennöl) и внутренняго достоинства продукта; по нашему мнѣнію, высокій предѣлъ вспышки керосина вполнѣ достаточенъ, безъ всякихъ иныхъ пріемовъ изслѣдованія, для опредѣленія его достоинства и преимущества предъ другими, менѣе доброкачественными сортами и этого достаточно, чтобы русскій керосинъ предпочесть американскому въ конкурренціи ихъ на германскомъ рынкѣ.

31) Пониженіе таможенныхъ пошлинъ на нефтяные продукты не американскаго происхожденія.

Существеннымъ поощреніемъ конкурренціи русскаго керосина съ американскимъ на германскомъ рынкѣ могло бы быть пониженіе имперскимъ правительствомъ таможенныхъ пошлинъ; такого рода покровительство могло бы быть осуществлено двоякимъ способомъ: 1) пониженіемъ пошлинъ на керосинъ вообще не американскаго происхожденія или на одинъ русскій; 2) установленіемъ различныхъ пошлинъ—одной на сырой, неочищенный продуктъ, другой пошлины на очищенный (рафинированный) керосинъ. Первое предположеніе было

обсуждаемо еще въ 1895 году старшинами собранія берлинскаго купечества (Altestenkollegium der Berliner Kaufmannschaft); причемъ подвергнуты были разсмотрѣнію предложенія бр. Нобель и фирмы Rieth & Cº. Сомнѣнія и возраженія, возбужденныя этимъ предположеніемъ, главнымъ образомъ, сводятся къ тому, что пониженіе пошлинъ единственно для русскаго керосина можетъ вовлечь Германію въ таможенную войну съ Америкой. Въ одномъ изъ засѣданій рейхстага въ началѣ 1899 г. депутатъ фонъ Гейль совершенно основательно заявилъ, что Германія относительно таможенныхъ пошлинъ на керосинъ, не связана никакими обязательствами и можетъ распоряжаться совершенно свободно. На возраженіе, что Соединенные Сѣв. Амер. Штаты пользуются въ Германіи правами и преимуществами наиболѣе благопріятствуемой страны можно отвѣтить, что это несовсѣмъ такъ; формально за Америкой эти права и преимущества никогда не были признаны; ни прусско-американскій торговый договоръ 1828 года, ни другіе американскіе торговые трактаты съ отдѣльными государствами Германіи, Гамбургомъ, Бременемъ, Ольденбургомъ, Мекленбургомъ не были, въ правовомъ порядкѣ, переданы и распространены на всю Германскую имперію; на самомъ дѣлѣ же Соединенные Штаты пользовались до настоящаго времени этими правами, на основаніяхъ взаимности съ ихъ стороны. Со времени введенія въ дѣйствіе тарифа Динглея и послѣ протеста противъ этого тарифа германскаго правительства, прежнія преимущества С. А. Штатовъ, какъ страны наиболѣе благопріятствуемой, можно считать отмѣненными и, на этомъ основаніи, не представляется законныхъ препятствій къ предоставленію керосину не американскаго происхожденія льготныхъ, покровительственныхъ пониженныхъ пошлинъ. Это самое дѣйствительное средство обуздать хищническія поползновенія американцевъ, выразившіяся въ тарифѣ Динглея. Другой способъ поощренія русской конкурренціи состоитъ въ установленіи различныхъ пошлинъ: одной на сырую нефть, другой на очищенный керосинъ. Примѣненіе этого второго способа не соединено вовсе съ какими бы то ни было торгово-политическими осложненіями, такъ какъ эта мѣра одинаково распространяется на всѣ страны безъ исключенія, производящія и доставляющія нефтяные продукты. Еще въ 1881 г. нѣкоторые значительные фабриканты химическихъ издѣлій обращались къ имперскому канцлеру съ заявленіями о пониженіи пошлинъ на сырую нефть, подобныя заявленія повторены были въ 1883—1884 годахъ, возобновились въ 1893 и, наконецъ, повторились въ 1895 г. Всѣ эти заявленія и просьбы основаны на томъ соображеніи, что съ пониженіемъ пошлины на сырую нефть представится возможность устройства въ Германіи нефтеочистительныхъ заводовъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, явились различныя предположенія о размѣрахъ пошлинъ на сырую нефть и нефтяныя из-

дѣлія; заявлено было предположеніе объ оставленіи на очищенный керосинъ существующей нынѣ пошлины мк. 6 или, правильнѣе, мк. 7,05 (эта прибавка обусловливается принятымъ въ таможняхъ способомъ вычисленій), съ сырой же нефти предполагалось уменьшить пошлину на 3 или 4 марки; другое предположеніе заключается въ томъ, чтобы съ уменьшеніемъ пошлины на сырую нефть 3 или 4 марками или же опредѣливши съ нефти 4,05 марки, увеличить до 10 мк. пошлину съ очищеннаго керосина. Весной 1898 г. нюрнбергская торговая палата, владѣльцы фабрикъ, изготовляющихъ машины и нѣкоторыя другія торговыя товарищества обратились въ германскій союзный совѣтъ съ ходатайствомъ объ уменьшеніи пошлины съ петролеума, употребляемаго для приведенія въ дѣйствіе моторовъ; въ прошеніи, по этому предмету, выражены были два пожеланія: 1) денатурировать обыкновенный ламповый керосинъ, изъ какой бы страны ни получался, каковы бы ни были его уд. вѣсъ и качество, какова бы ни была точка вспышки, коль скоро этотъ керосинъ предназначался для моторовъ и допустить безпошлинный ввозъ этого денатурированнаго керосина въ Германію; 2) совершенно неочищенную или недостаточно очищенную для освѣтительныхъ цѣлей нефть допускать ввозить въ Германію безпошлинно. Вопросъ относительно обложенія неочищенной нефти и керосина неодинаковыми пошлинами довольно сложный. Указываютъ на Францію, гдѣ это различіе введено и гдѣ, вслѣдствіе того, появились нефтеочистительные заводы; въ Австріи также пошлина на сырую нефть гораздо ниже, чѣмъ на очищенный керосинъ; въ обѣихъ странахъ установленіе различныхъ пошлинъ на нефть и очищенный керосинъ имѣло послѣдствіемъ контрабандный ввозъ особаго рода керосина очень легко и слабо денатурированнаго, какъ, напримѣръ, Kunstöl, въ въ значительномъ количествѣ. При различныхъ пошлинахъ на нефть и керосинъ, конкурренція съ американскимъ трестомъ становится легче: число торговцевъ керосиномъ естественно меньше, чѣмъ производителей и поставщиковъ сырой нефти; послѣднимъ легче и удобнѣе доставлять товаръ на всякій, а также и на германскій рынокъ. Германскіе фабриканты химическихъ издѣлій и многіе другіе торговые и промышленные дѣятели считаютъ весьма важнымъ и желательнымъ послѣдствіемъ этой мѣры учрежденіе въ Германіи нефтеочистительныхъ заводовъ, какъ это было во Франціи, послѣ установленія различныхъ (дифференціальныхъ) пошлинъ на нефть и керосинъ. Американскій трестъ, конечно, не добьется промышленнозаводской монополіи въ Германіи съ такою легкостію, съ какою достигъ монополіи въ торговлѣ очищеннымъ керосиномъ, поставщиками сырой нефти на будущіе германскіе нефтеочистительные заводы явятся нефтепромышленники изъ Россіи, Румыніи Галиціи, наконецъ, не преминутъ до-

