



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Aus Landwirtschaft, Industrie und Handel

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Aus Landwirtschaft, Industrie und Handel

Zur Handelsbilanz Deutschlands für 1902. Für das Jahr 1902 hat die amtliche Statistik des auswärtigen Handels — wir sprechen immer nur vom Spezialhandel — im ganzen eine Einfuhr im Werte von 5805,8 Millionen Mark und eine Ausfuhr im Werte von 4812,8 Millionen nachgewiesen. Die Mehreinfuhr oder die statistisch ungedeckte Ausgabe in der Handelsbilanz belief sich danach auf 993,0 Millionen Mark. Nach dem „Statistischen Jahrbuch“ 1903, Seite 96 setzten sich diese Summen der Handelsbilanz von 1902 aus folgenden Hauptposten zusammen:

	Einfuhr	Ausfuhr Millionen Mark	Mehreinfuhr — Mehrausfuhr +
Rohstoffe für Industriezwecke . . .	2559,6	1162,2	— 1397,4
Fabrikate	1102,8	3089,0	+ 1986,2
Nahrungs- und Genußmittel, Vieh . .	1968,6	426,6	— 1542,0
Edelmetalle roh oder gemünzt . . .	174,8	135,0	— 39,8
Im ganzen	5805,8	4812,8	— 993,0
Ohne Edelmetalle	5631,0	4677,8	— 953,2

In den folgenden Berechnungen und Betrachtungen sind die Edelmetalle, soweit sie nicht ausdrücklich genannt sind, nicht mitgerechnet. Unter den Nahrungs- und den Genußmitteln sind auch Fabrikate, z. B. Zucker, enthalten. Wir fassen sie hier durchweg mit den einschlägigen Rohstoffen zusammen, wobei ihre Mehrausfuhr verschwindet. Der Mehreinfuhr von Nahrungs- und von Genußmitteln und Vieh, oder wie wir auch sagen können: der Ausgabe für diese Waren in Höhe von 1542,0 Millionen Mark stünde nach obiger Übersicht die Industrie mit einer aus der Mehrausgabe von 1397,4 Millionen Mark für Rohstoffe und die Mehreinnahme von 1986,2 Millionen Mark für Fabrikate resultierenden Einnahme von 588,8 Millionen Mark gegenüber. Dabei wird aber die Industrie in ihrem Rohstoffkonto zu stark belastet, da unter den oben in Rechnung gestellten „Rohstoffen für Industriezwecke“ drei Warengruppen mit enthalten sind, die nur zu einem nicht festzustellenden Teil Industriezwecken dienen. Die Einfuhr und die Ausfuhr dieser drei Gruppen stellte sich 1903 wie folgt:

	Einfuhr	Ausfuhr Millionen Mark	Mehreinfuhr — Mehrausfuhr +
Brennstoffe	165,0	270,0	+ 105,0
Sämereien und Gewächse für Aussaat, Futter und Gärtnerei usw.	71,9	34,9	— 37,0
Abfälle, Düngemittel u. verschiedene tierische Produkte	214,1	42,6	— 171,5
Zusammen	451,0	347,5	— 103,5

Scheidet man diese drei Warengruppen aus dem Rohstoffkonto der Industrie aus und stellt sie — zusammengefaßt — mit ihrer Ausgabe von 103,5 Millionen neben der Ausgabe für „Nahrungs- und Genußmittel, Vieh“ von 1542,0 Millionen als besondern Posten in Rechnung, so vergrößert sich die Einnahme der Industrie um 103,5 Millionen auf 692,3 Millionen, und ebenso erhöht sich auf der andern Seite die Ausgabe in der Bilanz um 103,5 Millionen auf 1645,5 Millionen. Zur Deckung dieser Ausgabe unsrer Handelsbilanz hat also im Jahre 1902 die Industrie eine Einnahme von 692,3 Millionen oder 42,1 Prozent beigetragen.

Nachstehende Zusammenstellung möge diese Berechnung noch klarer machen.

	Millionen Mark
Ausgabe für Brennstoff, Abfälle usw.	103,5
„ „ Nahrungs- und Genußmittel, Vieh	1542,0
Ausgabe zusammen	1645,5
Einnahme der Exportindustrie	692,3
Ungedeckt blieben	953,2
Dazu Mehreinfuhr an Edelmetall	39,8
Statistischer Fehlbetrag der Handelsbilanz	993,0

Wir verweisen hier auf die entsprechenden Berechnungen in Heft 47 der Grenzboten vom 20. November 1902 Seite 397 ff.

