



Ц

Pulp

еллюлоза

Б

Paper

умага

К

Board

артон

10 [2015]

- Курс на новые технологии.
- От корреспондентов "ЦБК": БФ "Пролетарий"; Ижевск; дела макулатурные...; Санкт-Петербург; "ГОТЭК".
- Обзор Рынка: о печатных видах бумаги, гофромаateriaлах и туалетной бумаге.
- Статистика: итоги 10-ти месяцев.
- Наука и технология: С(А)ФУ; ОБФ.
- Оборудование: модернизация систем вентиляции.
- За рубежом: "Andritz"; "BASF"; "Voith"; "Kadant Noss".
- Контакты: в ноябре в Санкт-Петербурге.
- Листая страницы истории...
- Указатель материалов, опубликованных в 2015-м году.

О чем писали в 1911 году в журнале «Писчебумажное дело»

Разные известия

Российская Экспортная Палата

На основании Высочайше утвержденного 29 декабря 1910 г. положения о названной Палате, последняя имеет своей задачей содействовать развитию экспорта русских продуктов и произведений. В этих видах она предполагает всесторонне изучать заграничные рынки, а равно экспортное дело в различных его областях, оказывать содействие лицам и учреждениям к развитию русского экспорта и его организации на правильных началах, возбуждать пред подлежащими учреждениями ходатайства о нуждах русского экспорта, сообщать заключения по вопросам экспортного дела, возбуждаемым правительственными и общественными учреждениями и частными лицами; собирать, разрабатывать и распространять статистические и иные сведения, касающиеся торговли как России, так и прочих стран; организовывать чтения, доклады, издавать книги, брошюры, бюллетени, периодические издания и всякого рода печатные материалы по вопросам русского экспорта; устраивать, с надлежащего разрешения, съезды, торгово-промышленные музеи, выставки в России и за границею, а равно русские отделы на международных выставках; участвовать в международной ассоциации

выставочного дела, принимать, по надлежащем сношении, участие, чрез своих представителей, в совещаниях и съездах, в коих обсуждаются вопросы, касающиеся русского экспорта; разрабатывать вопросы, касающиеся выработки стандартов для русских товаров, установления русских марок на заграничных рынках и т. д.

Палата делится на отделы, из которых каждый берет на себя обязанность содействовать разрешению одной или нескольких задач из числа тех, которые входят в круг деятельности Палаты. Отделы Палаты работают в пределах своей компетенции вполне самостоятельно, но в то же время органически связаны с Советом Палаты, имея в нем своих представителей, в лице председателя и двух членов отдела, входящих, таким образом, в состав Совета Палаты. Первоначально намечены к открытию следующие отделы: 1) хлеботорговый; 2) отдел скоропортящихся продуктов (мясо, масло, яйца, рыба, птица и т. п.); 3) лесной и 4) фабрично-заводский.

При Палате имеется в виду учредить информационное бюро для подачи советов и указаний по технике и организации экспортного дела, специальные комиссии и тому подобные органы научно-технического характера.

Палате предоставляется право учреждать свои отделения и агентства в различных пунктах Империи, а также приобретать,

для собственных надобностей, на свое имя недвижимое имущество и принимать на себя обязательства, искать и отвечать на суде.

Палата состоит в ведении Министерства Торговли и Промышленности и имеет печать со своим наименованием. В состав Палаты допускаются учреждения и лица, сочувствующие целям Палаты. Члены последней разделяются на действительных и членов-соревнователей.

Средства Палаты состояются из членских взносов, пожертвований, выручки от продажи изданий и других поступлений.

Управлении делами Палаты возлагается на Совет и состоящий при нем Комитет. В состав Совета входят лишь действительные члены Палаты, являющиеся представителями правительственных и общественных учреждений и организаций.

Совет избирает на каждый год из своей среды представителя и не менее двух товарищей председателя. Текущими делами Палаты заведует Комитет Палаты, состоящий из председателя Совета, его товарищей и членов Совета, избираемых последним из своей среды на трехлетний срок.

Таким образом, Экспортная Палата имеет в виду осуществлять аналогичные задачи, но в более крупном масштабе, ради которых образованы, с одобрения Совета Министров, русско-английская,

русско-бельгийская и славянская Палаты. Вместе с тем новая Палата предполагает сделать попытку объединить деятельность помянутых выше Палат.

Совещание о сельскохозяйственном машиностроении

30 марта с. г. при М-ве Торговли и Промышленности открылись, под председательством Тов. Министра П. И. Миллера, работы особого совещания, образованного для обсуждения мер, проектируемых Министерством в целях поощрения русского сельскохозяйственного машиностроения.