ставлять въ Германію сырую нефть и американцы изъ тѣхъ мѣстностей, которыми не успѣла завладѣть Standard Oil C-ny; послѣдствіемъ учрежденія въ Германіи нефтеочистительныхъ заводовъ и конкурренціи между ними несомнѣнно будетъ удешевленіе керосина, къ выгодѣ потребителей; представится также возможность ввозить въ Германію сырую нефть разныхъ сортовъ и смѣсью ихъ, напр., русской нефти съ американской доставлять потребителямъ сдобренный, лучшій товаръ. Нельзя также упускать изъ вида того, что при возвышеніи пошлины съ очищеннаго керосина до мк. 10 и при пониженіи съ сырой нефти пошлины до мк. 4,50 германское финансовое управленіе получитъ приращеніе дохода не менѣе 23 милліоновъ ежегодно и это приращеніе будетъ продолжаться до тѣхъ поръ, пока германская нефтеочистительная промышленность дойдетъ до такого развитія, что будетъ въ состояніи удовлетворять очищеннымъ въ Германіи керосиномъ потребность всей Германіи. Что касается до покровительственныхъ мѣръ для моторовъ, то изъ изложенныхъ въ заявленіяхъ, по этому предмету, предположеній слѣдуетъ предпочесть простое пониженіе пошлины для сырой нефти и для недостаточно очищеннаго керосина, такъ какъ другая предложенная съ этою цѣлью мѣра денатурированія продукта очень сложна и дорого обойдется. Пониженіе пошлины на сырую нефть и на недостаточно очищенный керосинъ поощритъ ввозъ въ Германію для моторовъ дешевыхъ сортовъ нефтяныхъ продуктовъ. Если безпошлинный ввозъ въ Германію нефти допущенъ будетъ исключительно для моторовъ и не распространится на другіе промыслы, въ видахъ поощренія нефтеочистительнаго промысла вообще, то правительству придется принять весьма неудобныя мѣры контроля надъ немногими существующими нынѣ очистительными заводами. Противъ установленія различныхъ пошлинъ: однѣхъ для сырой нефти, другихъ для очищеннаго керосина, слѣдуетъ указать на то, что это дифференцированіе пошлинъ неминуемо приведетъ къ тому, къ чему оно привело во Франціи и въ Австріи, т. е. къ контрабандному ввозу изъ Россіи въ Германію легко и слабо денатурированнаго керосина, такъ называемаго, Kunstöl (leicht denaturirte Raffinade), который, будучи ввезенъ безпошлинно, будетъ обращаемъ тотчасъ въ очищенный керосинъ, въ ущербъ томоженнымъ сборамъ Германіи съ очищеннаго керосина; для потребителей это дифференцированіе также невыгодно; съ нимъ соединено возвышеніе пошлины на чистый керосинъ и, вѣроятно, уменьшеніе потребленія; впрочемъ, если бы эта мѣра положила предѣлъ американской монополіи въ Германіи, то на нее можно было бы согласиться, такъ какъ что же можетъ быть хуже частной монополіи чужестранцевъ, овладѣвшей рынкомъ и торговлей такимъ общеупотребительнымъ предметомъ, какъ керосинъ.

32) Желѣзнодорожныя и водяныя сообщенія въ Сѣверной Германіи.

а) Водяныя сообщенія и ихъ недостаточность.

Сухопутная доставка русскаго керосина въ Германію производится съ пристаней Волги русскими ж. д. до прусской границы, затѣмъ керосинъ далѣе доставляется въ мѣста назначенія прусскими ж. д. Если бы керосинъ изъ Россіи могъ доставляться на прусскую границу по Вислѣ, то дальнѣйшее движеніе его въ Пруссіи могло бы производиться воднымъ путемъ, по Бромбергскому каналу сначала и, затѣмъ, по соединеннымъ съ этимъ каналомъ воднымъ сообщеніямъ; сѣть этихъ водяныхъ сообщеній, съ теченіемъ времени, несомнѣнно увеличится и улучшится, но при настоящемъ положеніи дѣла, когда русскій керосинъ съ Волги доставляется на прусскую границу желѣзными дорогами, для дальнѣйшаго движенія керосина въ Пруссіи воднымъ путемъ потребовалась бы перегрузка его съ русскихъ желѣзныхъ дорогъ на суда Бромбергскаго канала; эта перегрузка, увеличивая издержки доставки, не представляетъ и въ другихъ отношеніяхъ особенныхъ выгодъ, какъ потому, что отъ Бромберга до Берлина и далѣе, до другихъ мѣстъ назначенія керосина. разстоянія незначительны, и издержки доставки желѣзными дорогами невелики такъ и потому, что Бромбергскій каналъ, а также рѣки Нетце и Варта недоступны для судовъ значительныхъ размѣровъ; по Бромбергскому каналу, могутъ еще ходить суда съ Вислы, если они вмѣстимостью 400 тоннъ и даже нѣсколько болѣе, но канализированная р. Нетце отъ Бромберга до Крейца поднимаетъ только суда. вмѣстимостью не болѣе 150 регистр. т, отъ Крейца до соединенія р. Нитце съ р. Вартою у Зантоха и далѣе до Кюстрина, т. е. до впаденія Варты въ Одеръ возможно плаваніе для судовъ, имѣющихъ не болѣе 300 регистр. т., отъ русской границы у Погоржелицъ и въ верхъ по теченію до Зантоха и Кюстрина, Варта доступна также только для судовъ тѣхъ же размѣровъ, какъ и въ верхнемъ ея теченіи, т. е. въ 300 т. вмѣстимости. Предположенія о прямомъ водяномъ сообщеніи Каспійскаго моря и вообще Кавказа и Закавказья со Штеттиномъ и Берлиномъ посредствомъ Волги и существующими каналами, соединяющими Волгу съ Петербургомъ, затѣмъ, Балтійскимъ моремъ до Штеттина, а оттуда также воднымъ путемъ до Берлина, въ настоящее время осуществлены быть не могутъ; для этого потребовалось бы всѣ на этомъ огромномъ пути рѣки и каналы привести въ такое положеніе, чтобы доставка товаровъ съ Каспійскаго моря и съ Волги до Берлина могла совершаться совершенно удобно и безъ перегрузки, а между тѣмъ, не говоря уже о климатическихъ препятствіяхъ въ теченіе зимы и крайне необходимыхъ усовершенствованіяхъ на всемъ водномъ пути въ Россіи отъ Волги до Петербурга, въ самой Пруссіи водяное

сообщеніе Штеттина съ Берлиномъ еще не осуществлено и является только въ видѣ проекта, въ осуществленіи, впрочемъ, котораго, при свойственной нѣмцамъ и ихъ правительствамъ выдержкѣ и настойчивости, сомнѣваться нельзя. Въ Германіи и Австріи существуютъ также проекты другихъ каналовъ, которые постоянно разрабатываются, съ теченіемъ времени несомнѣнно осуществятся и тогда будутъ также служить прямыми и удобными путями для снабженія Австріи, а также сѣверной и средней Германіи русскимъ керосиномъ съ Чернаго моря; эти проекты каналовъ имѣютъ въ виду соединеніе Дуная съ Одеромъ и Дуная съ Эльбой, но всѣ эти австрійскіе и германскіе проекты, если бы даже дѣятельно приняться за ихъ осуществленіе, потребовали бы не менѣе 10 лѣтъ дружныхъ усилій австрійскаго и германскаго правительствъ. По этому предмету возникла цѣлая литература и австрійско-венгерско-германское судоходное общество (Deutsch-Österreichisch. Ungarische Binnenschiffahrtsverband) обнародовало при посредствѣ издателей Siemenroth & Froschel нѣсколько изслѣдованій. Все это дѣло будущаго, а пока доставка керосина съ Чернаго моря въ Германію направляется, по необходимости, въ западные порты Сѣверно-Нѣмецкаго моря, лежащіе въ устьяхъ Рейна, Эльбы и Везера. Изъ всего приведеннаго оказывается, что при настоящемъ положеніи дѣла сѣверная Германія получаетъ русскій керосинъ желѣзнодорожнымъ путемъ.

б) Желѣзнодорожные тарифы въ Сѣверной Германіи.

Прусскій государственный желѣзнодорожный совѣтъ (Preussische Landeisenbandrath) уже въ 1884 г. занимался вопросомъ о пониженіи фрахта на русскій керосинъ на прусскихъ ж. д., примыкающихъ къ русскимъ ж. д. Въ 1895 г. германское правительство возбудило вопросъ о пониженіи тарифа на керосинъ, доставляемый съ русскихъ желѣзнодорожныхъ станцій на германскія станціи восточнаго раіона Эльбы. Дѣло шло также о пониженіи фрахта не только на русскій керосинъ, но и на другіе предметы русскаго транзитнаго желѣзнодорожнаго вывоза предназначаемаго для Гамбурга; со своей стороны, Германія домогалась пониженія фрахта для германскихъ товаровъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Германія предлагала русскому правительству установить пониженные фрахты на керосинъ, доставляемый изъ Царицына, Камышина, Саратова, Нижняго-Новгорода, Вержболова и предназначаемый въ мѣстности, расположенныя по Эльбѣ, въ Дрезденъ, Лейпцигъ, Галле; такой же пониженный тарифъ предполагалось установить на керосинъ изъ Одессы, доставляемый въ тѣ же мѣстности по Эльбѣ. Вмѣстѣ съ тѣмъ правленія нѣсколькихъ русскихъ желѣзнодорожныхъ обществъ предлагали, съ своей стороны, не только распространить, но и пони-

