tigen Zustandes der Englischen Fabriken und desjenigen zur Zeit des Englisch-Chinesischen Krieges sein, welche die Anlage C. enthält.

Abschnitt III.

Mercantile Stellung und Bedeutung der Malayischen Territorien und der Philippinen.

Es liegt auf der Hand, daß die neue Ordnung der Dinge nicht nach allen Seiten gleichmäßig wirken kann und wirken wird, was uns recht klar werden muß, wenn wir die Verschiedenheit der Wege betrachten, auf welchen der Handel mit China seither betrieben wurde. Ein großer Theil des Geschäftsbetriebes war allerdings direct, aber ein anderer nicht unbedeutender Theil desselben, wurde indirect, besonders über Singapore besorgt, eine Einrichtung die bei der Lage des Chinesischen Handels, vor, und namentlich während des Krieges, selbst für andre Zweige als das Opium-Geschäft, in mehrfacher Hinsicht convenirte. Wo aber die Umstände es gestatten, da wählt der Handel gern die kürzeste und billigste Richtung, und vermeidet die unnöthige, mehr oder minder immer kostspielige, Vermittelung dritter Plätze. In denselben Verhältnissen daher, in welchen der directe Handel sich mehr und mehr Bahn bricht, muß der indirecte Handel leiden. Die Richtigkeit dieser Behauptung bewährt sich vollkommen bei Singapore, trotz der häufig entgegengesetzten Englischen Berichte. Ueberall dort hört man Klagen über die Abnahme des Transithandels nach China. So finden wir noch in dem Singapore free press price Current vom 3ten April 1845 folgende Notiz: The consumption among

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

neighbouring countries supplied from Singapore seems to be on the decrease, and the Junk traders this season appear afraid to purchase Piece goods, alledging their inability to import into China, in competition with European traders *). Mit der Abnahme dieses Geschäftszweiges ist aber auch die Abnahme des Geschäftes in Chinesischen Producten unzertrennlich verbunden. Dieses liegt ganz in der Natur der Sache. Können die Chinesen an eignen Märkten ihren Bedarf finden und ihre Producte verwerthen, wie dieses durch die neue Gestaltung der Verhältnisse möglich gemacht wird, warum sollten sie dann in der Ferne suchen, und in die Ferne führen, was in der Nähe besser und leichter zu haben und auch besser abzusetzen ist?

Die Unbehülflichkeit der Chinesischen Fahrzeuge oder Junken ist obendrein dem Verkehr keineswegs förderlich. Niemals unternehmen dieselben Reisen gegen den Monssoon **) und können daher zu maritimen Unternehmungen wenig Anreizung gewähren.

Aehnliche Ursachen haben in der Regel ähnliche Folgen. Die Ostindischen Stapelplätze theilen hinsichtlich ihres Zwischenhandels mit China ganz das Loos von Cadix, als es durch Abtrennung der Spanischen Colonieen, die Vermittlung des Handels mit denselben nicht mehr in seiner Macht hatte.

Im Uebrigen, werden diese Ostindischen Plätze, so sehr ihr Zwischenhandel auch leiden mag, für den Chine-

---

*) Die von Singapore aus versorgte Consumtion in benachbarten Ländern, scheint in Abnahme begriffen zu sein, und die Händler auf Junken scheinen abgeneigt, Stückgüter einzuhandeln, indem sie ihre Unfähigkeit anführen, nach China, in Concurrenz mit Europäischen Kaufleuten, zu importiren.

