



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Der Übergang der Niederlande zu Schutzzollpolitik und die Frage eines  
deutsche-holländischen Zollbündnisses

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



## Der Übergang der Niederlande zur Schutzzollpolitik und die Frage eines deutsch-holländischen Zoll- bündnisses

**A**uch die Niederlande wollen die bisher befolgte Wirtschaftspolitik aufgeben und Schutzzölle einführen. Denn wie die Thronrede vor den kürzlich eröffneten Staten-Generaal ankündigte, ist der schon im Mai d. Js. von der Regierung in Aussicht gestellte Entwurf eines neuen Zollgesetzes nunmehr fertiggestellt, so daß er noch vor Weihnachten den Kammern vorgelegt werden kann. Über die einzelnen Abänderungen wird allerdings noch tiefes Geheimnis bewahrt. Aber wer die schon 1901 in den Niederlanden eingefetzten Bestrebungen zwecks Neuordnung der Handelspolitik verfolgt hat, kann keinen Augenblick darüber im Zweifel sein, daß es sich durchweg um ziemlich beträchtliche Erhöhungen der meisten Positionen handelt, und was für uns noch wichtiger ist, daß Holland fest entschlossen ist, den auf dem Boden des Freihandels stehenden Zolltarif durch einen solchen des Schutzes der nationalen Arbeit abzulösen.

Wie schon erwähnt, ist die Handelspolitik der Niederlande freihändlerisch, und zwar seit 1850. Von 1815 bis 1830 hatten die entgegengesetzten Strömungen die Oberhand, da die während der napoleonischen Kontinental Sperre in dem mit Holland noch vereinigten Belgien zum Teil künstlich ins Leben gerufene Industrie im Wettbewerb mit England ohne Schutzzölle nicht auszukommen glaubte. In Holland wußte man noch 1830 indes keinen bestimmten Weg in der Handelspolitik einzuschlagen, und erst nach langem Schwanken erklärten sich die Kammern im Interesse des Zwischenhandels durch die Gesetze vom 8. August 1850 für das Freihandelsystem. Alle Rohstoffe sollten zollfrei eingehen, die Halbfabrikate mit einem Zoll von 2 bis 3 Prozent ihres Wertes

belegt werden und die Ganzfabrikate mit 5 bis 6 Prozent. Von den Ausfuhrzöllen blieb der auf Lumpen jedoch noch bis 1862 im Interesse der einheimischen Papierfabrikation bestehen. Als jedoch die meisten europäischen Staaten in den siebziger Jahren eine neue handelspolitische Richtung einschlugen, machten die Niederlande nicht mit, sondern bekannten sich vielmehr 1877 durch einen noch liberaleren Tarif zu den alten Anschauungen, indem von 131 Positionen 31 gestrichen wurden. Ja, 1892 konnten zwei der Regierung nahestehende Schriftsteller noch behaupten, es sei nicht wahrscheinlich, daß die Niederlande ihre freihändlerische Gesetzgebung in protektionistischem Sinne abändern würden, da die Freihändler in der Zweiten Kammer wie in Handelskreisen allzu stark vertreten seien\*). Aber die Verhältnisse haben sich auch in den Niederlanden geändert. Schon in den ersten Monaten seines Bestehens verkündigte das konservative Ministerium Ruijper durch die Thronrede vom 17. September 1901 vor den Staten-Generaal, daß die sozialen Reformen nur durch höhere Staatseinkünfte möglich seien und in erster Linie eine Revision des Zolltarifs angestrebt werden müsse, bei welcher zugleich der Schutz der nationalen Arbeit zu erhöhen wäre\*\*). Allein der den Kammern in diesem Sinne am 1. März 1904 vorgelegte Entwurf eines neuen Zollgesetzes wurde, da das Ministerium 1905 gestürzt wurde, nicht Gesetz, und erst die neuen Wahlen von 1909 brachten der Rechten wieder eine solche Mehrheit, daß die Liberalen auf Jahre hinaus von der Regierungsfähigkeit abgedrängt zu sein scheinen. Die neue Regierungspartei nahm unverzüglich ihr früheres schutzzöllnerisches Programm wieder auf, und ihr nahestehende Blätter wußten zu melden, daß ein Zolltarif geschaffen werden solle, der einen radikalen Bruch mit dem bisherigen Freihandelsystem bedeute. Die Ankündigung des Entwurfs eines neuen Zollgesetzes durch die Thronrede vom 20. September d. Js. kommt demnach nicht überraschend.

