

melgefäß der vollen Leistungsfähigkeit des Brennapparates nicht entspricht. Zu vielen Brennereien ist tatsächlich die Leistungsfähigkeit des Apparates hinsichtlich des Zuflusses zur Vorlage größer, als die Leistungsfähigkeit der Rohrleitung hinsichtlich des Abflusses von der Vorlage. Zur Bestätigung dieser Behauptung könnte ich mehrere Beispiele und Aufzüge solcher Personen, die sich mit Herstellung von Brennapparaten beschäftigen ausführen. Wollte man aber in der Praxis für jede Brennerei die äußerste Grenze der Leistungsfähigkeit des Brennapparates feststellen, so würde man auf unüberwindliche Schwierigkeiten stoßen, deren eingehende Erörterung an dieser Stelle zu weit führen möchte.

Bevor man aber für eine Brennerei die Leistungsfähigkeit des Brennapparates auf künstliche Weise z. B. durch Einführung einer Lochplatte an der Kühlerauslufthöfning beschränken will, muß doch erst i. jedem einzelnen Falle die zu große Leistungsfähigkeit des Brennapparates nachgewiesen sein. Da dies in der Praxis nicht ausführbar ist, dürfte auch die in Nr. 16 vorgeschlagene Lochplatte nicht praktisch und nicht ratsam seyn.

Nicht ratsam, weil der Brennereibesitzer leicht eine Gefahr für den Brennereibetrieb befürchten kann, indem die in der abzubrennenden Maische enthaltenen Gase, besonders die Kohlensäure, durch künstliche Verengerung der Kühlerauslufthöfning an ihrem freien Austritt aus dem Kühlrohr gehindert würde, nicht praktisch, weil sich nicht mit Sicherheit bestimmen lässt, bis zu welchem Grade in jedem einzelnen Falle die Kühlerauslufthöfning eingeengt werden darf. Eine ungenügende Verengerung der Kühlerauslufthöfning durch die Lochplatte würde aber den gewünschten Zweck nicht erreichen können.

Dagegen dürfte die Anwendung meines Vorschlags nicht nur die Steuerbehörde gegen heimliche Entnahme von Branntwein aus der Vorlage in fast absoluter Weise sichern, sondern auch die Brennereibesitzer gegen unrechte Manipulationen ihres Betriebspersonals in sicherer Weise schützen und so auf beiden Seiten eine harmonische Uebereinstimmung der Interessen herbeiführen.

Voraussetzung dieser Uebereinstimmung ist aber, daß der Steuerfiscus die nicht erheblichen Kosten dieser Einrichtung

übernehmien müßte. In Anbetracht, daß diese Einrichtung den bestehenden stenerlichen Sicherheitsvorrichtungen erst den richtigen sicheren Abschluß geben dürfte, erscheint mir die eventuelle Uebernahme der Kosten durch den Steuerfiscus sehr geachtigt und zweckmäßig.

K

### Bölle.

Erlaß des Kgl. Preuß. Fin.-Minist.

d. d. Berlin, den 26. September 1893 III 11750.

Auf den in Verfolg der Verfügung vom 5. Januar d. J. III 16618 erstatteten Bericht, betreffend die Zollbehandlung der vom Auslande eingehenden Ersatzstücke zu ausländischen, im Inlande beschädigten Eisenbahnwagen, benachrichtige ich Euer Hochwohlgeboren, daß von der Eisenbahnverwaltung die gemäß der Verfügung vom 20. Januar d. J. III 484 über die Verwendung des betreffenden Ersatzstücks zur Reparatur des ausländischen Wagens sowie über den Wiederausgang der schadhaft gewordenen oder der etwa nicht zur Verwendung gekommenen Wagenteile abzugebende Bescheinigung künftig dahin zu ertheilen ist,

daz das mit der (näher bezeichneten) Eingangsdeklaration — Zollvermerkchein, Begleitschein 1 — eingegangene Ersatzstück u. s. w. zur Herstellung des (nach Zeichen, Nummer und Eigentümer näher beschriebenen) ausländischen Eisenbahnwagens, welcher auf der Eisenbahnstation N. N. reparaturbedürftig geworden, verwendet und an diesem Wagen angebracht worden sei, und daß ferner die unbrauchbar gewordenen und von dem bezeichneten Wagen losgetrennten — oder die nicht zur Verwendung gekommenen — Theile

