



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die Wirkungen der Mac Kinley-Bill in Amerika

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



Die Wirkungen der Mac Kinley-Bill in Amerika



ie Bestürzung und Aufregung, die sich der mit den Vereinigten Staaten Nordamerikas handelstreibenden Geschäftswelt am Ende des vorigen Jahres beim Erscheinen der Mac Kinley-Bill bemächtigte, hat bei uns in Deutschland allmählich einer ruhigen Erwägung Platz gemacht. Die schlimmen Befürchtungen haben sich glücklicherweise nicht in dem Maße erfüllt, wie man anfänglich dachte. Nur wenige Fabriken, deren Markt die Vereinigten Staaten ausschließlich waren, haben schwer gelitten. Aber die Folgen dieses Gesetzes sind noch keineswegs zu Ende und werden wahrscheinlich noch lange Jahre die Staatsmänner und Parlamente beschäftigen. Eine der Folgen des Gesetzes sind die zollpolitischen Verhandlungen, die augenblicklich noch mit Oesterreich-Ungarn schweben. Für die Fürsorge, den Erzeugnissen deutschen Gewerbefleißes einen neuen Markt zu sichern, gebührt unserm Reichskanzler aller Dank, wie dies ja in Nr. 7 der Grenzboten von sachkundiger Feder bereits ausgeführt worden ist. Auch der deutsche Kaufmann beginnt schon eine reiche Thätigkeit zu entfalten, um neue Absatzgebiete an Stelle des verlorenen oder doch in einiger Zeit verlorengelhenden nordamerikanischen Marktes zu gewinnen, und zwar wendet sich jetzt zu unsrer großen Freude der kaufmännische Unternehmungsgeist unsern Kolonien zu.

Aber nicht nur auf Deutschland und Europa hat die Erhöhung der nordamerikanischen Zölle ungünstig gewirkt, sie hat auch viele Staaten Amerikas, ja selbst den Westen und die Binnenländer der Union aufs empfindlichste getroffen.

In Deutschland pflegt man in dem Gesetze nur eine handelspolitische Maßregel zu sehen, die ihren Ursprung der heißspornig schutzzöllnerischen Richtung verdanke. Das ist aber keineswegs allein der Fall, vielmehr wurde das Gesetz durch politische Gründe veranlaßt, und zwar verdankt es seinen Ursprung der großamerikanischen Idee, die den Staatssekretär des Auswärtigen in Washington, Mr. Blaine, ganz und gar beherrscht.

Im vorigen Jahre lud der Staatssekretär, wie bekannt, die amerikanischen Staaten zu einem großamerikanischen Kongresse ein. Es wurde viel über das reichhaltige Programm gespöttelt, das dem Kongreß vorgelegt wurde, selbst von Leuten, die der großamerikanischen Idee huldigten, denn die Ideen Blaines

sahen erst in ferner Zukunft durchführbar. Das Ergebnis des Kongresses entsprach denn auch dem. Die Beschlüsse des Kongresses fanden keineswegs die Zustimmung aller amerikanischen Freistaaten. Man schrieb ihnen meist einen rein theoretischen Wert zu und glaubte, die amerikanischen Archive um ein interessantes Aktenstück bereichert zu haben. Die Beschlüsse waren viel zu weitgehend, als daß man an eine Verwirklichung gedacht hätte; denn außer der geplanten Einigung aller amerikanischen Staaten auf dem Gebiete des Münz- und Verkehrswezens, außer der Einführung von Schiedsgerichten sollten auch Gegenseitigkeitsverträge handelspolitischer Art geschlossen werden.

Mr. Blaine verfolgt aber mit äußerster Zähigkeit das ihm vorschwebende Ziel. Schon hielt er das Mittel bereit, um die amerikanischen Staaten einer Zoll- und Wirtschaftsvereinigung mit der Union geneigter zu machen; es war die Mac Kinley-Bill, deren Tariffätze ja fast alle Einfuhrartikel vom nordamerikanischen Markte nahezu ausschließen.