In dieser Weise sind die nachstehenden Zahlen des Jahrzehnts 1893 bis 1902 berechnet.

Nach der Statistik des auswärtigen Handels sind
mehr ausgegeben als eingenommen

	für Brennstoffe, für Nahrungs- Abfälle usw. und Genuß- mittel usw.			zusammen	Davon sind durch die Mehr- einnahme der Industrie gedeckt worden	
	Millionen Mark				Millionen Mark	Prozent
1902	103,5	1542,0	1645,5	692,3	42,1	
1901	99,5	1446,1	1545,6	555,8	36,0	
1900	129,2	1245,2	1374,4	220,2	16,0	
1899	101,2	1249,6	1350,8	74,7	5,6	
1898	67,2	1315,0	1382,2	58,1	4,2	
1897	90,6	1099,1	1189,7	143,9	12,1	
1896	63,6	1031,3	1094,9	312,6	28,6	
1895	66,0	973,8	1039,8	237,0	22,8	
1894	79,7	1023,2	1102,9	126,2	11,5	
1893	88,5	990,6	1079,1	109,3	11,2	

Ungedeckt blieben also von der hier nachgewiesenen Mehrausgabe:

	1902	1901	1900	1899	1898	1897	1896	1895	1894	1893
Millionen Mark	953,2	989,8	1154,2	1276,1	1324,1	1045,8	782,1	802,8	956,7	969,8

Rechnet man dazu die Mehreinfuhr von Edelmetallen:

Millionen Mark	39,8	207,9	136,2	139,1	105,0	32,6	22,1	19,2	257,8	19,7
----------------	------	-------	-------	-------	-------	------	------	------	-------	------

so ergibt sich die von der amtlichen Statistik nachgewiesene Passivsumme der Handelsbilanz:

Millionen Mark	993,0	1297,7	1290,4	1415,2	1429,1	1078,4	804,2	822,0	1214,0	989,5
----------------	-------	--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------	--------	-------

Danach ist im Jahre 1902 der Anteil, den die Exportindustrie an der Deckung des Defizits unsrer Handelsbilanz genommen hat, soweit die Statistik ihn nachweist, noch größer gewesen als 1901.

Im Jahre des glänzendsten sogenannten „Aufschwungs“ der deutschen Industrie, 1898, machte dieser Anteil 4,2 Prozent aus, im Jahre der Krisis 36,0 Prozent und 1902 sogar 42,1 Prozent. Das gewaltige Emporschnellen der Exportquote — in diesem besondern Sinne — des Krisenjahres 1901 schien uns in hohem Grade problematisch, erst recht werden wir auch die weitere Erhöhung im Jahre 1902 nicht mit uneingeschränkter Befriedigung begrüßen können. War in der sogenannten Aufschwungszeit der Industrieexport unnatürlich zurückgegangen, so ist er jetzt unnatürlich in die Höhe getrieben. Immer wieder muß man dabei bedenken, daß der deutsche Export viel zu sehr in Rohstoffen und groben Produkten der Industrie besteht, wodurch in der Aufschwungszeit sein Rückgang und in schlechten Zeiten seine Steigerung erklärt wird. Es ist bekannt, daß die geradezu fieberhafte Steigerung der industriellen Tätigkeit im letzten Jahrzehnt des letzten Jahrhunderts fast ganz der Erweiterung der industriellen Produktionskraft galt. Bei normalem Verlaufe hätte man danach eine Periode gewaltig gesteigerter Produktivität unsrer Industrie in der Fabrikation von wertvollern, fertigen Gebrauchswaren erwarten sollen und zugleich natürlich eine bedeutend gesteigerte Ausfuhr von solchen feinem Exportwaren. Beides ist bisher nicht oder so gut wie nicht eingetreten. Vielmehr besteht der Export nach der Krisis wesentlich in dem zum Teil notwendigen und deshalb zu billigenden Hinauswerfen von Produkten der sogenannten „schweren Industrie“ zu Verlust oder doch kaum Gewinn bringenden Preisen. Es soll darauf heute nicht näher eingegangen werden. Nur darauf sei kurz nochmals hingewiesen, daß diese Art von Export nicht lange groß bleiben kann, und daß, wenn sie zusammenschmilzt, das Bedürfnis Deutschlands nach einem großen Export an fertigen Fabrikaten ganz gewaltig anschwellen muß. Dieses gesunde Exportbedürfnis wird vielleicht bei den Reichstagsverhandlungen über die neuen Handelsverträge mit ungeahntem Gewicht in die Wagschale fallen und jedem Übermaß der Schutz-zollansprüche der „schweren“ Industrie einen Damm ziehen. Die agrarischen Notstandszölle sind etwas ganz andres. Unsrer schwere Industrie, Kohle und Eisen namentlich, ist nicht im Notstand.