В совещании принимают участие представители Министерств, а также представители торгово-промышленных и сельскохозяйственных организаций, машиностроительных и металлургических заводов и некоторых земств. Обсуждался вопрос о безпошлинном пропуске станков и машин, необходимых для оборудования заводов по производству сельскохозяйственных машин. Большинство членов совещания высказалось против проектируемых льгот. По вопросу же о безпошлинном пропуске тех частей машин, производство коих не может получить в России развития, – признано полезным образовать особую подкомиссию под председательством Н. П. Лангового.

Температура сушки целлюлозы

«Р. Z.», 34, 3127 (1909). По инициативе общества химиков целлюлозного и писчебумажного производства, в германской испытательной станции были произведены исследования по вопросу о том, может ли считаться температура 100–105° подходящей для сушки целлюлозы, или при ней происходит разложение волокон. Опыты с беленой, небеленой, хорошо и плохо промытой сульфитной, натронной и соломенной целлюлозою

показали, что при сушке при 105°, сравнительно с 100°, – не происходит заметного изменения веса от разложения волокон. Сушка при 90° и при 105° может быть рассматриваема с технической точки зрения, как дающая одинаковые результаты. Даже при 120° не имеет места разложение в такой степени, чтобы его на практике приходилось принимать во внимание, даже при волокне недостаточно хорошо промытом. Обычная температура сушки в 105° может быть рассматриваема, как вполне удовлетворяющая цели.

О хранении древесной массы

Фабриканты полагают вообще, что влажную древесную массу не следует долго хранить из-за вероятной ее порчи. Старая и отчасти пожелтевшая древесная масса считается пригодною лишь для бумаг низшего качества. Однако, вот что по этому поводу говорит американский журнал «Paper Trade Journal»:

«Древесная масса (механическая), сохраняемая на открытом воздухе – улучшается и для употребления лучше, что особенно бывает заметно при приготовлении тонких сортов бумаги. Причиной этого, между прочим, является то, что смолистые вещества массы, при лежании, отчасти разлагаются и таким образом получается меньше смолистых пятен на сетке и предупреждается прилипание к прессам. Во время зимних месяцев древесная масса с удобством может храниться на открытом воздухе, без изменения в цвете, если, конечно, не считать пожелтения внешней поверхности штабелей, от влияния воздуха и света. Летом пожелтение распространяется в глубь штабелей (куч) в 30–40 дней, однако оно не настолько сильно, чтобы сделать массу непригодною для тех сортов бумаги, в состав которых она обыкновенно входит. Вообще, как

общее правило, можно принять, что чем дольше масса хранится, тем она удобнее для употребления. Конечно, волокна теряют несколько в крепости, но это вполне вознаграждается лучшим свойлачиванием волокон в бумаге, которое замечается у лежалой массы».

По собственным опытам автора, влажная масса, сохраняемая в течение 3 месяцев, портится не больше, чем сухая. Изменение цвета может зависеть от различных причин, между которыми следует отметить влияние микроорганизмов, попадающих в массу вместе с фабричною водою; возможно, что микроорганизмы эти приносятся, отчасти, и воздухом. Они являются в форме голубовато-серых пятен, напоминающих сильно выцветшие чернильные пятна на бумаге. Пятна эти пропадают при размоле, если массу перед работою не сушить.

Другой источник пятен – прикосновение массы с железными частями дефибреров; они происходят от ржавчины на железе. Эти пятна менее заметны в бумаге, нежели в массе и их нужно остерегаться при приготовлении высших сортов белых или синеватых бумаг.

Автор имел случай наблюдать, как древесная масса, хранившаяся на дворе фабрики в течение 4 лет и сильно пожелтевшая, тем не менее, вопреки ожидания, оказалась весьма пригодною для приготовления газетной бумаги, напр., в соотношении: 60 % этой массы, 20 % свежей и 20 % сульфитной целлюлозы. Вследствие долгого лежания, волокна стали мягкими и превосходно свойлачивались. Листы, лежащие снаружи, должны, однако, отбираться и идти на приготовление картона и простых оберточных бумаг, так как под влиянием атмосферных факторов они становятся грубыми и ломкими.

La papeterie, № 17

Постановление общего съезда представителей русских железных дорог по вопросу о включении тряпья в число огнеопасных по самовозгоранию грузов

Правление Общества Рязанско-Уральской железной дороги в 1909 году обратилось к заведующему делами общих съездов представителей русских железных дорог с заявлением о случае самовозгорания тряпья, имевшем место на названной дороге и в виду того, что, по мнению Правления, таковые случаи нередки, просило внести на обсуждение ближайшего общего съезда вопрос о включении тряпья в число опасных по самовозгоранию грузов.