Da der deutsch-niederländische Warenaustausch einen ziemlich großen Umfang hat und die Holländer mit keinem anderen Staate einen solch lebhaften Handelsverkehr unterhalten wie mit uns, haben beide Länder schon frühzeitig ein entsprechendes Abkommen geschlossen. Der jetzt bestehende deutsch-niederländische Handels- und Schiffsverkehrsvertrag stammt bereits aus dem Jahre 1851 (31. Dezember) und ist in vieler Hinsicht veraltet, da es Preußen in diesem wie in so manchen anderen Verträgen der damaligen Zeit nicht gelang, auch nur seine berechtigtesten Wünsche durchzusetzen. Aber man muß aus den Verhältnissen heraus diese Tatsachen erklären. Die Bemühungen Schwarzenbergs, Österreich in den Zollverein aufzunehmen und ihm die Führung zu übertragen, die scharfe Frontstellung der schutzzöllnerischen Südstaaten gegen das freihändlerische Preußen, dazu die mangelnde Macht und Einheit des Zollvereins überhaupt: das alles sind erklärende Ursachen dafür, daß bei Handelsvertrags-

\*) Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. 49, S. 253 (de Meus und Endt).

\*\*) Volkswirtschaftliche Chronik der „Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik“, 1901, S. 377 und 1904, S. 167.

verhandlungen mit dem Auslande nicht viel erreicht wurde. Aber direkt ungünstig ist der deutsch-niederländische Handelsvertrag keineswegs; vielleicht hatte Preußen bei ihm unter allen damaligen Verträgen die glücklichste Hand, und die beiden hauptsächlichsten Bestimmungen sind heute noch wie vor von hohem Werte. Dies gilt erstens von den die Rheinschifffahrt betreffenden Vereinbarungen, welche den größten Teil des Vertrages ausmachen und in Art. 16 Abs. 6 bestimmen\*), daß „die Schiffe des Zollvereins sowie ihre Ladungen in den Niederlanden gänzliche Freiheit genießen sollen von jeder anderen Abgabe oder Gebühr, die jetzt besteht oder in Zukunft angeordnet werden möchte“. Im Anschluß an diesen Wortlaut ist die Abgabefreiheit dann bekanntlich außerdem noch in der revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 zwischen Preußen, Hessen, Baden, Bayern, Frankreich (Elsaß) und den Niederlanden ausgesprochen worden. Da die deutsche Regierung die Wiedereinführung von Schifffahrtsabgaben auf dem Rhein plant, mußte der Vertrag vom 31. Dezember 1851 ohnehin abgeändert werden, was auf keine weiteren Schwierigkeiten stoßen würde, wenn nicht die den Charakter eines „ewigen“ Staatsvertrages tragende Rheinschifffahrtsakte bestände. Denn der deutsch-niederländische Handelsvertrag sieht in Art. 35 eine einjährige Kündigungsfrist vor.