(entweder:)

als Bruchteile zerschlagen und zur Verzollung gestellt seien  
(oder:)

nur noch als Kupfer- oder Messing Bruchmetall --- oder als Brennholz — zu verwenden seien  
(oder:)

mit Begleitschein Nr. .... von ..... nach ..... an die betreffende ausländische Bahnverwaltung zurückgesandt seien.

## Zolltechnische Unterscheidungsmerkmale für die Waarenabfertigung.

### Nachweisung des Harzes in Firnissen.

Die jetzt üblichen Verfahren zur Unterscheidung der Lackfirnisse von Delffirnissen erscheinen ungenügend. Der Unterschied zwischen beiden besteht bekanntlich darin, daß die ersten Harze aufgelöst enthalten, während die letzteren nur gekochtes oder sonst eingedicktes fettes Öl sind. Den Lackfirnissen besonders ähnlich sind die sogenannten Siccatives. Diese sind stark mit Trockenmitteln versezte Delffirnisse von meist dunkelbrauner Farbe, denen man aber, um sie flüssiger zu machen, Terpentin zugesetzt. Sie werden meist Delffarben, Firnissen und Lacken zugegeben, um deren Trockenfähigkeit zu erhöhen. Es ist auch versucht, Harzauflösungen als sogen. Standöl einzuführen, während man unter Standöl eigentlich nur ein durch langes Lagern dickflüssig gewordenes trocknendes Öl versteht.

Es erscheint daher nothwendig, ein möglichst einfaches Verfahren zur Nachweisung von Harzen in Delffirnissen, Siccativen und Standölen zu kennen. Als solches hat sich in mehreren Fällen das Folgende bewährt. In einer Kochflasche bringt man eine kleine Menge (etwa einen Eßlöffel voll) mit der doppelten Menge Alkohol von etwa 70 Grad Alkoholgehalt zusammen und kocht diese in einem Wasserbade etwa 5 Minuten lang; läßt alsdann abkühlen und gießt die wein-

gerige Lösung ab; zu dieser setzt man eine Lösung von Blaizucker in Alkohol. Wenn Harze vorhanden sind so entsteht zunächst nach einigen Augenblicken ein walziger Niederschlag der sich langsam zu Boden setzt und beim Rollen des Glases in der Hand sich zu weißen Klümppchen zusammenballt. Sind keine Harze vorhanden, so entsteht nur eine Trübung.

Wenn man das Kochen über einer offenen Spiritus- oder Gasflamme vornimmt, so empfiehlt es sich, in die Kochflasche einen durchbohrten Gummiprof mit einer durchgesteckten Glasröhre einzuführen und die Dämpfe wegzuleiten, damit sie nicht mit der Flamme in Berührung kommen H.

### Unterschied zwischen Benzin und Benzol.

Es ist vorgekommen, daß die genannten beiden Stoffe mit einander verwechselt worden sind. Das erstere unterliegt einem Zollzage von 6 Mark, während das letztere als leichtes Steinkohlentheeröl zollfrei ist. Das Benzin besteht aus den zwischen 80 und 100° C. siedenden Theilen des Rohpetroleums, hat ein spezifisches Gewicht von 0,69—0,70 und ist aus verschiedenen Kohlenwasserstoffen der Sumpfgasreiche zusammengesetzt. Sein Geruch erinnert an den des Petroleums und ist hinsichtlich bekannt.

Der Benzol ist der zwischen 80 und 85° C. siedende