

gethätigte deutsch-österreichische Handelsvertrag zu verzeichnen. Bisher sind über den Inhalt des letzteren nur Vermuthungen und Gerüchte ausgesprochen worden, Positives ist dagegen nicht bekannt geworden. Bis letzteres der Fall, halten wir naturgemäß mit unserem Urtheil zurück.

Von einschneidender Bedeutung war der neue amerikanische Zolltarif vom 6. October 1890 (Mc. Kinley Tarif Bill), mit welchem zugleich die Mc. Kinley Administrative Bill ins Leben trat. Eine Fortsetzung fand diese auf die Verwirklichung des panamerikanischen Gedankens abzielende Gesetzgebung in dem Zollvertrage der Ver. Staaten mit Brasilien, in welchem Nordamerika Brasilien gegenüber die im Mc. Kinley-Tarifgesetz ausgesprochene Zollfreiheit für Zucker, Kaffee und Häute bindet, Brasilien dagegen den Ver. Staaten für eine große Anzahl wichtiger Artikel theils Zollfreiheit, theils eine Ermäßigung der allgemeinen Zölle um 25% zusichert. In einer Eingabe an das Auswärtige Amt haben wir dargelegt, daß durch diese Maßregel der Wettbewerb in Brasilien den Ver. Staaten gegenüber für Deutschlands Eisen- und Stahlindustrie, speciell für die Draht- und Drahtstiftenbranche, auf das äußerste gefährdet ist, und gebeten, das Auswärtige Amt möge auf diplomatischem Wege die Interessen der deutschen Industrie in Brasilien zu wahren, sowie auf thunlichst baldigen Abschluß eines Meistbegünstigungsvertrages mit diesem Lande hinzuwirken suchen.

Mit Belgien, Italien, Spanien, Rumänien, Serbien und der Schweiz schweben neue Handelsvertragsverhandlungen. Die Wünsche unserer Mitglieder nach dieser Richtung haben wir in einer besonderen Enquête festgestellt.

Betreffs der Colonialpolitik sind wir in die Periode ruhiger und nüchterner Arbeit eingetreten. Bei den diesbezüglichen Reichstagsverhandlungen zeigte sich der Reichskanzler v. Caprivi aufs neue als einen sehr kühlen, fast skeptischen Colonialpolitiker, und seine zurückhaltenden kritischen Ausführungen fanden mitunter auf der Linken mehr Beifall als bei den Colonialfreunden. Er stellte sich aber doch entschieden auf den Standpunkt, daß das einmal Errungene festgehalten und das begonnene Werk in ruhiger, vorsichtiger Prüfung fortgesetzt werden müsse, schon der deutschen Ehre und dem deutschen Namen zuliebe. Letzteres ist auch unsere Ansicht; denn wir haben, wie wir bereits wiederholt hervorgehoben haben, unsere Ansicht von der Nützlichkeit der Colonialpolitik überhaupt nicht deshalb ändern können, weil von vielen Seiten die unmittelbaren Erfolge derselben vermifst werden. Schätzt doch selbst die Freisinnspresse in den deutschen Seestädten im Gegensatz zu ihren politischen Gesinnungsgenossen im Binnenlande den Werth unseres Colonialbesitzes sehr hoch, wie sie sich denn auch vermöge ihres größeren Verständnisses für

solche Fragen betreffs der subventionirten Dampferlinien einen weit ungetrübteren Blick bewahrt hat.

Bezüglich des Ausstellungswesens haben wir uns den Projecten einer Weltausstellung in Chicago und einer deutsch-nationalen bzw. internationalen Ausstellung in Berlin gegenüber insofern ablehnend verhalten, als wir eine etwaige Betheiligung lediglich in das eigene Ermessen unserer Mitglieder stellen zu sollen vermeinten. Die Gründe hierfür haben wir des Oefteren so eingehend dargelegt, daß wir hier auf dieselben nicht zurückkommen wollen. Von dem Werthe wohlüberlegter und sich vor Allem nicht in einem zu raschen Tempo folgender Provinzialausstellungen sind wir vor wie nach überzeugt und haben in diesem Sinne die guten Ergebnisse der im Sommer 1890 zu Bremen veranstalteten Ausstellung, die zudem durch eine in solcher Vollkommenheit noch nicht vorhanden gewesene Handelsausstellung ein ganz besonderes Interesse darbot, mit Freuden begrüßt.

Wenden wir uns nun zum Gebiete des Verkehrs wesens, so liegt im vergangenen Winter ohne Zweifel eine der für das Wirthschaftsleben unserer Nation traurigsten Epochen der preussischen Staatsbahnen vor. Die Geschäftsführung der Gruppe war mit einer Enquête über die wirthschaftlichen Schädigungen, welche die Stockung des Güterverkehrs im Gefolge hatte, beauftragt und hat die Ergebnisse dieser Enquête zu einer eingehenden Darlegung der in Betracht kommenden Verhältnisse auf der XX. Generalversammlung des »Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen« benutzt, auf die hier, um Wiederholungen zu vermeiden, lediglich Bezug genommen werden kann, wie sie denn auch in den Verhandlungen des Abgeordnetenhauses von mehreren Rednern als Beweismaterial angezogen worden sind. Hier sei nur kurz festgestellt, daß die eisen- und stahlindustriellen Werke durch den Waggonmangel genöthigt waren, falls sie nicht ganz zum Stillliegen kommen wollten, trotz der vielfach großen Vorräthe, die sie angehäuften, Kohlen zu wesentlich höheren Preisen bei Händlern zu kaufen. Durch die Unregelmäßigkeit der Zufuhren wurde die Production erheblich geschmälert, theilweise mußte sie sogar sistirt werden. Selbstverständlich wurden dadurch die Lohnsätze im Verhältniß zum Fertigfabricat höher. Der Schaden, der dadurch den Unternehmungen erwachsen ist, wird von größeren Werken auf 100 000 bis 250 000 *M* angegeben. Die Lohnausfälle für die Arbeiter, welche wegen Kohlenmangels ganze Schichten feiern mußten, waren ganz außerordentliche. Unsere Enquête ergibt beispielsweise, daß sich der Lohnausfall für die Arbeiter auf einem Hochofenwerke auf 50 000 *M*, bei einer Hütte auf 29 313 *M*, bei einer andern