зить установленный съ октября 1888 г. русско-нѣмецкій тарифъ изъ Баку и Царицына на Эйдкуненъ и Кенигсбергъ, при условіи доставки керосина въ цистернахъ вмѣстимостью не менѣе 10,000 килограммъ (610 пудовъ), а также при доставкѣ въ бочкахъ цѣлыми вагонами. На запросъ, по этому предмету, мѣстнаго бромбергскаго ж. д. управленія, торговыя представительства Мемеля, Инстербурга, Тильзита, Штетина и Стольпа отвѣтили, что не признаютъ особенной пользы въ пониженіи фрахта на русскій керосинъ. Напротивъ, торговыя представительства Кенигсберга, Данцига, Ельбинга, Торна, Бромберга, Позена и Берлина заявили, что уменьшеніе фрахта на русскій керосинъ желательно въ видахъ полезной для Германіи конкурренціи русскаго керосина съ американскимъ. Бромбергское участковое ж. д. управленіе единогласно опредѣлило ходатайствовать о пониженіи фрахтовъ на русскій керосинъ съ устройствомъ склада въ Дрезденѣ; это мнѣніе было принято и главнымъ бромбергскимъ ж. д. управленіемъ, которое потребовало отъ ж. д. управленій Бреславля, Берлина, Эрфурта, Магдебурга и отъ королевскаго саксонскаго ж. д. управленія свѣдѣній: на какія станціи предполагается распространить уменьшеніе тарифа; въ отвѣтахъ, на запросъ, пониженіе фрахта на русскій керосинъ признано было полезнымъ на станціяхъ Берлинъ (ангальтъ - дрезденскій бангофъ), Вольвитцгафенъ, Котбусъ и Бреславль, магдебургское жел. дор. управленіе заявило, что торговыя представительства подвѣдомственнаго ему раіона отклоняютъ всякое пониженіе фрахта на русскій керосинъ, признавая эту мѣру вредною для мѣстнаго судоходнаго промысла доставки американскаго керосина и для мѣстной добычи горнаго масла, такъ называемаго, соляроваго (solaröl). Согласно заключенію назначенной по этому дѣлу коммисіи, прусскій государственный жел. дор. совѣтъ постановилъ: „установить пониженный фрахтъ на русскій керосинъ для мѣстностей по Эльбѣ со включеніемъ Лейпцига, Галле и Магдебурга, понизить также фрахтъ для нѣкоторыхъ другихъ предметовъ вывоза изъ Россіи, направляемыхъ по ж. д. транзитомъ къ морю для Гамбурга, что окажется соотвѣтственнымъ хозяйственнымъ пользамъ Германіи, если этимъ будетъ вмѣстѣ съ тѣмъ достигнуто пониженіе фрахта на русскихъ жел. дор. для предметовъ германскаго вывоза. Постановленіе это мотивировано слѣдующимъ соображеніемъ: «если бы германскія желѣзныя дороги отклонили желаемое Россіею пониженіе фрахтовъ, то русская промышленность имѣетъ полную возможность направить предметы русскаго вывоза, предназначаемые для Гамбурга, чрезъ свои балтійскіе порты, къ явному ущербу интересовъ германскихъ желѣзныхъ дорогъ». При переговорахъ, по этому предмету, со стороны русскихъ властей было заявлено, что для русской нефтяной промышлен-

ности не представляется ни возможнымъ, ни выгоднымъ какое бы то ни было соглашеніе съ американской Standard Oil Company и обѣ договаривающіяся стороны установили, что если бы такое соглашеніе съ Америкой состоялось съ теченіемъ времени, то германское правительство оставляетъ за собою право возстановить повышенный тарифъ. Всѣ изложенныя сношенія прусскихъ желѣзнодорожныхъ управленій какъ между собою, такъ и съ русскими властями привели къ окончательному въ 1897 г. установленію пониженнаго тарифа для русскаго керосина, направляемаго въ мѣстности по Эльбѣ со включеніемъ Дрездена, Лейпцига, Галле, а именно, вмѣсто прежняго тарифа 6 пфениговъ съ тонны километра и 6 пф. пошлины установлено взимать фрахтъ пф. 2,2 за тонну километръ и пф. 6 пошлины (Abtersegungsgebuhr); такой же пониженный тарифъ примѣняется и къ румынскому керосину, но что всего замѣчательнѣе это то, что этимъ пониженнымъ тарифомъ много лѣтъ до 1897 г. уже пользовались и нынѣ пользуются американцы на желѣзныхъ дорогахъ, соединяющихъ пристани по Эльбѣ и Везеру съ другими мѣстностями Германіи, чѣмъ конечно, значительно поддерживалась торговля керосиномъ американцевъ, составляющая нынѣ злобу дня.

33) Недѣйствительность принятыхъ въ Германіи мѣръ къ поощренію вывоза русскаго керосина.

Изъ изложеннаго видно, что до 1897 г. американскій керосинъ пользовался большими преимуществами въ сравненіи съ русскимъ и уменьшеніе фрахта на послѣдній допущено германскимъ правительствомъ, вопреки желанію многихъ торговыхъ палатъ, какъ то Мемеля, Штетина и др., указанныхъ выше; во всякомъ случаѣ, эта мѣра не измѣнитъ настоящаго положенія керосиновой торговли въ Германіи и не уменьшитъ господства американской монополіи; другая, принятая германскимъ правительствомъ покровительственная русскому керосину мѣра, указанная графомъ Посадовскимъ — обложеніе керосина пошлиной по вмѣстимости, а не по вѣсу, оказалась столь же безсильною; никакихъ другихъ существенныхъ мѣръ къ противодѣйствію рокфеллеровскому тресту въ Германіи не было до сихъ поръ принято, а между тѣмъ положеніе с.-американскихъ монополистовъ, по отношенію къ Германіи, вслѣдствіе географическаго положенія ихъ страны, слишкомъ для нихъ выгодно; американскій керосинъ съ мѣстностей добычи доставляется въ Германію прямо моремъ, а затѣмъ внутрь Германіи можетъ проникать водными сообщеніями по Рейну, Везеру и Эльбѣ; русскій керосинъ, при доставкѣ его съ береговъ Каспійскаго моря, затѣмъ съ Волги до Эльбы по ж. д., очевидно, съ американскимъ соперничать не можетъ, подвергаясь перегрузкѣ съ Волги на желѣзныя дороги для слѣдованія на прусскую границу и,

затѣмъ, двигаясь по прусскимъ ж. д.; морской путь изъ Америки въ Германію и дешевле и удобнѣе.

Изъ отзывовъ депутата Бассермана и статсъ-секретаря Посадовскаго, приведенныхъ выше, и изъ всего изложеннаго очевидно, что уже въ 1897 г. прочно установилось полнѣйшее господство американской монополіи не только въ оптовой, но и въ мелочной торговлѣ керосиномъ на всемъ пространствѣ Германіи и организація этой монополіи достигла такой прочности, что германскіе потребители сами избавлены отъ труда заботиться о доставкѣ потребнаго имъ керосина, который, по ихъ желанію, присылается имъ агентами Standard Oil C-ny на домъ въ совершенно исправной посудѣ и по относительно умѣреннымъ цѣнамъ. Съ 1897 г. положеніе не измѣнилось и даже американская монополія еще болѣе упрочилась въ Германіи, со стороны же правительства, какъ сказано, никакихъ существенныхъ мѣръ противодѣйствія рокфеллеровскому тресту, этому общепризнанному злу, принято не было. Изъ приведенныхъ выше статистическихъ данныхъ оказывается, что до 1881—1882 гг. ввозъ русскаго керосина въ Германію былъ совершенно незначителенъ, съ 1883 г. этотъ продуктъ доставляется уже десятками, а съ 1885 г. сотнями тысячъ двойн. центнер., въ 1889 г. Россія доставила въ Германію уже 560 тысячъ д. цн; затѣмъ, въ послѣдующіе годы ввозъ изъ Россіи то повышался, то понижался. очевидно по случайнымъ обстоятельствамъ; только въ 1898 г. превысилъ милліонъ центнеровъ (509,115 освѣтительнаго и 523,074 смазочнаго матеріала), тогда какъ ввозъ американскаго керосина въ Германію 1.278,858 центнеровъ въ 1880 г., въ теченіе 17 лѣтъ, именно въ 1897 г. возвысился до 8.376,637 д. цн, а доставка керосина изъ Россіи, ограничилась въ томъ году 434,172 д. центнерами, т. е количествомъ почти въ 20 разъ меньшимъ. Словомъ, русская керосиновая торговля и не пыталась войти въ соперничество съ американской, всегда шла по слѣдамъ послѣдней, не упуская, впрочемъ, возможности извлекать выгоды отъ установленія американцами монопольныхъ цѣнъ; причины, по которымъ русская торговля керосиномъ въ Германіи и съ другими европейскими государствами очутилась въ совершенно подчиненномъ, по отношенію къ американской монополіи, положеніи, слишкомъ сложны и требуютъ подробнаго всесторонняго изученія, особенно въ виду того, что такое положеніе совершенно не соотвѣтствуетъ безспорному, всѣми признанному богатству Россіи нефтяными мѣсторожденіями, богатству, которое не только не истощается, по истинѣ, хищнической эксплоатаціей, но постоянно еще увеличивается открытіями новыхъ мѣсторожденій. Задача настоящей статьи ограниченнѣе и къ тому, что было высказано, остается только присоединить нѣкоторыя сдѣланныя д-ромъ Цёпфлемъ соображенія и указанія, вошедшія въ составъ собранныхъ, по

этому предмету, б. русскимъ посланникомъ въ Мюнхенѣ А. П. Извольскимъ, матерьяловъ; соображенія эти д-ра Цёпфля, въ окончательномъ выводѣ относятся до признаваемой имъ и допускаемой и другими изслѣдователями въ Германіи возможности противодѣйствовать американской монополіи избраніемъ другого пути для снабженія съ береговъ Каспія, русскимъ керосиномъ Германіи вообще и южной ея части въ особенности. Такимъ путемъ д р. Цёпфль, вмѣстѣ со многими другими, признаетъ путь изъ Батума по Черному морю и Дунаю въ глубь Южной Германіи до Регенсбурга въ Баваріи и далѣе.