Die zweite noch heute sehr wertvolle Vereinbarung des Handelsvertrages von 1851 ist die über die beiderseitige Meistbegünstigung (Art. 29 bis 33), welche sich auch auf den Handel zwischen Deutschland und den niederländischen Kolonien erstreckt. In dieser Hinsicht ist vereinbart worden, daß die Schiffe des Zollvereins und deren Ladungen in den niederländischen Kolonien auf demselben Fuße wie die Nationalschiffe und deren Ladungen behandelt werden sollen, und und zwar ohne Rücksicht darauf, woher die Schiffe oder deren Ladungen kommen oder wohin diese bestimmt sind (Art. 31). Nur die Küstenschifffahrt in den Schutzgebieten bleibt den Fahrzeugen des Mutterlandes vorbehalten. Dagegen sollen die Waren der Zollvereinsstaaten „weder andere noch höhere Abgaben entrichten als diejenigen, welche die gleichartigen Erzeugnisse irgend-einer anderen meistbegünstigten Nation jetzt und in Zukunft zu entrichten haben“. Ja, der Vertrag sieht sogar vor, daß die Waren der Zollvereinsstaaten in Holländisch-Westindien unter allen Umständen denen des Mutterlandes gleichgestellt werden sollen und in Ostindien auch dann, wenn sie von einem niederländischen Hafen aus direkt nach dort verschifft werden, also Güter des Durchgangsverkehrs sind (Art. 32). Ein derartiges Zugeständnis eines kolonisierenden Staates ist für die heutige Zeit etwas ganz Außergewöhnliches. Auch damals mußte es noch allgemein überraschen, da die Niederlande noch 1847 versucht hatten, den ganzen Kolonialhandel staatlich zu monopolisieren, also die merkantilistische Auffassung über den Zweck der Kolonialpolitik von neuem in die Praxis umzusetzen. Und doch war ein solches Entgegenkommen der Kolonialmächte für die Anschauungen der fünfziger und sechziger Jahre nichts Außergewöhnliches.

\*) „Gesetzsammlung für die Königlich Preussischen Staaten“, 1852, S. 145 bis 172.

Auch Großbritannien machte Belgien und Preußen 1865 dasselbe Zugeständnis, da die Verträge mit beiden Staaten die auf ausdrückliches Verlangen Englands hin aufgenommene Klausel enthielten, daß die Waren der Vertragsstaaten in den britischen Besitzungen in Übersee nicht schlechter behandelt werden sollten als die gleichartigen des Mutterlandes. Allein die Verhältnisse haben sich verändert, und 1897 erfolgte die Kündigung des englisch-belgischen und englisch-deutschen Handelsvertrages lediglich jener Klauseln wegen. Ob wir deshalb beim Abschluß eines neuen Vertrages ein derartiges Zugeständnis von den Niederlanden wiedererlangen, ist doch sehr zweifelhaft, besonders da das Deutsche Reich seitdem ebenfalls in die Reihe der Kolonialstaaten getreten ist und Holland das gleiche Recht für seine Waren und Schiffe im Verkehr mit unseren Kolonien fordern dürfte. Wenn das Deutsche Reich den Handelsvertrag mit den Niederlanden, der nur in Form eines Tarifvertrages zustande kommen kann, auch auf seine Schutzgebiete ausdehnte, wird es nicht umhin können, bei dem Abschluß späterer Verträge die Kolonien ein für allemal an den Rechten der Handelsverträge teilnehmen zu lassen. Jedenfalls werden unsere Unterhändler alles vermeiden müssen, was die jetzige zollpolitische Gleichstellung deutscher Waren und Schiffe in den niederländischen Kolonien mit den Waren und Schiffen des Mutterlandes irgendwie gefährden könnte.

Der Spezialhandel Deutschlands mit Holland und den holländischen Kolonien gestaltete sich in den letzten Jahren (in Millionen Mark) wie folgt: Es betrug die

|                                         |      |      |      |      |
|-----------------------------------------|------|------|------|------|
| Einfuhr aus                             | 1899 | 1904 | 1907 | 1909 |
| den Niederlanden . . . . .              | 197  | 212  | 228  | 253  |
| den niederländischen Kolonien . . . . . | 63   | 100  | 188  | 186  |
| Zusammen:                               | 260  | 312  | 416  | 439  |
| Ausfuhr nach                            | 1899 | 1904 | 1907 | 1909 |
| den Niederlanden . . . . .              | 321  | 410  | 452  | 454  |
| den niederländischen Kolonien . . . . . | 21   | 28   | 44   | 41   |
| Zusammen:                               | 342  | 438  | 496  | 495  |