Bemerkt werden muß endlich noch, daß in normalen Zeiten die von der Statistik gebrachten Ausfuhrwerte, soweit sie fertige Gebrauchswaren betreffen, wohl nicht annähernd den Gewinn anzeigen, den der Exporthandel beim Verkauf im Ausland für das deutsche Nationalvermögen erlangt, daß also in solchen Zeiten

auch eine hohe Passivität der statistischen Handelsbilanz schon deshalb nicht immer tragisch zu nehmen ist. Auf der andern Seite aber werden in Zeiten, wie die Gegenwart, wo der Export zum großen Teil in den rohen Erzeugnissen der schweren Industrie besteht — die sogar zu Verlust bringenden Preisen im Ausland untergebracht werden und gegen Exportprämien —, die statistischen Ausfuhrzahlen manchmal höher sein als der Gewinn, den die Volkswirtschaft hat, auch wenn sich die Statistik, wie dies die deutsche sicher tut, die größte Mühe gibt, den beim Export wirklich erlangten Preis zu ermitteln.

Der Bestand der deutschen Kauffahrteischiffe nach den wichtigern Heimatshäfen, den Größen- und den Altersklassen usw. Nachdem in Heft 27 der Grenzboten über den Bestand der deutschen Kauffahrteischiffe am 1. Januar 1902 und über seine Entwicklung in den letzten Jahrzehnten die wichtigsten Daten mitgeteilt worden sind, mögen noch einige Angaben über die bedeutendern Heimatshäfen und über die Größen- und die Altersklassen und dergleichen gemacht werden. Es sind dabei überall auch die nicht zu eigentlichen Handelszwecken dienenden Fahrzeuge wie Lotsen-, Hochseefischerei-, Bergungs- und Schleppschiffe einbegriffen, während alle Kriegs-, Regierungs- und Lustfahrzeuge in den Zahlen nicht enthalten sind.

Der Bestand an Seeschiffen in den zwanzig bedeutendsten deutschen Hafenplätzen geht aus folgender Übersicht hervor:

Häfen	Segelschiffe		Schleppschiffe (Seeleichter)		Dampfschiffe		Seeschiffe überhaupt	
	Zahl	Raumgehalt in Reg.-Tons brutto	Zahl	Raumgehalt in Reg.-Tons brutto	Zahl	Raumgehalt in Reg.-Tons brutto	Zahl	Raumgehalt in Reg.-Tons brutto
Hamburg . . .	216	218 075	102	36 266	528	1 347 653	846	1 601 994
Bremen . . .	100	150 101	118	37 553	295	687 944	513	875 598
Flensburg . . .	5	183	4	512	77	94 281	86	94 976
Stettin . . .	33	1 043	2	599	94	65 230	129	66 872
Kiel . . .	9	841	8	1 610	65	38 748	82	41 199
Bremerhaven . . .	19	25 623	7	4 462	33	11 022	59	41 107
Elsfleth . . .	49	35 294	—	—	—	—	49	35 294
Geestemünde . . .	16	4 702	—	—	46	26 454	62	31 156
Danzig . . .	8	1 358	—	—	34	22 525	42	23 883
Lübeck . . .	—	—	—	—	29	21 740	29	21 740
Brake . . .	68	19 842	—	—	1	757	69	20 599
Rostock . . .	13	8 578	—	—	22	10 690	35	19 268
Oldenburg . . .	14	673	—	—	18	15 130	32	15 803
Schleswig . . .	—	—	—	—	12	15 654	12	15 654
Wismar . . .	6	193	—	—	14	12 219	20	12 412
Apenrade . . .	5	253	—	—	11	11 631	16	11 884
Emden . . .	78	10 885	—	—	10	959	88	11 844
Königsberg . . .	—	—	—	—	19	10 293	19	10 293
Köln . . .	—	—	—	—	10	10 128	10	10 128

Nach den Größenverhältnissen der Schiffe hat sich der Bestand am 1. Januar 1902 folgendermaßen verteilt.

