

PETROLEUM UIT RUSLAND.

De door den engelschen reiziger CHARLES MARVIN en anderen aangekondigde overstroming van russische petroleum heeft ook onze kusten bereikt. In den loop van Februari toch werd de eerste lading van die vloeistof aan de Rietlanden aangevoerd en de amerikaansche olie ontmoet voortaan ook hier te lande eene geduchte mededingster, die haar reeds in vele landen een gevoeligen stoot heeft toegebracht. Eenige mededeelingen aangaande de vloeistof, waarvoor ook op de nederlandsche markt en in de hollandsche huizen eene plaats wordt gevraagd, komen waarschijnlijk in het *Album* niet te onpas. Meerendeels zijn zij aan eene brochure van den zooeven genoemden Engelschman ontleend.¹

Dat de petroleumbronnen in den Kaukasus in verband staan met de sinds oude tijden bekende heilige vuren van Bakoe is bekend. Nog slechts betrekkelijk korten tijd is het geleden, sinds men den rijkdom der aarde aan de kostbare vloeistof ontdekte en pogingen in het werk stelde er voordeel van te trekken. De geschiedenis van de boringen leverde tooneelen op, die in geen enkel opzicht achterstonden bij al de wonderen en de verrassingen, die in de amerikaansche oliedistrikten waren aanschouwd. Ja, hetgeen in het laatst van September en in het begin van Oktober l.l. in den Kaukasus geschiedde, heeft alles, wat vroeger zoowel in de nieuwe als in de oude wereld gebeurd is, in de schaduw gesteld.

Den 6den Oktober l.l. stond in de officieele russische nieuwsbladen een telegram van den volgende inhoud: »in de bronnen van Tagieff is eene fontein van olie gaan springen, waaruit gemiddeld per uur 30,000 *puds* (ongeveer 500 tonnen) olie te voorschijn komen. De olie vormt eene kolom van 224 voet hoog. Ofschoon de bron zich op eenen

¹ »*The Coming Deluge of Russian Petroleum*» bij CHARLES MARVIN. R. ANDERSON and Co., London.

afstand van vijf *wersten* (1 *werst* = ruim 1066 M.; dus de bedoelde afstand was bijna één uur gaans) van de stad bevindt, valt er een regen van oliehoudend zand op de huizen en de straten." Merkwaardig, dat de krachtige uitstrooming reeds op den 27^{sten} September begonnen was en dat eerst op den 5^{den} Oktober een telegram werd verzonden. Er blijkt uit, dat het niet de eerste maal was, dat de olie in zulk een verrassende hoeveelheid opspoot, al overtrof het gevolg thans al hetgeen vroeger verkregen was.

Uitvoeriger berichten deelde een in Bakoe uitgegeven nieuwsblad mede. »Uit de stad gezien, gelijkt de fontein op eene reusachtige rookkolom; aan den top maken wolken van oliehoudend zand zich daarvan los om over eenen aanzienlijken afstand voort te drijven, zonder dat zij den grond naderen. Door de heerschende zuidelijke winden werd de olie voortgedreven in de richting van Bailoff, dalen en heuvelen werden met olie en zand bedekt en de huizen van Bailoff op eenen afstand van anderhalven mijl werden er door met een aanslag bedekt.

Het was onmogelijk den stroom te stoppen. Het distrikt van Bybyibat werd geheel door de olie overstroomd, holtten werden er mede opgevuld, een meer van olie werd gevormd en op den vijfden dag begon de olie zich in zee uit te storten. Men schat de hoeveelheid, die iederen dag uitstroomde, op 5000 à 6000 ton. Op den zesden dag begon de wind aan te wakkeren en weldra vond de olie haar weg door de geheele stad. Het plein tegenover het stadhuis te Bakoe werd er mede gedrenkt en de huizen in de meest noordelijke buurten bleven zelfs niet gespaard." Op den achtsten dag was de stroom het sterkst; daarnaar berekend zouden per dag 11,000 tonnen of $2\frac{3}{4}$ millioen gallons (1 gallon = 3,785 L.) uit eene opening met eene middellijn van hoogstens 25 cM. uitgestroomd zijn. Om te verhinderen, dat de olie geheel verloren ging, trachtte men den stroom uit de richting naar de zee af te leiden naar oude bronnen. Na den tienden dag nam de hevigheid van den vloed af en op den vijftienden dag waren de ingenieurs er in geslaagd alle olie op te vangen; de dagelijksche opbrengst was thans ongeveer 250,000 gallons.

Uit deze ééne opening kwam binnen denzelfden tijd meer olie te voorschijn dan uit alle andere oliebronnen op de aarde te samen. Doch ook andere bronnen in den Kaukasus, hoewel minder verkwistend dan de door GOSPODIN TAGIERFF geboorde, beloonden de moeite en de kosten ten volle. In het afgelopen jaar werden te Bakoe meer dan 420,000,000 gallons ruwe petroleum aan de markt gebracht. De prijs der ruwe

olie is fabelachtig goedkoop; voor 1887 werden vele kontrakten gesloten, waarnaar voor de ruwe olie een *farthing* (nog niet $1\frac{1}{4}$ cent) voor vier *gallons* zal worden betaald.