**) Ein regelmäßig zweimal im Jahre zwischen Nordost und Südwest wechselnder Wind.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

sischen Handel darum doch immer von erheblicher Bedeutung bleiben. Sie besitzen nämlich zu viele Producte, deren China in großer Menge bedarf, als daß ihnen der Aufschwung des Handels mit China nicht zu Gute kommen sollte. Ja, es kann behauptet werden, daß dieser Handel mit eignen Producten, für dieselben ersprieslicher werden könne, als es der bisherige Zwischenhandel war. Letzterer bewirkte, wie dieses überhaupt der Character des Zwischenhandels zu sein scheint, die Vernachlässigung der eignen Hülfsquellen des Landes. Die Geringfügigkeit des angebauten Terrains auf den Malayischen Territorien, mit Ausnahme derjenigen, welche Holland unterworfen sind, ist in der That auffallend, und man erstaunt beim Anblick der unermeßlichen Strecken des trefflichsten Bodens, die hier, wie auf den Philippinen, mit Urwald bedeckt, gänzlich unbenutzt daliegen. Holland allein, hat in dieser Hinsicht richtiger gesehen, und zu benutzen verstanden, was das eigne Land ihm gewähren konnte. Die Abnahme des Transito-Handels mit China, wird mit der Vermehrung des Producten-Absatzes nach dorthin, die nächste Aufmunterung werden, diesem so erfolgreichen Beispiele Hollands zu folgen, und der Cultur des eignen Bodens, der Wahrnehmung der nächstliegenden Handelsverhältnisse, mehr Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Hieraus muß für die Zukunft eine bedeutend vermehrte Wichtigkeit des östlichen Asiens, für den Handel Europa's mit diesem Theile der Welt entstehen. Aber es läßt sich auch mit Recht behaupten, daß schon für die gegenwärtigen Zustände derselbe eine nicht unerhebliche Bedeutung erlangt hat, deren Grund theils in der Wichtigkeit eines jeden einzelnen Marktes für sich allein betrachtet, theils in den engern Beziehungen liegt, in welchen diese Märkte zu einander und zu China stehen.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Fassen wir nun den Handel jedes einzelnen Marktes näher ins Auge, so werden wir folgende Resultate finden:

In Java betrug die Importation aus Europa und Amerika im Jahre 1841, ungefähr 20,000,000 Gulden.

In Singapore belief sich die Einfuhr

1838/39	aus Großbritannien	auf $	1,971,766
	= dem Nichtbritischen Europa	= =	95,047
	die Gesammt-Einfuhr	= =	8,266,605
1839/40	aus Großbritannien	= =	2,404,354
	= dem Nichtbritischen Europa	= =	156,024
	die Gesammt-Einfuhr	= =	10,577,644
1843/44	aus Großbritannien		
	Co's Rupies 5,959,229		
	oder ca.	= =	2,275,000
	dem Nichtbritischen Europa		
	Co's Rupies 1,157,000		
	oder ca.	= =	530,700

In Manila, dem alleinigen Einfuhr-Hafen der Philippinen für den fremden Handel wurde importirt:

		im Jahre 1842	1843
Weiße Longeloths u. Shirtings,	Yards	2,004,000	1,133,300
Graue do. do.	=	2,358,000	1,279,600
Cambrics	=	113,000	97,800
Baumwollene Drelle	=	352,000	604,500
Jaconnets, Muslins u. Lappets	=	467,000	602,800
Callicos und Kleider	=	663,000	186,700
Bengal Stripes u. s. w. . . .	=	126,000	57,300
Camlots und Lastings. . . .	=	82,400	21,400
Span. Stripes u. Ladies Cloth	=	9,200	4,200
Bobbinets nnd Spitzen	=	154,000	28,400
Ginghams	=	—	404,700
Hals- und Taschentücher . . .	Dutz.	82,900	97,300
Cambayas	Stück	58,400	37,000

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

		im Jahre 1842	1843
Nankeens	Stück	88,000	—
Segeltuch	=	3,800	1,000
Glaswaaren	=	196,000	51,300
Steingut	=	1,578,000	1,096,700
Baumwollene Schirme	=	—	22,200
Schreibpapier	=	92,400	151,400
Kupferbleche und Nägel	=	87,200	97,700
Eisen, Englisches u. Schwed.	=	1,292,000	564,500
Stahl	=	66,000	109,200
Blei	=	183,000	81,800
Europäisches Tauwerk	=	54,000	46,800
Weine	Gallonen	115,000	188,000
Bier	=	20,400	4,600
Branntwein, Span. u. Franz.	=	59,000	46,720
Genever	=	4,300	260

Die Exporten erreichten in Java im Jahre 1841 die Höhe von ca. 29,500,000 Gulden.

