

zu erwähnenden andern Papierfabriken Indiens, welche ganz ihre eigenen Wege gehen.

Die Absatzgebiete der besprochenen Gruppe sind: Bengalen, die Nord-West-Provinzen, Oudh, der östliche Theil des Panjab, die »Central Provinces«, »Central-India« und ein Theil von Rajputana, — mit einer Gesamtbevölkerung von vielleicht 150 Millionen.

Die Fabriken erzeugten im verflossenen Jahr ungefähr 10 000 Tonnen (10 Millionen kg) Papier. Wie viel davon direkt und indirekt an die Behörden und Eisenbahnen gegangen ist, wird schwerlich Jemand genau sagen können; ich selber schätze diesen Verbrauch auf etwa 5000 Tonnen. Vom offenen Markt, d. h. von den Händlern, Buchdruckern und Zeitungen sind also 5000, jedenfalls nicht über 6000 Tonnen indisches Maschinenpapier aufgenommen worden. Nun haben aber die drei älteren Fabriken in den letzten sechs Monaten ihre Anlagen auszudehnen begonnen, obschon sie in Zukunft auch mit den Erzeugnissen der Bengal- und der Imperial Paper Mills zu rechnen haben, so dass die Papier-Erzeugung der besprochenen Gruppe sich im Laufe des Jahres beinahe verdoppeln wird. Da der Bedarf der Regierung und der Eisenbahnen nur allmählig zunimmt, so werden voraussichtlich jährlich weitere 5—6000 Tonnen, also 100 pCt. mehr als bisher, in den offenen Markt kommen müssen. Die indischen Papiermärkte sind aber sehr unelastisch, und ich glaube, dass nur diejenigen Gesellschaften vor Enttäuschungen bewahrt bleiben werden, welche sich auf Spezialitäten verlegen, oder mit ihren Erzeugnissen europäische Papiere zu verdrängen verstehen. Da der letztere Punkt für unsere österreichischen Nachbarn, welche ihre Ueberproduktion nach Indien abtossens, von Interesse ist, werde ich noch darauf zurückkommen.

Pahiri.

cif.

»cif« bedeutet: cargo, freight insurance, in vorliegendem Falle also: Waare, Fracht, Versicherung bis zum Bestimmungsort. Ich will nur klar machen, dass c = cargo = Waare bedeutet und nicht »Kosten«. Alle andern Erörterungen von »e« waren für mich nebensächlich, da sie von besondern Vereinbarungen abhängen können. Ich habe ausdrücklich betont, dass »c.« cargo als eine Einheitsmenge gebraucht werde, und nicht für die ganze Schiffsladung. cif soll nach den vorausgegangenen Verhandlungen nur noch einmal ausdrücken, dass sich der vereinbarte Preis nicht allein auf die gehandelte Waare, sondern auch auf die Fracht und die Versicherung nach dem Lieferungsort (an Bord, ab Bahn) versteht. »cif« ist fast immer der Einheitspreis für die bestimmte Menge einer Waare; denn nur äusserst selten wird es selbst in den grössten Hafenplätzen der Welt vorkommen, dass um eine Preisfestsetzung für eine volle Schiffsladung gehandelt wird.

Ich bin nun gespannt, was kompetente Männer sagen werden; ob »cif« cost, freight, insurance, oder cargo, freight, insurance bedeutet; das Letztere: »cargo«, behaupte ich und zahle willig 20 M., sollte ich im Irrthum sein.

R.

Die übermässig lange Ausdehnung des Streites über die Bedeutung des Wortes »cif« veranlasst Einsender aus eigener Erfahrung den Ursprung und die Bedeutung aufzuklären.