34) Общее описаніе Дунайскаго пути.

Дунай отъ устья его до Регенсбурга протекаетъ 2,432 километра. Естественныя условія судоходства по Дунаю не представляются въ сущности особенно благопріятными. Нижній и средній Дунай судоходенъ для пароходовъ, вмѣстимостію въ 1,000 тоннъ; о верхней части Дуная до Регенсбурга этого сказать нельзя; вслѣдствіе этого, возникаетъ вопросъ что выгоднѣе: пользоваться ли для перевозки товаровъ съ самаго устья Дуная до Регенсбурга судами меньшихъ размѣровъ, способными безпрепятственно плавать по всему теченію Дуная, или же на нижнемъ и среднемъ Дунаѣ употреблять суда въ 1,000 тоннъ, а на верхнемъ Дунаѣ до Регенсбурга перегружать кладь на мелкія суда. Судоходству по Дунаю не благопріятствуютъ также ледоходы, замерзаніе, разливы въ разные времена года, особенно верхній Дунай терпитъ отъ этихъ явленій. Судоходный періодъ Дуная опредѣляется 310 днями; судоходство обыкновенно прекращается въ половинѣ декабря, возобновляется въ половинѣ февраля, кромѣ того, полноводіе въ верхнемъ Дунаѣ обыкновенно прекращаетъ движеніе судовъ въ теченіе 3 дней въ году, которые и слѣдуетъ исключить изъ общаго по Дунаю судоходнаго времени; собственно принято считать 307 дней судоходныхъ, по всему теченію.

35) Избраніе складочнаго мѣста въ Баваріи.

Какъ на удобныя складочныя пристани для русскаго керосина въ Баваріи указываютъ на города Пассау и Регенсбургъ, а также и на находящійся между этими двумя городами г. Деггендорфъ, но этотъ послѣдній городъ, при общихъ ему съ Регенсбургомъ неудобствахъ отъ мелководія фарватера на Дунаѣ, лишенъ тѣхъ приспособленій для склада товаровъ, которыя устроены въ Регенсбургѣ, какъ-то, обширныхъ набережныхъ и вымощенныхъ камнемъ пристаней. Въ Регенсбургѣ пристань и склады занимаютъ въ длину до 3,000 метровъ, нѣкоторыя мѣста для выгрузки ограждены каменной

стѣной, откосы на набережныхъ, гдѣ причаливаютъ парусныя суда и пароходы, выложены камнемъ. У Регенсбурга сходится много желѣзныхъ дорогъ, Пассау гораздо бѣднѣе желѣзнодорожными сообщеніями, а Деггендорфъ еще бѣднѣе; въ Пассау, впрочемъ, желѣзнодорожныя сообщенія умножатся постройкою дороги на Брейтенбергъ, Вальдкирхенъ, а также на Фюрстенэггъ-Графенау Цвизель; этими ж. д. особенно усилятся сообщенія въ направленіи къ Чехіи. Въ пользу Пассау можно привести то, что фарватеръ до Пассау въ предѣлахъ Австріи по Дунаю гораздо лучше фарватера въ баварскихъ владѣніяхъ по пути отъ Пассау до Регенсбурга, такъ какъ здѣсь находятся кахлетскія мели—эти баварскія желѣзныя ворота, какъ ихъ называютъ, но производимыя въ этой мѣстности работы подаютъ надежду, что и на баварской сторонѣ, со временемъ, условія судоходства будутъ одинаковы съ существующими на австрійскомъ участкѣ Дуная отъ Гёньё до Пассау. Въ пользу Пассау, какъ складочнаго мѣста, указываютъ также на проектированное устройство въ немъ зимней пристани со складочными магазинами возлѣ самой жел. дороги; уже въ 1899 г. складочныя приспособленія увеличены постройкой новыхъ платформъ, огражденныхъ каменными стѣнами, и амбаровъ; на протяженіи 770 метровъ устроена вымощенная камнемъ пристань, у которой могутъ помѣститься 24 судна въ два ряда безъ стѣсненія. Въ Регенсбургѣ также проектируютъ устройство большой пристани; все это зависитъ отъ рѣшенія баварскаго правительства, которымъ и будетъ окончательно избранъ пунктъ для устройства большой складочной товарной пристани. Съ другой стороны, въ пользу Пассау указываютъ на то, что, по географическому своему положенію, онъ можетъ снабжать керосиномъ нѣкоторыя сосѣднія мѣстности Австріи до Вельса, далѣе мѣстности по р. Иннъ и Зальцкаммергутъ противъ этого возражаютъ, что и въ Австріи, въ недалекомъ отъ баварской границы Линцѣ, уже устроена значительная складочная пристань, не говоря уже объ огромныхъ приспособленіяхъ къ выгрузкѣ товаровъ у Вѣны на вѣнско-дунайскомъ каналѣ. Нелишне при этомъ указать на то, что вопросъ о русскомъ керосинѣ въ Пассау составлялъ въ 1899 г. и прежде злобу дня, что тамъ частными лицами и правительственными учрежденіями возбуждены были настоятельныя ходатайства по этому дѣлу, а для устройства складовъ керосина въ резервуарахъ заявлены были предложенія объ уступкѣ удобныхъ участковъ. Въ Германіи возбужденъ былъ также вопросъ: не слѣдуетъ ли правительствамъ взять на себя постройку складовъ съ цистернами для керосина; при дебатахъ въ германскомъ рейхстагѣ о борьбѣ съ американскою монополіею заявлено было мнѣніе о пользѣ устройства правительствами не только керосиновыхъ складовъ съ цистернами, но и наливныхъ судовъ и желѣзнодорож-

ныхъ вагоновъ, такъ какъ эти сооруженія требуютъ непосильныхъ для частныхъ лицъ огромныхъ затратъ, а безъ такого содѣйствія, со стороны правительствъ, борьба съ громадными капиталами Standard Oil Trust'à для частныхъ предпріятій немыслима, при этомъ указывали на осуществленіе такого правительственнаго содѣйствія гамбургскимъ сенатомъ. Общее имперское германское правительство признало дѣло это соединеннымъ съ большимъ рискомъ, такъ какъ независимость торговцевъ отъ американскаго треста ничѣмъ не можетъ быть предъ правительствомъ гарантирована и вложенныя въ эти дѣла огромныя средства могутъ оказаться безполезно растраченными; это возраженіе не лишено своей доли основательности, но положеніе Баваріи, при доставкѣ русскаго керосина по Дунаю, совершенно иное, чѣмъ положеніе сѣверной Германіи относительно американской монополіи; вѣдь американцы не могутъ воспользоваться дунайскимъ путемъ для доставленія своего керосина въ Баварію и вообще въ Германію. Существуетъ еще другое большое препятствіе успѣху дѣла—это зависимое, положеніе, которое русская керосиновая торговля приняла по отношенію къ господствующей въ Германіи монополіи американскаго рокфеллеровскаго треста; русскій керосинъ является на германскомъ рынкѣ въ ограниченномъ количествѣ, не соотвѣтствующемъ размѣрамъ добычи и богатству нефтяныхъ мѣсторожденій, съ американскимъ керосиномъ не конкуррируетъ, пользуется установленными американскимъ трестомъ монопольными цѣнами, словомъ русская торговля отказалась отъ самостоятельнаго значенія на германскомъ рынкѣ по этой отрасли. Изслѣдованіе д-ра Цёпфля, не входя въ разъясненіе этого сложнаго явленія, ограничивается указаніемъ средствъ и путей водворенія русскаго керосина въ Германіи и въ этихъ видахъ, по вопросу объ избраніи складочнаго мѣста въ Баваріи, объясняетъ что, по его мнѣнію, слѣдовало бы главные склады этого товара устроить въ Регенсбургѣ, а въ г. Пассау, имѣющемъ также извѣстное торговое значеніе, полезно было бы выстроить магазины съ цистернами; кромѣ того, по мнѣнію д-ра Цепфля, было бы полезно учредить, по мѣрѣ развитія дѣла, депо керосина въ другихъ мѣстахъ Баваріи и вообще въ южной Германіи и Швейцаріи.

38) Фрахты на русскій керосинъ на Дунаѣ.