Es waren vorhanden:

mit einem Bruttoreumgehalt von		Segelschiffe		Schleppschiffe (Seeleichter)		Dampfschiffe		Seeschiffe über- haupt	
		Zahl	Raum- gehalt in Reg.- Tons brutto	Zahl	Raum- gehalt in Reg.- Tons brutto	Zahl	Raum- gehalt in Reg.- Tons brutto	Zahl	Raum- gehalt in Reg.- Tons brutto
unter 30 Reg.-Tons	630	15 433	—	—	20	509	650	15 942	
30 bis 50 "	753	27 989	1	32	53	2 069	807	30 090	
50 " 100 "	430	30 065	11	834	93	6 600	534	37 499	
100 " 200 "	93	12 848	54	7 671	213	31 830	360	52 349	
200 " 300 "	18	4 245	78	18 647	59	14 156	155	37 048	
300 " 400 "	11	3 915	43	15 387	36	12 548	90	31 850	
400 " 500 "	8	3 685	31	13 890	41	18 434	80	36 009	
500 " 600 "	7	3 792	11	6 025	48	26 341	66	36 158	
600 " 800 "	26	18 538	31	21 788	102	71 018	159	111 344	
800 " 1000 "	28	24 667	—	—	108	97 913	136	122 580	
1000 " 1200 "	32	34 833	—	—	52	57 504	84	92 337	
1200 " 1400 "	41	53 176	—	—	60	77 503	101	130 679	

1400 bis unter 1600	Reg.-Tons	36	53 266	—	—	69	103 521	105	156 787
1600 „ „	1800	39	67 297	—	—	57	96 859	96	164 156
1800 „ „	2000	26	48 848	—	—	34	64 697	60	113 545
2000 „ „	2500	33	73 640	—	—	98	219 855	131	293 495
2500 „ „	3000	14	38 703	—	—	66	181 267	80	219 970
3000 „ „	3500	10	31 064	—	—	42	135 297	52	166 361
3500 „ „	4000	—	—	—	—	36	133 628	36	133 628
4000 „ „	4500	1	4 026	—	—	23	97 206	24	101 232
4500 „ „	5000	—	—	—	—	38	181 880	38	181 880
5000 „ „	5500	—	—	—	—	41	214 321	41	214 321
5500 „ „	6000	—	—	—	—	28	159 800	28	159 800
6000 Registertons u. darüber	—	—	—	—	—	46	441 488	46	441 488
Summe		2236	550 030	260	84 274	1463	2 446 244	3959	3 080 548

Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt von mehr als 4000 Tonnen sind nur in den Hamburger und den Bremer Häfen heimatsberechtigt, und zwar in den Hamburger Häfen 116, in den Bremer 61 Schiffe. Im Ostseegebiet sind ein Dampfer von 3500 bis 4000 Tons und drei Dampfer von 3000 bis 3500 Tons die größten Fahrzeuge. Von den nicht zu eigentlichen Handelszwecken dienenden 597 Fahrzeugen erreichen nur 7 einen Bruttoreumgehalt von mehr als 250 Tons und nur eins einen solchen über 1000 Tons. Die große Mehrzahl dieser Fahrzeuge bleibt unter hundert Tons brutto.

Über das Alter der Kauffahrteischiffe gibt nachstehende kleine Übersicht Auskunft:

	Von 100 Segel- und Schleppschiffen kamen auf die einzelnen Altersklassen am 1. Januar		Von 100 Dampfschiffen kamen auf die einzelnen Altersklassen am 1. Januar	
	1902	1897	1902	1897
unter 5 Jahre	18,2	13,0	27,3	26,6
5 bis „ 10 „	12,8	16,1	22,9	28,9
10 „ „ 15 „	16,9	9,2	21,3	18,5
15 „ „ 20 „	9,5	11,5	12,4	12,2
20 „ „ 30 „	19,8	24,0	12,2	9,7
30 „ „ 50 „	18,8	22,5	3,9	4,1
50 Jahre und darüber	3,2	3,0	—	—
unbekannt	0,8	0,7	—	—