Man glaubte eine Zeit lang, die amerikanischen Staaten würden der Blaineschen Herausforderung damit antworten, daß sie einen engeren Anschluß an die europäischen Staaten suchten. Dies scheint bisher aber nur bei einem, allerdings dem führenden, der mittelamerikanischen Staaten der Fall gewesen zu sein, bei Guatemala. Denn im März hat dieser Staat mit dem Hamburger „Kosmos“ einen Vertrag abgeschlossen, wodurch dieser verpflichtet ist, monatliche Fahrten zwischen Guatemala und Hamburg einzurichten. Der größte der südamerikanischen Staaten, die Vereinigten Staaten von Brasilien haben es dagegen vorgezogen, Anfang Februar dieses Jahres einen Handelsvertrag mit der nordamerikanischen Union abzuschließen, wonach vom 1. April 1891 an alle brasilianischen Häfen den aus den Vereinigten Staaten eingeführten Waren kraft des auf Wechselseitigkeit beruhenden Vertrages geöffnet sind. Nach einer Mitteilung Blaines an die Newyorker Handelskammer steht die Regierung der Vereinigten Staaten im Begriff, noch mit mehreren andern südamerikanischen Staaten solche Vorzugsverträge abzuschließen.

Andere amerikanische Staaten möchten sehr gern dem Beispiele Brasiliens folgen, wenn es nur in ihrer Macht stünde. Dies gilt vor allem von dem königlich großbritannischen Dominion of Canada.

In Kanada ist die Bewegung zu Gunsten eines engen Zollanschlusses an die Vereinigten Staaten Nordamerikas in den letzten Monaten gewaltig angeschwollen, und mit ihr sind gleichzeitig starke Unabhängigkeitsgelüste erwacht. Es stehen sich hier zwei Parteien einander schroff gegenüber; die einen, die Konservativen, die Anhänger der Regierung, halten an den Beziehungen zu England fest, die Liberalen betreiben teils offen teils versteckter den Anschluß an die Union.

Der Führer der Liberalen ist Sir Richard Cartwright. Dieser und der Redakteur Farrer gingen so weit, daß sie den amerikanischen Staatsmännern

einen genauen Entwurf vorlegten, worin ausgeführt wurde, wie man Kanada zu einer Handelsvereinigung mit den Vereinigten Staaten zwingen könnte, und wie eine politische Einigung mit der Union vorzubereiten wäre. Der Premierminister Macdonald war in der Lage, das Schriftstück einer zahlreich besuchten Wählerversammlung zu Toronto am 17. Februar vorzulegen. Etwas gemäßigter ist die Ansicht der Liberalen in Unterkanada, wo das katholische und französische Element überwiegt. Der Premierminister H. Mercier von Quebec erklärte im März in einer öffentlichen Rede, nichts auf Erden könnte die Kanadier von der Forderung voller Gegenseitigkeit mit den Vereinigten Staaten abbringen. Die Einwohner Kanadas wären der Königin ergeben und hegten die größte Ehrfurcht vor ihr, aber das könnte sie nicht hindern, in erster Linie Kanadier und dann erst Engländer zu sein. Nicht günstiger als in Ober- und Unterkanada ist die Stimmung in Manitoba und Britisch-Kolumbia (Vancouver). Dies kann der kürzlich erfolgte Beschluß der Gesetzgebung von Manitoba beweisen, wonach die englische Sprache abgeschafft und dafür das Französische als amtliche Sprache eingeführt werden soll. In Britisch-Kolumbia ist namentlich in letzter Zeit durch Einwanderung von der Union aus eine starke Partei herangewachsen, die den Anschluß an die Vereinigten Staaten befürwortet. Zwar fehlt es jetzt auch nicht an Stimmen, die engen Zusammenschluß mit England empfehlen. So äußerte sich z. B. ein Großkaufmann in Viktoria (Vancouver) dem Professor Boas gegenüber (vergl. Globus 1891, Nr. 5): „Niemand kann besser gestellt sein als wir Kanadier. Wir genießen den Schutz Englands, ohne irgend welche Verpflichtungen gegen dieses zu haben.“ Aber immerhin sind solche Anschauungen stark im Schwinden begriffen.