Керосинъ съ Дуная (преимущественно румынскій) доставляется въ Германію большею частью лѣтомъ и осенью—отъ іюля до ноября. Въ іюлѣ и августѣ начинается доставка керосина; въ сентябрѣ и октябрѣ, сообразно съ потребностями и положеніемъ рынка, дѣлаются дальнѣйшіе заказы; въ эти мѣсяцы высота воды въ Дунаѣ не совсѣмъ благопріятна для судоходства, а между тѣмъ необходимо доставить въ

мѣстности Австріи и Баваріи расположенныя на верхнемъ Дунаѣ, грузы керосина на довольно большого размѣра судахъ въ 600—650 тоннъ, что необходится безъ перегрузки, соединенной со значительными издержками. Суда въ 600 тоннъ вмѣстимости считаются наиболѣе соотвѣтствующими условіямъ судоходства по Дунаю; суда большихъ размѣровъ, въ 1,000 тоннъ, встрѣчающіяся на Дунаѣ, приходится уже перегружать въ Гёньо на суда меньшихъ размѣровъ, а это обходится не дешево. Имп. кор. привил. о-во дунайскаго пароходства (K. K. priv. Donau Dampfschiffahrtgesellschaft) придерживается типа грузовыхъ пароходовъ въ 600 тоннъ; эти пароходы такъ устроены, что быстрыя теченія верхняго Дуная не препятствуютъ плаванію; при мелководіи и осадкѣ 1,40 м. могутъ плавать съ 380 тоннами груза, а на среднемъ и нижнемъ Дунаѣ свободно несутъ 650 тоннъ груза. Размѣры судна въ 650 тоннъ вмѣстим. слѣдующіе: 58 метровъ въ длину, 7,97 м. въ ширину и 2,60 высоты; лучшіе буксирные пароходы колесные съ машиной въ 600—700 силъ; работа ихъ почти равносильна работѣ цѣпныхъ пароходовъ. Издержки такого въ 600 тоннъ вмѣстимости парохода опредѣляются слѣдующими цифрами: на пространствѣ между Вѣной и Пассау издержки, въ среднемъ выводѣ за 5 лѣтъ, (1891—95) за тонно-километръ, обходятся 1,546 крейцера, а на участкѣ Гёньо-Дренкова 0,625 кр.; если изъ цифры 1,546 кр., во что обходится тоннъ-клм. между Вѣной и Пассау, вычесть показанныя выше 0,626 за проѣздъ отъ Гёньо до Дренкова (1,546 — 0,626 = 0,920 крейц.), то оказывается, что 1 тонна-клм. между Вѣной и Пассау на 0,920 кр. дороже, чѣмъ между Гёньо—Дренково; изъ этихъ 0,920 кр. слѣдуетъ 50% отнести на издержки преодолѣнія слишкомъ быстрыхъ теченій, полагая на это 0,460 кр., остальныя 0,460 представляютъ издержки на 1 тоннъ-клм. При исчисленіи фрахта д-ръ Цёпфль не принимаетъ въ разсчетъ проектированныхъ Венгріею налоговъ 132½ на тонну за проходъ судовъ чрезъ Желѣзныя Ворота, предполагая вполнѣ основательно, что правительства придунайскихъ странъ на такое чрезмѣрное отягощеніе судоходства и торговли согласиться не могутъ.

Существующіе въ данное время на Дунаѣ судоходные фрахты, вмѣстѣ съ другими данными, могутъ отчасти служить къ опредѣленію издержекъ доставки керосина въ наливныхъ судахъ, но выводы эти не могутъ быть вполнѣ точными; среднія цифры, выводимыя изъ общихъ фрахтовыхъ ставокъ, основаны на весьма разнообразныхъ данныхъ доставки многоразличныхъ товаровъ и дѣлать на основаніи ихъ соображенія о фрахтахъ на какой-либо товаръ въ отдѣльности, едва ли возможно; то обстоятельство уже, что значительныя транспортныя общества, занимаясь доставкой пассажировъ, багажа и другой сборной клади и отдѣльныхъ товаровъ, вынуждены для успѣшнаго веденія дѣла увеличивать часто издержки на свою администрацію, имѣетъ въ

дѣлѣ большое значеніе. Самый дешевый фрахтъ австрійскаго дунайскаго пароходнаго о-ва (Oesteirreichische Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft) при благопріятномъ уровнѣ воды и при слабомъ спросѣ на фрахты:

		Марки.
Отъ Галаца до Регенсбурга		2,55
Слѣдуетъ вычесть:		
1) издержки перегрузки въ Регенсбургѣ	0,7	
2) страхованіе	0,5	
3) транспортный сборъ	0,7	
		0,19
		2,36

Чистая уплата за фрахтъ 100 килограммовъ въ Регенсбургѣ 2,36 мк. или за тонну гульденовъ (fl) 13.88, т. е. 0,5691 крейцеровъ за тонну-километръ. Имп. кор. дунайское пароходное о-во (die K. K. oesterreichische Dampfschiffgesellschaft) взимаетъ за выгрузку на ж. д. въ Регенсбургѣ и Пассау за 100 килограммовъ, т. е. за двойной центнеръ, 7 пфениговъ; при перегрузкѣ керосина дѣло облегчается тѣмъ что перегрузка изъ наливного судна или изъ наливного вагона на жел. дор. производится посредствомъ быстро дѣйствующихъ насосовъ. По истеченіи сутокъ съ подлежащихъ страхованію отъ огня товаровъ это общество взимаетъ полежалыхъ по 10 пфениговъ за день со ста килограммовъ. Сверхъ незначительнаго гербоваго сбора, включается во фрахтъ венгерскій 5% сборъ съ фрахтовой ставки, а также 3% съ фрахтовой ставки присоединяется къ фрахту за нормальное транспортное и спеціальное транспортное страхованіе. За морское страхованіе это общество взимаетъ отъ Галаца до Одессы съ 1 апрѣля до 30 ноября 16 сантимовъ, съ 1 октября до 31 марта 20 сант., до Трапезунта 24 и 32 сант. съ каждыхъ 100 франковъ общей стоимости товара. За паузку (облегчительную разгрузку) въ Желѣзныхъ Воротахъ въ Дренково-Ораво-Турнъ-Северинѣ общество, каковъ бы уровень воды въ этихъ мѣстностяхъ Дуная ни былъ, получаетъ добавочныя приплаты какъ за керосинъ, такъ и за прочіе товары, смотря по особой ихъ классификаціи; въ случаѣ мелководія о-во предоставляетъ себѣ право взимать еще по 10 пф. со 100 килограммовъ; при всякомъ уровнѣ воды, о-во получаетъ за коммиссію 10 пф. со 100 килограммовъ, отправляемыхъ въ Штраумбингъ и Регенсбургъ, и 5 пфениговъ за отправку въ Обернцелль, Пассау, Вильсгофенъ и Деггендорфъ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, принимаетъ на себя отправку товара изъ Пассау. Вотъ спеціальный тарифъ этого о-ва на керосинъ въ бочкахъ и ящикахъ:

За 100 килограммовъ, включая погрузку, выгрузку, транспортное страхованіе и транспортный сборъ:	Марки.
отъ Батума до Регенсбурга	5,62
» » » Пассау.	5,37
» Галаца » Пассау.	3,68
» Одессы » Пассау.	4,08
» Галаца » Регенсбурга	3,88
» Одессы » Регенсбурга	4,08

На основаніи приведенныхъ фрахтовъ за доставку грузовъ по Дунаю вообще не можетъ быть рѣшенъ вопросъ о фрахтѣ за русскій керосинъ, если организуется прочное предпріятіе для доставки этого керосина въ наливныхъ пароходахъ. Выше было указано на то, что опредѣленіе размѣра фрахта на какой-либо отдѣльно взятый товаръ, въ данномъ случаѣ на русскій керосинъ, находится въ постоянной зависимости отъ условій транспортированія всѣхъ другихъ грузовъ и обыкновенные фрахты, даже самые низкіе, указанные выше, представляются для предполагаемой правильно организованной доставки русскаго керосина въ особо устроенныхъ для того наливныхъ судахъ по Дунаю въ Германію слишкомъ дорогими. Для предполагаемой доставки керосина изъ Батума въ Регенсбургъ въ наливныхъ судахъ необходимо составить особый разсчетъ съ опредѣленіемъ размѣра основного и оборотнаго капитала предпріятія и исчисленіемъ процентовъ на эти капиталы и погашенія ихъ. Др. Цепфль въ своемъ изслѣдованіи приводитъ три такихъ разсчета; изъ нихъ первый основанъ на данныхъ австрійскаго нефтянаго о-ва (osterreichische Naphta Gesellschaft).