In Einsenders Wohnort, Bremen, war seit Mitte der 60er Jahre der Artikel Petroleum allmählig zu einem Handelsartikel geworden; in den ersten Jahren besorgten Importeure, die in New York ihre Einkaufsfirmen hatten, die Versorgung des Marktes. Ende der 60er und Anfang der 70er Jahre (gerade zur Zeit, als Einsender seine 15jährige Thätigkeit in einem der ersten Bremer Petroleumhäuser begann) versuchten amerikanische Firmen in Bremen und Antwerpen (den Hauptstapelplätzen für Petroleum) mit den Petroleum-Versandfirmen direkt durch Agenten in Verbindung zu kommen: allmählig bildete sich die Gewohnheit heraus, dass Offerten »costfracht« gestellt wurden, darin war Lieferung der Waare frei an Bord des Schiffes drüben und Kürzung der Schiffsfahrt in der Faktura verstanden, und Assekuranz wurde dann in Bremen gedeckt. Einsender hatte gerade dieses Amt unter sich und hat unzählige Male die Versicherungen besorgt, bez. auf »offene Police« (die für ein Jahr geschlossen) gedeckt.

Nachdem einige Jahres-Geschäfte nur costfracht gemacht waren (vordem hatten Bremer Importeure und Händler sich mit der Sicherheit, die amerikanische Versicherungs-Gesellschaften damals boten, nicht begnügt) erweiterten die Amerikaner ihre Anstellung in cost insurance freight, es wurde also Deckung der Assekuranz bei der Offerte mit eingeschlossen; diese Art der Anerbietungen fand, da inzwischen auch die amerikanischen Verhältnisse sich wesentlich gebessert hatten und die dortige Versicherungs-Gesellschaft erstarkt war, nach und nach allgemeine Aufnahme, und der Ausdruck dafür war landläufig »cif«.

In England war dieser Handelsgebrauch nicht eingeführt; die Firma, in welcher Einsender thätig war, bezog von London vielerlei Artikel, aber Preise galten stets ab Lager London; alle Spesen, wie city dues, bonds und entries, Fracht und Assekuranz hatte der Besteller zu tragen.

Wenn England sich später der neuen Kondition anschloss und cif kaufte und verkaufte, so musste es sich auch der Bedeutung, welche dieses Wort schon lange bevor erworben hatte, anbequemen, kleinliche

Platz-Auslegungen konnten die allgemeine Bedeutung nicht mehr ändern, und solche sind auch im Grosshandel garnicht versucht worden.

Im Grosshandel ist die Bedeutung des Wortes cif so klar und bestimmt, dass man über Ansichten, wie sie zum Theil in der Papierzeitung vorgebracht sind, nur lächelnd hinweggehen kann.

Die von N. gegebene geschichtliche Entwicklung beseitigt auch den letzten Zweifel darüber, dass cif cost insurance freight bedeutet. Uebrigens kamen die vorherigen Erklärungen von Männern, die seit Jahrzehnten mitten im Weltverkehr stehen, ausgedehnte Aus- und Einfuhrgeschäfte machen, und als maassgebend gelten können. Wir halten deshalb die Erörterungen für abgeschlossen und hoffen, dass Herr R. die ausgesetzten 20 M. einem bedürftigen Fachgenossen zukommen lassen wird. D. Red.

Buntpapier.

Von Hamburg gehen an die Buntpapierfabrikanten Anfragen zur Lieferung von 1000—2000 Ries sco. Bord London. Das Limit ist 6 sh. 6 d. Scheinbar geht die Anfrage von einem bekannten Londoner Importhaus in der Upper Thames Street aus, dem bisher von Fabrikanten geliefert wurde, die der Konvention nicht beigetreten waren und welches, wenn Lieferung zu obigem Limitum erfolgt, nicht nur die Konvention ernstlich bedroht, sondern andere hochangesehene Londoner Firmen schädigt, die bisher der Konvention freundlich gesinnt waren und sie unterstützten. Man sei sehr vorsichtig in der Abgabe der Preise und stelle sie nicht unter den Normalpreis der Konvention.