Hiernach ist unsere Einfuhr aus den Niederlanden und den niederländischen Kolonien in den letzten zehn Jahren um 179 Millionen Mark oder 69 Prozent gestiegen, unsere Ausfuhr nach dort um 153 Millionen Mark oder 45 Prozent. Bezeichnend an der Einfuhr ist, daß sie überwiegend aus Erzeugnissen der Landwirtschaft und Fischerei besteht, während sich die Ausfuhr außer Kohlen vornehmlich aus Fertigfabrikaten der Eisen- und Textilindustrie zusammensetzt. Wenn demnach jetzt die Niederlande Zölle zum Schutze der nationalen Arbeit einführen wollen, werden sie die Hoffnung haben, sich vom Bezuge ausländischer Halb- und Fertigfabrikate möglichst unabhängig zu machen. Allein Holland wolle nicht vergessen, daß es für seine Fabrikate nur einen verhältnismäßig kleinen Inlandsmarkt hat und deshalb auf die Ausfuhr angewiesen ist, wenn es durch den Übergang zum industriellen Großbetrieb sich wettbewerbsfähig erhalten will. Eine Ausfuhr nach Deutschland und Belgien wird durch hohe Zollmauern sehr erschwert, der englische Markt dürfte die längste Zeit ohne

Zollschutz gewesen sein, und die Aufnahmefähigkeit in den eigenen Kolonien ist wegen der Bedürfnislosigkeit und mangelnden Kaufkraft der allerdings zahlreichen Bevölkerung (rund 38 Millionen) gering. Wenn Holland entgegen allen Wandlungen der europäischen Handelspolitik in den letzten Jahrzehnten dem Freihandel treu geblieben ist, um seinem lebhaften Zwischenhandel keinen Abbruch zu tun, dann haben diese Gründe auch jetzt noch dieselbe Bedeutung wie früher. Man muß nur einmal die Richtungen des Rotterdamer Handelsverkehrs näher untersucht haben, um zu erkennen, daß die Expedition bedeutender ist als der Eigen- (Aktiv-) Handel, und es kann nicht geleugnet werden, daß selbst der mäßigste und liberal gehandhabteste Zoll dem Durchgangsverkehr stets Umständlichkeiten und Kosten bringt. Da aber Getreidezölle unabwendbar Lohnsteigerungen im Gefolge haben, liefen Rotterdam und Amsterdam Gefahr, ihren alten Ruf als billige Häfen zu verlieren. Deshalb sind vor allem die Handelskreise freihändlerisch gesinnt, während die Landwirte und gewerblichen Arbeiter für Schutzzölle eintreten.

Allein die holländischen Handelskreise sind nicht nur freihändlerisch gesinnt, sondern sie werden auch in allen ihren handelspolitischen Erwägungen von dem Gedanken getragen, mit dem benachbarten Deutschen Reiche wirtschaftlich in gutem Einvernehmen zu leben. Die Überlegenheit des Verkehrs mit Deutschland ist so stark, daß sie dem Außenhandel des Königreichs geradezu den Stempel aufdrückt \*). Wenn auch der Verkehr Hollands mit Belgien und Großbritannien bedeutende Ziffern aufweist, so reicht er an die des deutsch-holländischen Warenaustausches nicht heran. Man verschließt sich deshalb in den Niederlanden auch nicht der Erkenntnis, daß jede Mißstimmung in den handelspolitischen Beziehungen zwischen beiden Ländern für Holland die nachteiligsten Folgen haben würde. Schon der Bau des Dortmund—Ems-Kanals hat im Königreiche stark beunruhigt, da der deutsche Verkehr nach den eigenen Nordseehäfen dadurch abgelenkt werden könne. „Ist Deutschland nicht mehr das Hinterland von Holland,“ schreibt E. Francke\*\*), „dessen wirtschaftliches Gedeihen in hohem Maße durch dies (gute handelspolitische) Verhältnis bedingt ist, so verlieren die Niederlande nicht nur ihren wichtigsten Lieferanten, sondern auch ihren besten Kunden. Für uns wäre ein solches Zerwürfnis vielleicht recht schmerzlich, für den Nachbarstaat aber wäre es geradezu ein tödlicher Schlag.“