Diese Sachlage beweisen deutlich genug die kanadischen Parlamentswahlen, die Anfang März stattfanden. Obgleich die englische Partei und die Regierung alles daran setzten, die Kolonie dem Mutterlande zu erhalten, obgleich der Erzbischof D'Brien von Halifax in einem offenen Briefe den katholischen Kanadiern, die einundvierzig Prozent der Bevölkerung ausmachen, alle Mißstände und das Korruptionswesen in den Vereinigten Staaten in grellen Farben ausmalte, so hat die Regierung doch nicht die Mehrheit erreicht, die ihr die Wahlen von 1887 brachten. Es handelte sich also in diesem Wahlkampfe thatsächlich um die Frage, ob Kanada englische Besitzung bleiben oder ob es im Besitze der Vereinigten Staaten aufgehen soll. Die amerikanischen Zeitungen haben auch ganz offen die Bedeutung der Wahlen so dargestellt und auch den Zweck der Mac Kinley-Bill als dahin gehend bezeichnet. Im Kolonialamte zu London hat man daher auch die Wahlen mit großer Beunruhigung verfolgt.

Was thut nun England gegen diese Losreisungsgelüste der Kanadier? Die Regierung möchte gern den handelspolitischen Gegenseitigkeitsvertrag, der von 1854 bis 1866 zwischen Kanada und den Vereinigten Staaten bestand, wieder herstellen; aber das wird wohl ein frommer Wunsch bleiben, denn die

Nordamerikaner waren es, die diesen Vertrag kündigten, und man kann von einem Blaine, dem starresten Vertreter der Monroelehre, nicht das geringste Eingehen auf diesen Plan erwarten. Aller Wahrscheinlichkeit nach wird das Cabinet Salisbury allmählich genötigt werden, wie dies auch ein Leitartikel der Nationalzeitung vom 13. März ausführt, das Verhältnis des Mutterlandes zu den großen Kolonien anders zu gestalten. Man schlägt in der englischen Presse vor, die Regierung möge dafür Sorge tragen, daß England und die Kolonien völlige Selbständigkeit der Zollgesetzgebung bezüglich aller nichtenglischen Länder behielten, aber gegenseitig zu vorteilhaften Differentialzolltarifen verpflichtet wären.

Von der glücklichen Lösung dieser Frage wird wohl überhaupt der Bestand der englischen Kolonialmacht abhängen, vor allem aber das Verhältnis Kanadas zu England.

Das aufblühende Kanada hat namentlich in letzter Zeit immer mehr an Bedeutung gewonnen. Es ist nächst Indien sicherlich der wichtigste Kolonialbesitz Englands. An Größe kommt es fast unserm ganzen Erdteile gleich, die Bevölkerung erreicht allerdings kaum die Zahl der Stadt London. Groß ist die Fläche kulturfähigen Bodens, ein Umstand, der besonders ins Gewicht fällt, seitdem sich die Union der europäischen Einwanderung verschließt. Kanada kann noch eine große Menge von Einwanderern aufnehmen. Die Provinz Ontario zählte 1881 1 900 000 Menschen; nähme man nun eine Dichtigkeit der Bevölkerung nur von fünfzig Köpfen auf einen Quadratkilometer an, so würde man beispielsweise allein für diese Provinz eine Einwohnerzahl von dreizehn Millionen erhalten! Dasselbe gilt, und zwar in noch größerem Maße, von Manitoba, Assiniboia und Britisch-Kolumbia. Überhaupt hatte man bis vor kurzem ganz falsche Vorstellungen über Bodenbeschaffenheit und Klima Kanadas. Wohl sind die Winter kälter und die Sommer heißer als bei uns, aber infolge der großen Trockenheit der Luft empfindet man beides nicht so unangenehm. Unser nasskaltes, ungesundes Winterwetter ist in Kanada fast unbekannt. In Südontario reifen köstliche Trauben; Äpfel und Birnen gedeihen hier in seltener Güte. Überhaupt gilt der kanadische Apfel für den besten in der Welt, und in großer Menge wird er besonders nach den Vereinigten Staaten und England ausgeführt. So ist es denn kein Wunder, daß sich der kanadische Handel von Jahr zu Jahr ganz außerordentlich entwickelt. Die Einfuhr von Britisch-Nordamerika nach Großbritannien hatte 1888 einen Wert von 9268209 Pfund Sterling, die Ausfuhr nach Britisch-Nordamerika von Großbritannien dagegen einen Wert von 8692046 Pfund Sterling. Seitdem ist der Handelsverkehr aber noch bedeutend gewachsen. Selbst die Schifffahrt, für die die Verhältnisse in Kanada nicht gerade günstig liegen, hat gute Fortschritte gemacht. Der Tonnengehalt der Schiffe ist von 1874 — 4412000 im Jahre 1888 auf 5762000 angewachsen.