Керосинъ съ морскаго судна перекачивается насосами въ Сулинѣ въ рѣчныя наливныя суда; эти суда въ настоящее время дѣлаютъ только 10 рейсовъ между Сулиной и Орсово (966 километровъ) и не болѣе 6 рейсовъ между Орсово и Регенсбургомъ (1,471 километръ); впослѣдствіи число рейсовъ, по всей вѣроятности, увеличится; хотя пріобрѣтеніе буксирнаго парохода было бы несомнѣнно выгодно для предпріятія, но предполагается на первыхъ порахъ буксирные пароходы нанимать у австрійскаго дунайскаго или какого-либо другаго общества, работающаго на Дунаѣ, съ которымъ слѣдуетъ заключить особый договоръ; свѣдѣнія объ издержкахъ буксированія доставлены австрійскимъ пароходнымъ о-мъ. Предполагается сначала ограничиться доставкой 30,000 керосина въ годъ; для перевозки этого количества необходимо имѣть на участкѣ Орсово два наливныхъ судна по 1,500 тоннъ каждое. Для осуществленія предпріятія въ этихъ размѣрахъ приводится слѣдующій разсчетъ:

а) Сулина-Орсово (966 килом.) 10 рейсовъ въ годъ каждое судно. Стоимость наливнаго судна въ 1,500 тоннъ—85,000 марокъ.

	Марки.
Погашеніе, проценты, починки, страхованіе груза . .	9,350
Содержаніе команды	1,530
Непредвидимые расходы и пріостановка плаванія при неблагопріятныхъ обстоятельствахъ	510
Въ теченіе года и 10 рейсовъ. . . .	11,390
На 1 рейсъ приходится.	1,130
Буксированіе	3,825
	4,955
Фрахтъ за 1500 тоннъ	4,955
Фрахтъ за 10 тоннъ	33

б) Орсово-Регенсбургъ (1,471 килм.) 6 рейсовъ каждое судно въ годъ. Наливныя суда въ 650 тоннъ; стоимость каждаго судна мк. 61,200.

		Марки.
Погашеніе, проценты, починки и страхованіе		6,732
Содержаніе команды		1,530
Пріостановка плаванія, при неблагопріятныхъ обстоятельствахъ и непредвидимые расходы		1,275
Въ годъ 6 рейсовъ		9,537
На 1 рейсъ приходится		1,589,50
Буксированіе		5,100
		6,689,50
Фрахтъ за 650 тоннъ		6,689,50
„ „ 10 „		102,90
Такимъ образомъ, получается фрахтъ за 10 тоннъ:		
Сулина—Орсова	33	
Орсова—Регенсбургъ	102,90	
	135,90	
или круглымъ числомъ . . .		136
Къ этому слѣдуетъ прибавить морской фрахтъ отъ Батума—Сулина maximum за 10 тоннъ 50 шилл.		50
		186

Такъ что фрахтъ за 100 килограммовъ отъ Батума обходится мк. 1,86. Другой разсчетъ, сообщенный директоромъ одного изъ дунайскихъ пароходныхъ обществъ, слѣдующій: Батумъ-Рени 5 к. за пудъ или, что тоже, 8 франковъ за тонну; фрахтъ этотъ, сообщенный г. Аркадатскимъ, агентомъ русскаго дунайскаго и черноморскаго о-ва, признается слишкомъ высокимъ, въ сравненіи съ фрахтами, платимыми до Венеціи и Генуи; затѣмъ, отъ Рени до Регенсбурга опредѣляется въ 28 франковъ за тонну, такъ какъ за хлѣбные грузы въ обычное время платится мк. 27=франковъ 34; поэтому фрахтъ за тонну керосина отъ Батума до Регенсбурга обойдется въ 36 франк.

3-ій разсчетъ сообщенъ д-ру Цепфлю оберъ-инспекторомъ пер-

ваго имп. кор. дунайскаго пароходнаго о-ва (d. Ersten K. K Donau Dampfschiffahrtgesellschaft): стоимость доставки керосина отъ Батума до Сулины въ наливныхъ судахъ и большими партіями, отъ 1,500 до 2,000 тоннъ, подлежитъ колебаніямъ; самый дешевый фрахтъ 1 франкъ за 100 килограммовъ, включая перегрузку въ Сулинѣ изъ морскаго въ рѣчное наливное судно; грузовые пароходы этого о-ва въ 650 тоннъ вмѣстимости (58 метр. длины, 7,92 ширины и 2,59 высоты) доходятъ до Регенсбурга безъ перегрузки. Если представится необходимость въ буксированіи 1,000 или 1,500 тоннъ груза на участкѣ Сулина—Орсово, а затѣмъ на обратномъ пути придется буксировать судно уже безъ груза, то издержки на это выразятся слѣдующими цифрами: 25 крейцеровъ за 100 килогр. т. е. на протяженіи этого участка въ 961 километръ по 0,26 крейц. за тонну-километръ (гкт). Отъ Орсово до Пассау съ грузомъ, обратно безъ груза буксированіе на протяженіи 1,321 километра обойдется 65 крейцеровъ за 100 килограммовъ, т. е. по 0,5 за тоннъ-километръ (гкт).

Отъ Орсово до Регенсбурга 75 крейц. за 100 килогр. т. е. на протяженіи 1,474 килм. по 0,5 крейц. за тонну-километръ. Всѣ издержки буксированія отъ Сулины до Регенсбурга за 100 килогр. въ оба пути обходятся въ 1 гульденъ (fl), т. е. за протяженіе въ 2,432 километра около 0,42 крейцеровъ за тонну-килограммъ.

Перегрузки въ пути, какъ уже упомянуто, можно избѣгнуть.

Окончательный выводъ изъ приведенныхъ въ этомъ разсчетѣ данныхъ тотъ, что фрахтъ керосина въ наливныхъ судахъ отъ Батума до Регенсбурга, включая перегрузку въ Сулинѣ, можно опредѣлить цифрой за 100 килограммовъ около 1½ гульдена или, что то же, въ 2½ марки.

Изъ этихъ трехъ разсчетовъ наиболѣе выгоднымъ представляется первый, основанный на томъ предположеніи, что керосинъ изъ Батума въ Регенсбургъ будетъ перевозимъ на собственныхъ наливныхъ судахъ проектируемаго русскаго о-ва, а для буксированія будутъ наниматься суда дунайскаго пароходнаго о-ва. Во второмъ разсчетѣ предполагается доставка керосина изъ Батума въ Регенсбургъ на нанятыхъ судахъ и обходится въ 3,6 франка за 100 килогр., т. е. нѣсколько дороже.

Наконецъ, третій разсчетъ основанъ, подобно второму, на доставкѣ русскаго керосина по Дунаю наемными судами. Точкой отправленія въ разсчетѣ № I служитъ перегрузка керосина съ морскаго судна въ Сулинѣ на наливное судно въ 1,500 тоннъ, затѣмъ перегрузка въ Орсово на судно въ 600 тоннъ, въ разсчетѣ № 3 предполагается перегрузка на судно въ 600 тоннъ, не доходя до Орсова, уже въ Сулинѣ; въ разсчетѣ № 2 ничего объ этомъ не сказано. Со своей стороны, д-ръ Цёпфль полагаетъ основать разсчетъ фрахта на прочной

доставкѣ керосина изъ Батума до Турнъ-Северина, до Орсова или, по крайней мѣрѣ, до Браилова или же до Джюрджево въ 1,000 тоннъ приблизительно, затѣмъ, предполагается перегрузка на судно въ 600 тоннъ, доходящее до Гёньо, здѣсь керосинъ перегружается опять на судно еще меньшей вмѣстимости, въ 480 тоннъ, которое и доходитъ до Пассау или до Регенсбурга. Для разъясненія этого предположенія др. Цёпфль принимаетъ въ соображеніе имѣющіяся въ его распоряженіи данныя объ издержкахъ доставки груза отъ Джюрджева—Гёньо до Пассау, грузъ этотъ не керосинъ а хлѣбъ, но эти данныя могутъ служить точкой отправленія и въ опредѣленіи фрахта на керосинъ на этомъ участкѣ. Вотъ эти данныя: хлѣбный грузъ предполагается доставить до Гёньо на грузовомъ пароходѣ въ 650 тоннъ вмѣстимости, здѣсь производится перегрузка на судно въ 480 тоннъ (для керосина потребовалось бы наливное судно). Гёньо пристань весьма удобная для перегрузки, такъ какъ тамъ не существуетъ артельныхъ союзовъ рабочихъ (цеховъ) и перегрузка обходится дешево—перегрузка тонны зерна обходится всего 20 крейцеровъ. На нижнемъ Дунаѣ отъ Турнъ—Северина или Джюрджева до Браилова или Сулины фрахты подвержены колебаніямъ; осенью при усиленномъ экспортѣ хлѣбныхъ грузовъ, фрахтъ между Турнъ-Северинъ и Браиловомъ 0,64—0,89 крейцера на тонну километръ; во время затишья фрахтъ понижается до 0,10 крейцера.