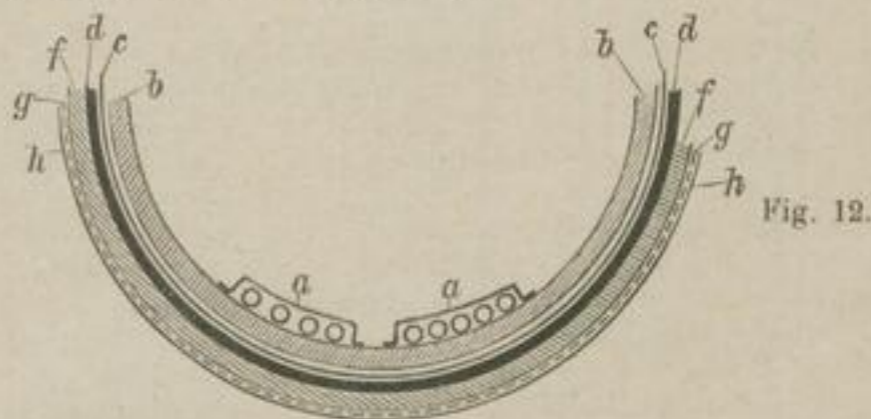
Fabrikant.

Sulfit-Zellstoff.

Schluss zu Nr. 9.

Wie bereits erwähnt, geben Kocher mit nur einfacher Ausmauerung viel Wärme an die atmosphärische Luft ab. Dieser Wärme-Ausstrahlung wird vorgebeugt, wenn man den Kocher an seiner Aussenfläche d (Fig. 12) mit einer guten Isolir-Schicht (Wärmeschutzmittel) umgiebt. Ein gutes, leicht zu beschaffendes Wärmeschutzmittel erhält man wenn man: 1 kg Kartoffelstärke mit 1 kg Roggenmehl in kaltem Wasser zu einem Brei aufrührt und mit kaltem Wasser auf etwa 300 l verdünnt, unter Beigabe von etwa 1/2 kg gutgereinigten Kuhhaaren, 1 kg Rüben-Syrup und etwa 80 kg Infusorien-Erde. Diese klebrige Masse wird schichtenweise aufgetragen, und zwar muss die vorhergehende Schicht bereits trocken sein, bevor eine weitere aufgeklebt werden darf. Bei Ausführung dieser Arbeit soll der Kocher nur wenig warm sein; wird die Masse zu rasch getrocknet, so hält sie nicht.

Im allgemeinen wird man sich mit einer etwa 5 cm dicken Schicht begnügen. Abfallen oder Abbröckeln wird vermieden, wenn man die Isolirschicht f mit einem Mantel g aus der Länge nach liegenden Gipsplatten, die durch Bänderisenringe h fassartig zusammengezogen werden, umgiebt. Mit gleicher Masse werden die Dampfleitungen, bis zum Eintritt in den Kocher, umgeben. Statt diese Leitungen mit Gipsplatten einzubinden, bestreicht man die Schutzkruste etwa dreimal mit Leinölfirniss und bindet schliesslich die ganze Kruste mit Packtuch ein.



Nach dem Mitscherlich-Verfahren wird unter Einwirkung von indirektem Dampf gekocht, d. h. man lässt den Dampf nicht frei in den Kocher strömen, sondern erhitzt dessen Inhalt nach und nach mit Dampf, der in schlangenförmig gebogene Röhren eingeschlossen ist. Diese Dampfleitungen müssen aus möglichst säurefestem Metall bestehen. Als solches kommt meistens Hartblei in Anwendung; in jüngerer Zeit wird dasselbe auch vielfach durch Kupfer ersetzt. Wohl bietet Hartblei der Einwirkung von Schwefligsäure den grössten Widerstand, hat aber auch verschiedene Nachtheile.

Da Blei sehr weich ist, so müssen die Wandungen der im Kocher liegenden Bleirohre sehr stark gehalten werden. Hierdurch wird das Gewicht der Rohre sehr gross, die Beschaffung theuer und die Heizkraft gering, und wir sind gezwungen, bei Anwendung von Hartbleirohren eine sehr grosse Heizfläche zu erstellen. Damit diese Bleirohre beim Füllen und Leeren des Kochers nicht beschädigt werden, müssen sie überdies mit gelochten kupfernen Schutzblechen a (Fig. 12) gedeckt werden.