Dem Hauptmaterial nach waren am 1. Januar 1902 von den Dampfschiffen 1455 aus Eisen oder Stahl, 6 aus hartem Holz, eins aus weichem Holz und eins aus Holz und Eisen; von den Segel- und Schleppschiffen dagegen 726 aus Stahl und Eisen, 1640 aus hartem Holz, 10 aus weichem Holz, 111 aus hartem und weichem Holz und 9 aus Holz und Eisen.

Den Trustschwärmern. Wir Deutschen haben guten Grund, auf die kritischen Vorgänge, die sich seit einiger Zeit im Trustwesen der Vereinigten Staaten abspielen, ganz besonders aufmerksam zu sein, wenn wir uns nicht über kurz oder lang vor eine heillose Blamage gestellt sehen und unsre wirtschaftliche und soziale Zukunft nicht unverantwortlich gefährden wollen. Wenn auch die bisher durch die Zeitungen gegangenen Nachrichten über Verlegenheiten des Morganschen Schiffahrtstrusts, über die Schwindeleien in der United States Shipbuilding Company und über die Ausbeutung des Volks durch die moderne Begründung von Holding Companies überhaupt in ihren tatsächlichen Einzelheiten mit großer Vorsicht aufzunehmen sind, da nirgends in solchem Umfange die Preßlüge auftritt, wie in allem, was die Trusts betrifft, so ist doch soviel als tatsächlich feststehend zu betrachten, daß es mit dem Prestige der Trustkönige Morgan und Schwab und Konsorten schon recht übel bestellt ist, und der gesunde Sinn der Amerikaner anfängt — zum Teil in juristisch etwas gewundnen Gerichtsurteilen — gegen die unerträgliche Ausbeutung und Unterjochung des Wirtschaftslebens durch eine an allen Ecken und Enden an Schwindel streifende Vertrustung zu reagieren. Unbestreitbar ist, daß der Kurs der Preferred Shares des Morganschen Dampfertrusts im Dezember 1902 noch auf 75 stand, im Februar 1903 auf 43, im März auf 40 und im Mai auf 30 gefallen war. Es ist freilich nicht ganz unmöglich, daß dieser Kurssturz von Herrn Morgans Helfern selbst inszeniert worden ist, mit der Absicht, die englischen und die andern Verkäufer seiner Flotte, soweit sie in Preferred Shares bezahlt worden sind, zum Losschlagen der Papiere à tout prix zu

bewegen, und sie so zum Besten des Trusts kräftig übers Ohr zu hauen. Aber wahrscheinlich ist das immerhin nicht. Als der Schifffahrtstrust ins Leben trat, zweifelte kein Mensch daran, daß seine Flotte das dafür gezahlte Geld bei weitem nicht wert sei, und daß der Trust die Schiffe im Vergleich mit denen des Norddeutschen Lloyds und der Hamburg-Amerikalinie ungefähr doppelt bezahlt habe. Die blindgläubigen Trustfanatiker, auch in Deutschland, waren aber der Meinung, daß es trotzdem dem Trust gelingen werde (durch einfachere Verwaltung, Einschränkung der teuern Reklame, Ausschaltung ungenügend beladener Schiffe, Kooperationen mit den Morganschen Eisenbahnen und, vorläufig wenigstens, durch Vereinbarungen mit den deutschen Gesellschaften über die Höhe der Frachten und der Passagierpreise), nicht nur auf die Kosten zu kommen, sondern auch dem amerikanischen Kapital, wenn auch unter fremder Flagge, mit der Zeit die Herrschaft über den Ozeanverkehr zwischen den Vereinigten Staaten und Europa zu verschaffen. Daß die deutschen Gesellschaften von dem amerikanischen Trust über kurz oder lang mit Haut und Haar aufgefressen werden müßten, betrachtete man vielfach als selbstverständlich, und man rief schon nach Staatshilfe durch Übernahme dieser Gesellschaften auf das Reich.