СХІІІ общий съезд по этому вопросу положил запросить железные дороги о количестве случаев самовозгорания тряпья и условиях, при которых это самовозгорание имело место.

Распорядительный Комитет союза писчебумажных фабрикантов, с одной стороны, вошел куда следует, с представлением о неприемлемости, с точки зрения интересов писчебумажной промышленности, указаннаго предложения Рязанско-Уральской дороги.

Вопрос обсуждался на СХVІІ общем съезде представителей железных дорог, 20 мая 1911 г., при участии представителя Распорядительнаго Комитета союза писчебумажных фабрикантов Н. А. Резцова, причем выяснились следующие результаты опроса железных дорог:

На 10 железных дорогах из числа приславших ответы случаев самовозгорания тряпья не было вовсе.

На 2 дорогах, Закавказских и Полесских, было по одному случаю. Случай на Закавказских дорогах имел место в 1904 г., когда загорелась ветошь, лежавшая в течение продолжительнаго времени на влажной земле. Случай же на Полесской жел. дор. произошел в 1909 году и, как выяснено, пожар был вызван искрами паровоза.

На одной дороге, именно на подъездных путях Московскаго Общества, имели место 3 случая пожара в вагонах с тряпьем, причем по тщательном изслѣдовании причин его, пришлось придти к заключению, что таковою причиною могло служить лишь самовозгорание тряпья, идущаго обыкновенно жирным, просаленным и сырым.

Кроме того, начальник Московско-Курской и Нижегородской жел. дор. сообщил, что хотя на этих дорогах и не было случаев самовозгорания тряпья, тем не менее, он высказывается за внесенное Рязанско-Уральскою дорогою предложение в виду того, что большая часть тряпья, перевозимаго по железным дорогам и идущая на бумажные и ваточные фабрики, доставляется в грязном и сыром виде. Сухое тряпье, вымытое и чистое, употребляемое для обтирки и чистки различных предметов и перевозимое по железным дорогам, в значительно меньшем количестве, чем грязное тряпье и сырое, особенной опасности в пожарном отношении не представляет.

Во время обсуждения вопроса на съезде, представитель Распорядительнаго Комитета союза писчебумажных фабрикантов Н. А. Резцов высказал, что включение тряпья в список огнеопасных по самовозгоранию грузов представляется, с точки зрения промышленности и торговли, весьма нежелательным, так как таковое включение должно изменить ныне существующія условия перевозки этого груза, в смысле установления этой перевозки исключительно на открытом подвижном составе. Между тем этот способ перевозки является неприемлемым по тем основаниям, что им может быть вызвана значительная порча перевозимаго груза от подмочки. К тому же, казалось бы, к включению тряпья в список огнеопасных по самовозгоранию грузов и не имеется особой необходимости, так как случаи пожара от самовозгорания груза возможны лишь как единичные,

исключительные, что можно видеть и из доложенных настоящему Общему Съезду сведений самих железных дорог о количестве случаев самовозгорания тряпья.

Представителями железных дорог, при дальнейшем обсуждении вопроса, было указано, что перевозка тряпья вызывает вообще настолько значительныя затруднения, что установление для нея особых правил представляется мерою желательною.

Принимая же во внимание, что случаи самовозгорания этого груза все-таки имели место на железных дорогах и что по Бернской Конвенции перевозка его обставлена особыми условиями, казалось бы наиболее правильным допустить во внутреннем сообщении по русским железным дорогам перевозку тряпья по тем правилам, которыя установлены для сего Бернскою Конвенцією.

На основании изложеннаго, Общий Съезд признал необходимым ходатайствовать об установлении нижеследующих «Правил для перевозки тряпья по русским железным дорогам»:

1) Тряпье (из гр. 110), если таковое пропитано жиром, перевозится в крытых вагонах или на платформах, снабженных брезентами, причем оно должно быть сдано к отправлению совершенно сухим и неспрессованным в тюки.

2) В накладной должно быть оговорено, что тряпье не пропитано жиром или лаком; при неимении же таковой отметки в накладной, оно считается пропитанным жиром или лаком.

3) Жирное или пропитанное лаком тряпье допускается к перевозке также и в мокром или влажном виде, если таковое упаковано в бочки, ящики или иные прочные и наглухо закупоренные сосуды.

Правила эти входят в силу лишь по утверждении их министерством.

Материал подготовил
В. Ф. Неволин