Die Wichtigkeit Kanadas stieg vor allem aber durch die vor einigen Jahren vollendete kanadische Pacificbahn. Diese ist 5351 Kilometer lang und stellt den kürzesten, bequemsten und sichersten Überlandweg zwischen Europa, Ostasien und Nordaustralien dar. Dem Handel Englands und Westeuropas wird hierdurch für die erwähnten Länder ein bedeutend kürzerer Weg geboten als durch den Suezkanal. Schon heute besteht aller vierzehn Tage eine Postverbindung zwischen England und Ostasien auf diesem Wege. Auch die Reisenden bedienen sich ihrer gern, besonders im Sommer, weil ihr Weg über kühle Meere führt.

Aber nicht allein für den internationalen Wettbewerb ist die Bahn von Bedeutung, sondern auch in politischer Beziehung — liegt sie doch ausschließlich in englischem Machtbereiche —, und gerade dies ist vor kurzem vielfach betont worden. Dieser Weg mit den beiden Endpunkten Halifax und Port Moody (Britisch-Kolumbia) ermöglicht es der britischen Politik, bei etwaigen kriegerischen Verwicklungen in möglichst kurzer Zeit Truppen und Kriegsgeräte nach dem Großen Ozean zu schaffen, falls der Weg durch den Suezkanal gesperrt wäre. Der Weg von Liverpool bis Yokohama durch Kanada beträgt nur 18 388 Kilometer, d. h. noch nicht einen halben Erdumfang. Außerdem besitzt Neuschottland und Britisch-Kolumbia vorzügliche Steinkohlenlager, sodaß die englische Flotte des Großen Ozeans schon jetzt ihren Bedarf aus den Bergwerken Kolumbiens deckt. Aus dem angeführten wird zur Genüge hervorgehen, wie viel für England hier in Kanada auf dem Spiele steht.

Was treibt nun die Kanadier, sich von England loszusagen? Kanada ist ein fast ausschließlich Ackerbau und Viehzucht treibendes Land. Die Industrie steckt noch in den Kinderschuhen, und die reichen Bodenschätze an Gold, Eisen, Kohlen und Phosphaten werden bisher in größerem Maße nur in den östlichen Teilen (Neuschottland) ausgebeutet. Die Landwirtschaft, die ja zum Teil noch ganz jungfräulichen Boden bebaut, verspricht sich nun einen viel bessern Absatz in den ungleich näher liegenden, bequem zu erreichenden, dicht bevölkerten, industriereichen Gegenden des nordamerikanischen Ostens und zwar umso mehr, da der nordamerikanische Boden infolge des Raubbaues schon müde geworden ist. In der That scheint es auch den Kanadiern gelungen zu sein, ihren Erzeugnissen in Nordamerika Eingang zu verschaffen. Wenigstens ist die Einfuhr an Getreide nach England außerordentlich zurückgegangen. So führte Kanada nach England ein: 1886 bis 1887 7 238 223 Hektoliter Weizen und 900 452 Hektoliter Mehl; 1887 bis 1888 aber nur 1 576 907 Hektoliter Weizen und 773 975 Hektoliter Mehl.

Außerdem ist die Verbindung mit England außerordentlich erschwert durch den frühzeitig eintretenden und harten Winter. Von Ende November bis Ende April friert der Lorenzo zu, ein Verkehr ist also volle fünf Monate lang unmöglich. Der kanadische Handelsmittelpunkt Montreal ist von da an

eine einfache Binnenstadt. Als Winterhäfen dienen dann in erster Linie die nordamerikanischen Häfen Newyork und Boston und erst in zweiter die bedeutend weiter gelegenen Halifax (Neuschottland) und St. John (Neubraunschweig). Wenn sich daher die kanadischen Kaufleute mit dem Einkauf und Verkauf nicht sehr beeilen, so sehen sie sich genötigt, sich von der Union „prohibitiv“ behandeln zu lassen. Die hohen an die Vereinigten Staaten zu zahlenden Zölle und die Verfrachtung mit der Bahn verteuern die englischen Waren ganz ungemein.