Der Morgansche Schifffahrtstrust und sein Abkommen mit den deutschen Linien sind seit dem 1. Januar dieses Jahres in Kraft. Viel ist deshalb über seine Entwicklung noch nicht zu sagen. Jedenfalls sind bisher die Frachten nicht gehoben, aber auch das Geschäft der deutschen Linien ist nicht verdorben worden. Wie versichert wird, würde das deutsche Geschäft auch durch einen etwa entbrennenden Konkurrenzkampf des Morganschen Trusts mit der britischen Cunard-Linie, die von der Regierung unterstützt werden soll, nicht ernstlich bedroht sein.

Es wird sich wohl in der nächsten Zeit zeigen, ob die Erklärung Morgans, seine Trusts erfreuten sich der besten Gesundheit, Wahrheit oder Schwindel ist. Wir Deutschen werden gut tun, in dubio nur an Schwindel zu glauben, auch wenn sich der Trust auf Kosten seiner Gläubiger noch einmal aus der Schlinge ziehen sollte. Hoffentlich wird sich die Aufmerksamkeit der öffentlichen Meinung in Deutschland jetzt mehr dem praktischen Wirken der Trusts als den unklaren und überschwenglichen Lehrmeinungen darüber zuwenden. Dann wird der Doktrinarismus der deutschen Trustschwärmer — mögen sie nun Handelsminister, Professoren oder Bankiers sein — aufhören, eine Gefahr für Deutschlands Volkswirtschaft zu sein, die er heute in der Tat noch ist. Gerade in Deutschland gilt es, diesem Modedoktrinarismus gegenüber die Parole auszugeben: Kampf gegen die Vertrustung von Gewerbe und Handel.

Herausgegeben von Johannes Grunow in Leipzig
Verlag von Fr. Wih. Grunow in Leipzig — Druck von Karl Marquart in Leipzig

1.
Die Notwendigkeit einer geregelten Zahnpflege ist dringend. Täglich die Zähne reinigen ist wichtiger, als täglich das Gesicht waschen.

2.
Eine unsaubere Mundhöhle ist die beste Brutstätte für viele Krankheitserreger (Tuberkulose, Diphtherie usw.) und bildet deshalb eine ernste Gefahr für die Gesundheit. Schlechte, un gepflegte Zähne sind eine ständige Ausgangsstätte für allerlei Beschwerden, namentlich für Magenleiden. Reinhaltung und Erfrischung der Mundhöhle fördern ungemein das subjektive Wohlbefinden.

3.
Ein jeder Mensch ist dem Arzte oder Freunde, der ihn zur Zahnpflege angeregt hat, zeitlebens dankbar.

4.
Alle hervorragenden Forscher auf dem Gebiete der Zahnhygiene sind sich darüber einig, daß die in erster Linie nötige mechanische Reinigung (Zahnbürste, Zahnstocher) allein nicht ausreicht. Die gleichzeitige Anwendung antiseptischer Mundwässer ist unbedingt erforderlich.

5.
Ein gutes Mundwasser soll folgende Eigenschaften besitzen:

- a. Vollkommene Ungiftigkeit und Unschädlichkeit sowohl für die Zähne als auch für die Mundschleimhaut.

- b. Genügende bactericide Wirkung.
- c. Guten Geschmack und Geruch.

6.
Mittel, die die Mundschleimhaut äzen, wie übermangan-saures Kali, Formaldehyd, Seife und andere, sind für die regelmäßige Mundpflege eben so wenig geeignet, wie saure Mundwässer, die die Zähne entkalken.

7.
Nach den übereinstimmenden Angaben hervorragender Forscher*) entspricht Odol zur Zeit den obigen drei Bedingungen am vollkommensten und muß daher als das beste von allen gegenwärtig bekannten Mundwässern bezeichnet werden.

8.
Zu Anbetracht dessen, daß zu Odol nur der teuerste reinste Alkohol sowie die feinsten und teuersten ätherischen Öle verwendet werden, muß der Preis des Mittels (85 cem = 1,50 M) als ein mäßiger bezeichnet werden.

9.
„Wer Odol konsequent täglich vorschriftsmäßig anwendet, läßt die nach dem heutigen Stande der Wissenschaft denkbar beste Zahn- und Mundpflege aus.“

10.
*) Abdrücke mit einigen dieser Publikationen senden wir jedem, der sich dafür interessiert, gerne kostenfrei zu.

Dresdener Chemisches Laboratorium
Lingner.