Въ первомъ разсчетѣ предполагаются, кромѣ перегрузки изъ морскаго наливнаго судна, еще 2 перегрузки керосина въ пути по Дунаю до Пассау или Регенсбурга, а потому, для сокращенія издержекъ весьма желательно, чтобы морское наливное съ грузомъ керосина судно достигало, пользуясь глубиною фарватера, самыхъ дальнихъ на нижнемъ Дунаѣ мѣстностей; затѣмъ, на среднемъ Дунаѣ до Геньо керосинъ долженъ перегружаться на суда въ 600 тоннъ, а далѣе на верхнемъ Дунаѣ отъ Геньо доходить до Пассау или Регенсбурга на судахъ уже въ 450 тоннъ; доставка керосина въ Регенсбургъ въ самое бойкое время лѣтомъ и осенью на пароходахъ въ 600 тоннъ вмѣстимости не всегда возможна; въ третьемъ разсчетѣ принято весьма сомнительное предположеніе о возможности доставки керосина до Регенсбурга на пароходахъ въ 600 тоннъ во всякое время. Въ заключеніе д-ръ Цёпфль выражаетъ убѣжденіе, что при основательномъ съ достаточными средствами веденіи дѣла, доставка русскаго керосина въ южную Германію на принадлежащихъ предпріятію наливныхъ и буксирныхъ судахъ, фрахтъ обойдется не дороже 2 мар. за 100 киллограмъ отъ Батума до Регенсбурга и 1,80 мар. до Пассау. При предоставленіи дѣла одному изъ дунайскихъ пароходныхъ обществъ фрахтъ, конечно, нѣсколько повысится. Въ 1899 г. въ газетахъ сообщались извѣстія о происходившихъ между южно-герман-

скимъ дунайскимъ пароходнымъ обществомъ (Suddeutshe Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft) и русскимъ дунайско-черноморскимъ обществомъ переговоры о совмѣстной перевозкѣ русскаго керосина; кромѣ того, русское дун. черноморское общество входило въ сношеніе по этому дѣлу съ сербскимъ дунайскимъ судоходныхъ обществомъ, но о послѣдствіяхъ этихъ переговоровъ свѣдѣній, къ сожалѣнію, не имѣется.

37) Желѣзнодорожные тарифы въ мѣстностяхъ, прилегающихъ къ верховьямъ Дуная.

Изъ приведенныхъ данныхъ видно, что фрахтъ русскаго керосина въ наливныхъ судахъ отъ Батума до Регенсбурга опредѣляется цифрой 2,30 мк. за 100 килогр. или, что то же, 23 марками за тонну; на сѣверо-германскихъ жел. дор. опредѣлено взимать съ русскаго, румынскаго и американскаго керосина, пониженный тарифъ, а именно съ тонны-километра 2,2 pf.; въ южной Германіи этотъ пониженный тарифъ еще не введенъ, но благосклонное отношеніе къ проекту доставки русскаго керосина по Дунаю въ Германіи вообще, въ видахъ конкурренціи съ американскою монополіею, со стороны баварскаго и Ландтага, позволяетъ надѣяться, что допущенныя въ сѣверной Германіи тарифныя облегченія будутъ примѣнены къ русскому керосину въ Баваріи и вообще во всей южной Германіи, прилегающей къ теченію верхняго Дуная. При сборѣ, по пониженной таксѣ 2,2 pf. съ тонны-километра фрахтъ выразится въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Кило.	Pf.
Отъ Регенсбурга до Мюнхена. . . .	138	30,4
» » 2 Ульма. . . .	200	44,0
» » » Аугсбурга . .	140	30,8
» » » Нюрнберга. . .	100	22,0
» » » Бамберга. . . .	162	36,0
» » » Гофа.	179	39,38

38) Сравненіе выгодности доставки керосина въ Германію по Дунаю противъ обычныхъ нынѣ путей.

Продолжительность доставки керосина съ Чернаго моря по Дунаю въ Баварію почти та же, какъ доставки съ Чернаго моря морскимъ путемъ въ гавани Сѣвернаго Нѣмецкаго моря и оттуда въ мѣстности по Эльбѣ Везеру и др. и далѣе по жел. дор. средней и южной Германіи; между тѣмъ, морской путь съ Чернаго моря въ южные порты Средиземнаго моря Тріестъ, Венецію, Геную и т. д. и оттуда уже желѣзными дорогами въ южную Германію менѣе продолжителенъ, чѣмъ дунайскій путь. Такъ какъ путь изъ Чернаго моря въ порты Средиземнаго моря оказывается наиболѣе выгоднымъ, то необходимо сравнить съ этимъ путемъ дунайскій путь. Фрахтъ рус-

скаго керосина viâ Тріестъ до Мюнхена 32 мк., до Нюрнберга 38 мк., до Аугсбурга 34 мк., до Ульма 35 мк., до Бамберга 38 мк.; затѣмъ, viâ Генуи до Штутгардта 45 марокъ.

	Марки.
Фрахтъ керосина отъ Батума дунайскимъ путемъ до Пассау и затѣмъ:	
по жел. дор. до Мюнхена 18+4,50	22,50
viâ Тріестъ	32
Разница въ пользу дунайскаго пути . . .	9,50
До Ульма, по Дунаю до Регенсбурга 20 мар. затѣмъ:	
жел. дор. до Ульма 5,90	25,90
viâ Тріестъ	35
Разница въ пользу дунайскаго пути . . .	9,10
До Аугсбурга:	
Дунайскимъ путемъ до Регенсбурга	20
жел. дор. отъ Регенсбурга до Аугсбурга	4,60
	24,60
до Аугсбурга viâ Тріестъ	34
Разница въ пользу дунайскаго пути . . .	9,40
До Нюрнберга:	
по Дунаю до Регенсбурга	20
жел. дор. отъ Регенсбурга до Нюрнберга	3,70
	23,70
до Нюрнберга viâ Тріестъ отъ Регенсбурга . .	38
Разница въ пользу дунайскаго пути . . .	14,13
До Бамберга:	
по дунайскому пути до Пассау	18
жел. дор. отъ Пассау до Бамберга	6,80
	24,80
до Бамберга viâ Тріестъ	38
Разница въ пользу дунайскаго пути . . .	13,20
До Штутгардта:	
дунайскимъ путемъ до Регенсбурга	20
жел. дор. отъ Регенсбурга до Штутгардта . . .	7,50
	27,50
до Штутгардта viâ Генуа	45,60
Разница въ пользу дунайскаго пути . . .	18,10

Такимъ образомъ, при доставкѣ русскаго керосина дунайскимъ путемъ въ раіоны 6 упомянутыхъ выше городовъ, и при довольно высокихъ фрахтахъ (отъ Батума до Пассау 18 мар., и Регенсбурга 20 марокъ) мы получимъ круглымъ числомъ 12 мар. сбереженія на тонну или, что то же, 1,20 сбереженія на каждые 100 килогр.

Сплошная морская доставка керосина изъ Батума въ порты Сѣвернаго Нѣмецкаго моря, а далѣе по ж. д. или по внутреннимъ рѣчнымъ сообщеніямъ въ среднюю или южную Германію, напримѣръ, въ Мангеймъ, обходится по тарифу въ 17,05 мар. за тонну. Изъ при-

веденныхъ пифръ оказывается, что доставка тонны русскаго керосина по Дунаю обходится въ Пассау 18, а въ Регенсбургъ 20 мар.; разница во фрахтахъ по обоимъ путямъ незначительная и если дунайскій путь, по доставкѣ русскаго керосина, достигнетъ надлежащаго развитія, то эта разница, вслѣдствіе конкурренціи, неминуемо исчезнетъ; желѣзнодорожныя ставки фрахта также будутъ одинаковы и въ Регенсбургѣ и въ Мангеймѣ и вопросъ о томъ: откуда различнымъ мѣстностямъ Германіи выгоднѣе снабжаться русскимъ керосиномъ будетъ зависѣть преимущественно отъ разстоянія этихъ мѣстностей отъ обоихъ складочныхъ пунктовъ.

Вотъ свѣдѣнія для разъясненія этого вопроса.