Wie verlockend muß für die Kanadier die Aussicht sein, in dem industrie-reichen Osten Nordamerikas leichten Absatz für ihre landwirtschaftlichen Erzeugnisse zu finden! Der amerikanische Osten sieht aber in dem emporblühenden Kanada einen kaufkräftigen Abnehmer für die Erzeugnisse seines Gewerbefleißes. Nur zu gut läßt sich daher die Annäherungslust der Kanadier und der Nordamerikaner erklären.

Zu den Folgen der Mac Kinley-Bill gesellt sich nun noch die Britisch-Kolumbia betreffende Beringsmeerfrage. Zwar hat es den Anschein, als ob hierin die englische Regierung infolge ihres thatkräftigen Auftretens einen Erfolg errungen hätte; denn falls sich Herr Blaine dazu verstanden hat, die Streitfrage einem Schiedsrichter zu unterbreiten, dürfte England Recht bekommen.

Viel mehr Kopfzerbrechen macht aber jetzt den englischen Staatsmännern das Verhalten Neufundlands. Es verquickt sich hier die Folge der Mac Kinley-Bill mit der Fischereifrage. Neufundland wurde dem kanadischen Bunde nicht angeschlossen wegen seines Verhältnisses zu Frankreich. England will nun die streitigen Fischereigerechtfame einem Schiedsgerichte vorlegen. Die Neufundländer wollen aber von einem Schiedsgerichte nichts wissen. Sie scheinen zu befürchten, daß ein Schiedsgericht ihnen schaden könnte, und suchen auf alle Weise die englische Regierung zu andern Beschlüssen zu bewegen. Die Zuneigung zu Nordamerika ist auch hier sehr groß. Man scheint von Herrn Blaine bestimmt zu erwarten, daß er den nötigen Grad von Rücksichtslosigkeit besitze, um sich einfach über die französischen Fischereigerechtfame hinwegzusetzen und sie für null und nichtig zu erklären. Diese Mißstimmung gegen das Mutterland beweist nur zu deutlich der am 23. März dem Parlament amtlich vorgelegte Schriftwechsel, der bezüglich des Abschlusses eines Handelsvertrages zwischen den Vereinigten Staaten und Neufundland schon seit dem 28. Februar 1890 gepflogen wurde.

Ähnlich wie in Kanada und Neufundland liegen die Verhältnisse der spanischen Insel Kuba. Auch hier hat Handel und Wandel seit dem Erscheinen der Mac Kinley-Bill außerordentlich gelitten. Daher ist auch hier die Lust erwacht, sich unabhängig zu machen. Die Ausbreitung dieser Unabhängigkeitsgelüste hat so zugenommen, daß die spanische Regierung nach dem

Berichte der Daily News Anfang März beschloß, schleunigst gegen 7000 Soldaten nach Havana abzusenden.

Eine ganz andre Wirkung hat das Gesetz in den Vereinigten Staaten selbst gehabt. Denn abgesehen davon, daß manche Industriezweige stark emporblühen werden, wird das Gesetz auch Veranlassung zur Eröffnung neuer Verkehrswege. Wie schon erwähnt, gewinnen durch den Eingangszoll nur die Industriestaaten, d. h. die Oststaaten am Meere, denn sie sind den europäischen Mitbewerber losgeworden, der mit billigen Lohnsätzen arbeitet. Dagegen werden die landwirtschaftstreibenden Weststaaten und die Binnenlandschaften trotz ihrer billigen Produktion infolge des europäischen Zolles an der Ausfuhr gehindert. Diese Staaten sinnen nun darauf, wie sie ihr Getreide, Mehl, Fleisch u. dergl. billiger und schneller zum Meere bringen können, damit es trotz des erhöhten europäischen Eingangszolles noch auf den dortigen Märkten in Wettbewerb treten kann.

Besonders hart hat unter der Bill Chicago, der große Stapelplatz des Michigansees, gelitten. Die Verfrachtung nach dem Atlantischen Ozean, der ungefähr 1200 Kilometer in der Luftlinie entfernt liegt, ist außerordentlich zeitraubend und kostspielig, denn außer den großen Seen muß noch eine Menge kleiner Kanäle benutzt werden. So kommt es denn, daß die Gesamtlänge der Wasserstraße von Chicago bis Montreal allein schon 2000 Kilometer beträgt. Hier erfolgt dann erst das Umladen auf Seedampfer, denn es war bisher nur möglich, Schiffe von 600 Tonnen Gehalt durch das „Eiserne Thor“ zwischen Kingston und Montreal hindurchzubringen, und auch durch den neuerbauten Wellandkanal ist die Durchfahrt größerer Schiffe nicht ermöglicht worden. Der Zeitverlust ist umso mehr in Rechnung zu ziehen und umso höher anzuschlagen, da ja, wie früher erwähnt, die Wasserstraße durch den Lorenzo nur die eine Hälfte des Jahres, vom Mai bis November, zu benutzen ist.