Aus solchen Umständen heraus erklärt es sich, daß eine wirtschaftliche Vereinigung der beiden Länder schon frühzeitig zur Erwägung stand, und das um so mehr, als sich die beiderseitigen Produktionen mehr ergänzen als Konkurrenz bereiten. Nach der Lostrennung Belgiens von Holland kam ein Anschluß der Niederlande an den deutschen Zollverein nur wegen der Abneigung des

\*) Auf einen zahlenmäßigen Nachweis hierfür müssen wir leider verzichten, da die einzig hierfür in Betracht kommenden Quellen holländischen Ursprungs sind und diese als die fehlerhaftesten unter den gleichartigen handelsstatistischen Aufstellungen der größeren Handelsstaaten gelten.

\*\*) Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. 90, S. 234.

Königs nicht zustande. Trotzdem griff Friedrich List in seinem „Nationalen System der politischen Ökonomie“ 1841 den Gedanken von neuem auf und verglich in seiner drastischen Sprache Deutschland ohne Holland mit einem Hause, „dessen Türe einem Fremden gehört“ \*). Einen bedeutsamen Umfang nahm die Diskussion über die Zollvereinsfrage jedoch erst in den neunziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts an, als der politische Horizont Ereignisse zeigte, welche imperialistischen Charakter trugen und den Holländern zu denken gaben, daß auch sie in fernen Meeren ein Kolonialreich von hohem Werte besitzen. Wir meinen den Jameson-Einfall, den Krieg der Vereinigten Staaten gegen Spanien und den Burenkrieg. In weiten Kreisen der Niederlande ließ man die politischen Bedenken fallen, welche bis dahin einem Zollbündnis entgegengestanden hatten und dahin gingen, daß ein wirtschaftlicher Anschluß an das Deutsche Reich notwendigerweise einen politischen nach sich ziehen würde. Trotzdem an der nach ihrem Ausgangspunkt benannten „Haager Bewegung“ hervorragende Politiker, Staatsmänner, Gelehrte und Volksvertreter standen, hat sie doch niemals amtlichen Charakter angenommen. Denn außer den politischen Gründen wirkten solche wirtschaftlicher Natur mit, insbesondere der Wunsch Hollands, bei seiner Freihandelspolitik zu bleiben, um dem Zwischenhandel keinerlei Hemmnisse entgegenzusetzen. Andere Stimmen hielten die wirtschaftlichen Ursachen jedoch nicht für so ausschlaggebend. So schrieb beispielsweise der „Haagsche Courant“ im Juni 1899, daß die aus einem deutsch-holländischen Zollvereine entspringenden Vorteile in „einer größeren Sicherheit für unsere (d. h. holländischen) Kolonien, in einem ausgedehnteren Arbeitsfelde für unsere Industrie infolge der Erleichterung der Zollschwierigkeiten, die dem deutsch-holländischen Warenaustausche entgegenstehen,“ beständen und daß die Minister, welche einen solchen Zollverein abschließen würden, ein erhabenes Werk für Holland vollbrächten.

Auch auf deutscher Seite hat man sich mit der Angelegenheit beschäftigt. Namentlich haben die Alldeutschen den Vereinigungsplan aufgegriffen\*\*), auf dessen Rundgebungen hier aus Platzmangel jedoch nicht eingegangen werden soll. Daneben haben Gelehrte von Ruf die Frage einer näheren Betrachtung unterzogen. So vor allem Sartorius von Waltershausen\*\*\*), der für beide Länder in einem Zollbündnis große Vorteile sieht, und Anton †), der auch auf die sich aus einem Zollverein ergebenden internationalen Schwierigkeiten hinweist. Beide Schriftsteller versuchen eine rechnerische Feststellung der Vorteile und kommen auf der Grundlage des Budgets von 1898 zu dem Ergebnis, daß sich die holländischen

\*) Ausgabe von Ekeberg, 1888, S. 329.