	Километры.		Километры.
Разстояніе отъ Мангейма.		отъ Регенсбурга.	
до Мюнхена.	370	до Мюнхена.	138
„ Аугсбурга	308	„ Аугсбурга . . .	140
„ Ульма	224	„ Ульма	200
„ Нордлингена . . .	237	„ Нордлингена. . .	155
„ Нюрнберга	264	„ Нюрнберга	100
„ Бамберга.	278	„ Бамберга	162
„ Гофа	405	„ Гофа	179

Эти свѣдѣнія ясно доказываютъ, что баварское правительство, пользуясь весьма благопріятнымъ географическимъ положеніемъ Регенсбурга, имѣетъ полную возможность устроить выгодное и для баварскихъ владѣній, находящихся по правую сторону Рейна, снабженіе русскимъ керосиномъ изъ этого складочнаго мѣста. Далѣе, на западъ и юго-западъ Германіи и по направленію къ Швейцаріи Регенсбургу труднѣе будетъ конкуррировать въ доставкѣ керосина съ Мангеймомъ, который можетъ удержать за собою, кромѣ указанныхъ мѣстностей, еще Страсбургъ и даже Геную. Впрочемъ, для Регенсбурга представляется отчасти возможнымъ распространеніе дѣятельности по керосиновой торговлѣ и на мѣстности, снабжаемыя Мангеймомъ, если принять въ соображеніе не только сокращеніе издержекъ фрахта, но и другія удобства, которыя, несомнѣнно, явятся вслѣдствіе устройства обширныхъ складовъ, пристаней и другихъ приспособленій а также вслѣдствіе развитія торговой дѣятельности по импорту русскаго керосина въ значительныхъ размѣрахъ, что совершенно возможно для Регенсбурга и чего никакъ нельзя ожидать отъ другихъ городовъ той мѣстности, вслѣдствіе ограниченности керосиновой торговли въ каждомъ изъ нихъ въ отдѣльности, съ другой стороны, на сѣверѣ Регенсбургъ встрѣтитъ сильную конкурренцію въ доставкѣ керосина чрезъ Бременъ и Гамбургъ и еще болѣе по Эльбѣ до Ризы; на этихъ путяхъ для германскихъ морскихъ гаваней установленъ льготный пониженный тарифъ. Фрахтъ отъ Гамбурга до Ризы почти такой, какъ отъ Гамбурга до Мангейма (до 3,60

марокъ за тонну). Такимъ образомъ, на западѣ и сѣверѣ Германіи Мангеймъ и Риза являются Регенсбургу равносильными конкуррентами и дѣятельность Регенсбурга, по всей вѣроятности, ограничится указаннымъ выше его раіономъ. Конкурренція керосина, покровительствуемая пониженными тарифами германскихъ морскихъ портовъ, получаетъ особенно важное значеніе, когда встрѣчается надобность въ скорой доставкѣ керосина, или же когда въ зимнее время пріостанавливается рѣчная доставка, тогда, по необходимости, прибѣгаютъ къ дорогой ж.-д. доставкѣ, а ж.-д. фрахты отъ Гамбурга и Бремена до отдаленныхъ мѣстностей южной Германіи, несмотря на льготные тарифы этихъ морскихъ портовъ, обходятся дорого, въ сравненіи съ доставкою на судахъ. Отправка тонны въ 10,000 килогр. изъ Бремена и Гамбурга обходится:

	Марки.		Марки.
въ Ашафенбургъ .	14,50	въ Эгеръ	31
» Амбергъ	27	» Мюнхенъ	28,10
» Ансбахъ.	20,90	» Нюрнбергъ . . .	21,70
» Аугсбургъ . . .	27,50	» Пассау	26,20
» Бамбергъ. . . .	20,10	» Зимбахъ	27,50
» Крайльсгеймъ .	22,30	» Вюрцбургъ . . .	15,50

Доставка русскаго керосина по Дунаю въ южную Германію не отвлечетъ этого груза ни отъ ж. д. пути чрезъ прусскую границу, ни отъ доставки керосина въ Штеттинъ и далѣе изъ балтійскихъ русскихъ портовъ. Въ снабженіи восточныхъ частей Германіи останутся, попрежнему, конкуррентами: 1) съ одной стороны, ж.-д. путь чрезъ прусскую границу, а также ж.-д. путь до С.-Петербурга, а затѣмъ моремъ до Штеттина и др. портовъ, а 2) съ другой стороны, прямой морской путь изъ Батума до Гамбурга, Любека, Штеттина и др. съ возможною передачею керосина на суда, плавающія по Эльбѣ; кромѣ того, изъ Батума керосинъ можетъ быть доставляемъ моремъ прямо въ нѣмецкіе балтійскіе порты. О доставкѣ русскаго керосина съ Дуная на сѣверъ и на сѣверо-востокъ Германіи не можетъ быть рѣчи; этому препятствуетъ большое разстояніе по желѣзнымъ дорогамъ.

Несомнѣнно, что съ теченіемъ времени верхній Дунай до Кейльгейма и Ульма и соединяющійся у Кейльгейма съ Дунаемъ майнскій каналъ (Donau-Main-Kanal) будутъ приведны въ такое положеніе, что сдѣлаются доступными для плаванія большихъ судовъ; тогда доставка русскаго керосина въ Германію можетъ получить большое развитіе изъ Регенсбурга въ сѣверномъ, западномъ и юго-западномъ направленіяхъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, нельзя упускать изъ вида, что полезное для Мангейма, Франкфурта и другихъ германскихъ городовъ предполагаемое увеличеніе сѣти водяныхъ сообщеній расширеніемъ нижней

части майнскаго канала, регулированіемъ верхняго Рейна до Страсбурга и Базеля и канализаціей Неккера также будетъ съ теченіемъ времени осуществлено. Регенсбургъ, сдѣлавшись главнымъ складочнымъ мѣстомъ русскаго керосина и другихъ товаровъ, доставляемыхъ по Дунаю и вообще съ востока, конечно, воспользуется благопріятными условіями географическаго своего положенія, чтобы увеличить и улучшить средства водяного сообщенія съ Ульмомъ, Мюнхеномъ, Нюрнбергомъ и другими мѣстностями и тогда Регенсбургу представится возможность вступить въ конкурренцію съ Мангеймомъ и съ торговымъ движеніемъ въ мѣстностяхъ по Эльбѣ. Торговая политика баварскаго правительства и должна стремиться къ усвоенію Регенсбургомъ того торговаго значенія, которое указывается и обстоятельствами и географическимъ положеніемъ этого города.

Что касается до конкурренціи между русскимъ керосиномъ, доставленнымъ по Дунаю до Регенсбурга и доставляемымъ въ Германію роккфеллеровскимъ трёстомъ американскимъ керосиномъ, то приведеннымъ изслѣдованіемъ д-ра Цёпфля, въ основаніе котораго положено опредѣленіе издержекъ производства продукта и размѣръ фрахтовъ, вопросъ этотъ достаточно разъясненъ; осталось бы только повторить сдѣланные др. Цёпфлемъ на основаніи числовыхъ данныхъ выводы. Тотъ фактъ, выясненный д-ромъ Цёпфлемъ, что русскій керосинъ, вслѣдствіе дешевизны добычи и обработки, сравнительно съ американскимъ, можетъ, по доставкѣ его въ Антверпенъ или Роттердамъ, на 5,16 копѣекъ за пудъ продаваться дешевле, чѣмъ американскій, имѣетъ въ вопросѣ конкурренціи весьма вѣское значеніе, такъ какъ фрахты доставки изъ Гамбурга, Антверпена, Роттердама далѣе въ среднюю и южную Германію совершенно одинаковы, какъ для русскаго, такъ и для американскаго керосина. Для русскаго керосина, доставленнаго по Дунаю, представляется, такимъ образомъ, полная возможность конкуррировать съ американскимъ трёстомъ въ Германіи, но для достиженія въ отпускной торговлѣ керосиномъ успѣха, соотвѣтствующаго сколько-нибудь нефтяному богатству и благопріятному географическому положенію нефтяныхъ источниковъ въ Россіи, желательно, чтобы самая добыча сырого матеріала не носила присущаго ей нынѣ характера хищнической эксплоатаціи, чтобы стремленіе нефтепромышленниковъ къ быстрой и легкой наживѣ не препятствовало тщательной обработкѣ нефтяныхъ продуктовъ, чтобы, наконецъ, прекратилась тормозящая дѣло зависимость доставки рускаго керосина заграницу отъ иностраннаго торговаго флота. Вообще, какія бы удобства ни представлялъ нынѣ для русской керосиновой торговли указываемый д-ромъ Цёпфлемъ дунайскій путь, какъ бы ни былъ усовершенствованъ и удешевленъ этотъ путь въ будущемъ, но если русскій вывозъ керосина не достигнетъ правильной, разумной

организаціи и полной самостоятельности, а будетъ, довольствуясь нынѣшней своей ролью суррогата, только не упускать пользоваться временными, въ сущности, ничтожными прибылями, благодаря высокимъ цѣнамъ американскаго трёста, то конкурренція съ этимъ трёстомъ въ Германіи останется невозможною, да и относительно другихъ странъ Европы русская керосиновая торговля, несмотря на доброкачественность товара, будетъ имѣть только второстепенное значеніе.

Е. И. Б.

Мюнхенъ.

(Изъ №№ 6, 7 и 8 *Русскаго Экономическаго Обозрѣнія* за 1901 г.

Типографія Министерства Финансовъ (В. Киршбаума).