In Erwägung aller dieser Umstände ist nun kürzlich in Chicago, Montreal und London eine Anzahl von großen Geldmännern zusammengetreten, die ein Kapital von zwölf Millionen Dollars gezeichnet haben. Damit wollen sie eine bedeutend tiefere und kürzere Wasserstraße herstellen, die es Seeschiffen gestatten soll, bis Chicago zu fahren. Der neue Kanal soll aus dem untern Lorenzo durch das erweiterte „Eiserne Thor“ zwischen Kingston und Montreal hindurch in den Ontariosee und von dort unmittelbar, mit Umgehung des Eriesees, unter Benützung einiger kleineren Seen in die Georgianbucht des Huronsees führen. Der Höhenzug, der die Wasser vom Huron und Ontario scheidet, soll durchstoßen werden. Nur darüber herrscht noch Zweifel, ob ein Kanal mit Schleusen oder eine Schiffseisenbahn die Seeschiffe über die Landenge hinüberbringen soll. Durch die Umgehung des Eriesees würde allein eine Verkürzung von 500 Kilometern erreicht werden, und außerdem ersparte man das kostspielige und zeitraubende Umladen auf Seedampfer in Montreal.

So hat also die Mac Kinley-Bill eine gewaltige Aufregung nicht bloß in handelspolitischer, sondern auch in politischer Beziehung hervorgerufen. Nicht die geringste Sorge bereitet sie dem englischen Kolonialamte. Überhaupt rufen die jüngsten Erscheinungen in den Kolonien England ein ernstes *Videant consules* zu. England dürfte wohl besser daran thun, seine Aufgabe künftig darin zu sehen, seinen bisherigen Kolonialbesitz zu befestigen und zu erhalten, anstatt, wie bisher, unerfättlich immer neue Ländermassen an sich zu ziehen.



Die sieben Schulfragen des Kaisers



Sieben Fragen sind es, die unser Kaiser in das Berliner Schulparlament hineinwarf. *) Verglichen mit den vierzehn vom Kultusminister vorgelegten Punkten, haben sie unstreitig den Vorzug der Kürze und Treffsicherheit. Von der Voraussetzung ausgehend, daß unser höheres Erziehungsschulwesen einer Umgestaltung fähig und bedürftig sei, richten sie den Blick auf die wesentlichsten Teile der Reform und heben die Gedanken hoch, die als Richtpunkte in erster Linie stehen müssen, wenn der verfahrenere Schulkarren wieder in die rechten Geleise gebracht werden soll. Dabei bilden sie unter sich ein geschlossenes Ganze pädagogischer Überlegung.

Die erste Frage geht von der Forderung aus, daß wir ein körperlich kräftiges Geschlecht haben müssen, das auch dem Vaterlande die rechten geistigen Führer und Beamten stellen kann. *Mens sana in corpore sano*, das ist die Grundbedingung. Was hilft's, die geistigen Kräfte bis zu einer Höhe zu spannen, die die Herrschaft über die Welt sichert, wenn der physische Träger, der doch nun einmal in der Welt der Erdgeister nicht entbehrt werden kann, unter dieser Spannung zusammenbricht? Deshalb fragt der Kaiser zuerst: Was soll außer dem rationeller zu verwendenden Turnen für die Schulhygiene geschehen?

*) Bei der außerordentlichen Wichtigkeit, die die Frage der Reform unsers höhern Schulwesens hat, und bei dem hohen Interesse, das sie in allen Kreisen des Volkes erregt, haben wir geglaubt, auch diesen Aufsatz, der die Verhandlungen der Dezembertagung von einem wesentlich andern Standpunkt aus ansieht, als unser verehrter Mitarbeiter Herr Dr. D. Schröder in Berlin, unsern Lesern nicht vorenthalten zu dürfen.

D. Ned.