\*\*) E. Hasse, „Deutsche Weltpolitik“ passim; Waldersee, „Was Deutschland braucht“, 1897; Bley, „Die Weltstellung des Deutschland“, 1897; Reismann-Grone, „Die deutschen Reichshäfen und das Zollbündnis mit Holland“, 1899.

\*\*\*)) „Zeitschrift für Sozialwissenschaft“, 1900. (Ein holländisch-deutscher Zollverein.)

†) „Ein Zollbündnis mit den Niederlanden“ (Jahrbuch der Geheftigung, 1902). Siehe auch Stubmann, „Holland und sein deutsches Hinterland“, 1901.

Zolleinnahmen durch einen wirtschaftspolitischen Zusammenschluß der Länder von 15 auf 43 Millionen Mark steigern würden und die zolltechnischen Schwierigkeiten durch Übergangsabgaben gehoben werden könnten. Aber in den letzten zehn Jahren hat die Zollvereinsfrage in beiden Ländern keine nennenswerten Fortschritte gemacht oder wertvolle Veröffentlichungen und Rundgebungen gezeitigt, und es scheint heute, als ob auch bei den neuen Vertragshandlungen etwaige Erörterungen über den akademischen Charakter kaum hinausgehen werden. „Käme . . . die Frage in den (holländischen) Kammern zur Verhandlung, so würde sie gewiß mit großer Mehrheit verneint werden.“ Dieser 1900 von E. Francke\*) getane Ausspruch besteht unseres Erachtens auch heute noch zu Recht. „Deutschland muß jedenfalls von jedem unmittelbarem Schritte zur Herbeiführung eines deutsch-holländischen Zollvereins Abstand nehmen. Holland möge zu Deutschland kommen. Wir haben seinen Schutz nicht nötig, so wünschenswert auch sein Anschluß sein mag. Aber wir können hinzufügen, daß Deutschland jeden aus Holland kommenden Vorschlag mit Wohlwollen aufnehmen und prüfen muß und es an Bemühungen nicht fehlen lassen darf, die Einigung des vom Hauptstamme abgetrennten Gliedes der deutschen Völkerfamilie herbeizuführen\*\*).“

Die Notwendigkeit der Neuregelung des deutsch-niederländischen Handelsvertragsverhältnisses wird einerseits wegen des lebhaften Warenaustausches zwischen beiden Ländern, anderseits wegen des Umstandes, daß die Vertragsverhandlungen das Vorspiel zu der Erneuerung der Tarifverträge sein werden, eine hohe Bedeutung für sich beanspruchen. Soweit es sich um die Abänderung der Schifffahrtspolitischen Bestimmungen handelt, ist das Deutsche Reich der bittende und daher schwächere Teil; soweit jedoch die den Handelsverkehr betreffenden Vereinbarungen in Frage kommen, gilt dies für Holland. Die Neuregelung des handelspolitischen Verhältnisses zwischen beiden Ländern hat insofern über den einzelnen Fall hinausgehende allgemeine Bedeutung, als die Verhandlungen einen Prüfstein dafür abgeben werden, ob das Deutsche Reich die jetzige Richtung seiner Handelspolitik noch einige Zeit beibehalten kann oder ob in den nächsten Jahren schon ein Umschwung eintreten muß. Die Niederlande dagegen mögen erwägen, daß die weitere Entwicklung der deutsch-holländischen Handelsbeziehungen weniger von ihren eigenen Wünschen und Einsprüchen abhängt, als von der Gestaltung der Weltkonstellation, von der Politik der Großmächte und den inneren Verhältnissen der Niederlande. Der Übergang zur Schutzollpolitik wird den wichtigsten wirtschaftlichen Gegengrund für ein Zollbündnis zwischen beiden Ländern beseitigen.

\*) „Zollpolitische Einigungsbestreben in Mitteleuropa während des letzten Jahrzehnts“ (Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. 90 S. 237).

\*\*) W. Legis in der Münchner „Allgem. Ztg.“ vom 21. Februar 1900.