Een groot verschil tusschen deze ruwe olie en die in Noord-Amerika is hierin gelegen, dat de russische petroleum veel minder lampolie geeft dan de amerikaansche. Uit de laatste verkrijgt men ongeveer 70 à 75 pct. lampolie en uit de eerste slechts ongeveer 30 pct. De overige 70 pct. zijn echter volstrekt niet waardeloos; men rekent, dat gemiddeld 10 pct. in het geheel verloren gaan en de nog overig blijvende 60 pct. (volgens het russisch woord voor overblijfsels *astatki* genoemd) kunnen deels als smeerolie, deels als brandstof uitstekende diensten bewijzen. In zuidelijk Rusland is zulk eene vloeibare brandstof reeds algemeen in gebruik geraakt. De stoombooten op den Wolga en op de Kaspische zee, verscheidene honderden lokomotieven en meer dan duizend vast staande stoomwerktuigen hebben de steenkolen afgeschaft. Te Bakoe kost een ton ongeveer 20 cent. Als voordeelen van deze vloeibare brandstof worden genoemd, dat men door eene kraan den toevoer tot het vuur regelen kan, dat de vlam weinig walm geeft, en dat de voorraad brandstof veel minder ruimte beslaat dan eene met haar gelijkstaande hoeveelheid kolen. Vooral voor stoombooten verdient zij dus aanbevolen te worden; voor de eigenlijke lading blijft meer ruimte over, en behalve ruimte wint men ook tijd, daar men midden op eene lange reis geen plaatsen behoeft aan te doen om kolen in te nemen.

De exploitatie der oliebronnen in den Kaukasus heeft het verkeer op de Kaspische zee veel drukker gemaakt. Na 1878 heeft het russisch kapitaal meer dan 12 millioen guldens gestoken in stoombooten, die de Kaspische zee bevaren. In 1879 was daar één stoomboot te zien; thans reizen ruim honderd booten af en aan om de olie van Bakoe naar den mond van den Wolga te brengen. En naast deze stoomschepen varen eene menigte van zeilschepen tusschen de genoemde beide plaatsen heen en weder. Met de scheepslijst vóór zich verzekert de heer MARVEL, dat in den vorigen zomer verscheidene malen vijf en twintig vaartuigen met olie bevracht op één dag den haven van Bakoe verlieten. Een anderen weg volgen millioenen *gallons* olie, die per spoortrein naar Batoem aan de Zwarte Zee werden gebracht. De olie werd in het begin in vaten gedaan en daarin vervoerd. Later is hierin verandering gebracht, zoowel in de stoombooten als op de spoortreinen. Men heeft de ruimte in het vaartuig zelf ingericht tot bakken, waarin de olie wordt gedaan, en over de spoorlijnen vervoert men geen waggons, die eene vracht vaten

met olie bevatten, maar iedere spoorwagen is als het ware een groote dichte oliebak van eenen eigenaardigen vorm. De booten worden *tank-steamers* en de oliewaggonen *tank-cars* genoemd.

Een bezwaar, hetwelk aan het algemeene gebruik der russische petroleum in den weg stond en nog staat, is dat er te weinig gelegenheden zijn om den voorraad snel genoeg uit Bakoe te verzenden. Trouwens hier bestaat veel uitzicht op verbetering, ook in de naaste toekomst. In den loop van 1887 zal eene tweede spoorlijn in gebruik worden genomen, die ten N. van den reeds bestaanden spoorweg van Bakoe naar Batoem en Poti loopt. Zij begint aan de Kaspische zee bij Petrovsk, op eenen afstand van weinige uren van Bakoe; het einde aan de Zwarte zee bevindt zich bij Novorossisk. Men rekent er op langs deze lijn minstens 100 millioen *gallons* per jaar te kunnen verzenden.

Bovendien is van regeeringswege de deelneming open gesteld aan een plan om de oevers der Kaspische en der Zwarte zee te verbinden door eene buis, die 600 mijlen lang moet zijn. De middellijn der buis moet zóó groot zijn, dat zij jaarlijks 100 millioen *gallons* olie doorlaat; de bepalingen omtrent de stremming van het vervoer tengevolge van herstellingen, omtrent de kosten van het vervoer enz. worden allen door de regeering vastgesteld. Waar de buis door het kroondomein loopt, ontvangt de maatschappij, die de voorwaarden der concessie op zich neemt, den grond voor niets. Mocht het bedrag der olie, die vervoerd wordt, eens 90 pct. bedragen van hetgeen kan worden overgebracht, dan zal de maatschappij verplicht zijn eenen tweeden *oleoduct* aan te leggen en binnen twee jaren gereed te maken. De concessie wordt niet verleend aan eene maatschappij, die zelf in het oliedistrikt bronnen of raffineerderijen bezit.

Men ziet, de Kaukasus maakt zich meer en meer gereed tot den kamp, die zijnen invloed ook hier te lande zal laten merken. Uit de landen, die de Zwarte zee omgeven, is de amerikaansche olie verdreven. Volgens den schrijver der door mij gebruikte brochure bracht de toevloed van russische petroleum ook reeds in andere landen eene aanzienlijke vermindering in den aanvoer van amerikaansche olie te weeg. In Oostenrijk-Hongarije b. v. bedroeg deze aanvoer in 1883: 15,505,652, in 1884: 6,281,043 en in 1885: 2,010,654 *gallons*. Ook in ons vaderland mogen wij van dezen tweestrijd goede vruchten verwachten.

D. v. C.