Die Singapore Listen weisen folgende Exporten nach:

1838/39	nach Großbritannien	$	1,155,210
	nach dem Nichtbritischen Europa	=	114,739
	Gesammt-Export	=	7,603,928
1839/40	nach Großbritannien	=	1,459,707
	nach dem Nichtbritischen Europa	=	158,807
	Gesammt-Export	=	9,374,482
1843/44	nach Großbritanien		
	Co's Rupies 2,915,503		
	oder ca.	=	1,377,800
	nach dem Nichtbritischen Europa		
	Co's Rupies 457,323		
	oder ca.	=	209,800

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Manila exportirte:

		in Jahre 1842	1843
Zucker	Picul	331,000	382,600
Caffee	=	12,700	11,600
Baumwolle	=	7,600	5,100
Hanf	=	106,000	94,600
Häute	=	12,200	12,000
Perlmutter	=	3,600	3,100
Schildkröten-Schaale	=	37	51
Manila Tauwerk	=	6,100	10,100
Sapan Holz	=	59,000	59,100
Reis	=	59,500	38,700
Paddy	=	5,900	—
Indigo	Quintals	4,100	6,100
Taback, verarbeiteter	=	38,200	31,500
Cigarren in Kisten v. 1000 St.	Kisten	60,400	40,300
Rum	Gallonen	91,000	1,000
Strohhüte	in No.	28,500	21,800
Goldstaub	Taels v. $1\frac{1}{4}$ Oz	8,400	1,690

Die Zahl der angekommenen und abgegangenen Schiffe, betrug:

Für Java im Jahre 1841,
angekommen 1905 Schiffe von zusammen $124,228\frac{1}{2}$ Last, (darunter 21 nicht Holländische Schiffe;)

Für Manila im Jahre 1842,
angekommen 175 Schiffe von zusammen 55,689 Tons, (darunter 5 Deutsche Schiffe von zusammen 1579 Tons;)

Für Manila im Jahre 1843,
angekommen 179 Schiffe von zusammen 56,552 Tons, (darunter 4 Deutsche Schiffe von zusammen 1169 Tons;)

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

(Für Singapore fehlen die Angaben.)
Für Manila im Jahre 1842,
abgegangen 179 Schiffe von zusammen 56,258 Tons,
(darunter 5 Deutsche Schiffe von zusammen 1574 Tons;)
Für Manila im Jahre 1843,
abgegangen 183 Schiffe von zusammen 58,661 Tons,
(darunter 3 Deutsche Schiffe von zusammen 936 Tons.)

Dieser Wirkungskreis erhält noch durch die reciproken commerciellen Beziehungen der einzelnen Märkte auf einander und auf China, eine wesentliche Erweiterung. In keinem andern Theile der Welt, finden wir in so engem Bezirk, eine solche Gesammtheit von Häfen, mit Hinterländern der verschiedensten Producte und Bedürfnisse.

Die so innige Verbindung aller dieser verschiedenen Häfen unter einander, gewährt dem Handel höchst beträchtliche Vortheile, sowohl dem directen Importhandel, als dem Zwischen- und dem Exporthandel. Kein einzeln stehender, wenn auch specifisch größerer Markt vermag Aehnliches zu bieten. Wir werden im weiteren Verfolge unserer Darstellung auf diesen Gegenstand noch einmal zurückkommen und beschränken uns daher vorläufig auf das, was wir eben gesagt haben. Nur die Bemerkung möge hier noch eingeschaltet werden, daß gerade durch die Eröffnung der östlichen Häfen China's, dem Zwischenhandel im Allgemeinen, besonders aber dem Reishandel zwischen den Malayischen Ländern und den Philippinen einerseits, und China andrerseits, neue Wege gebahnt sind, deren Werth um so höher anzuschlagen ist, als wir in China, unseren Concurrenten gegenüber, keinen Differential-Zöllen unterworfen sind.

Zum Schluß erlauben wir uns, hier noch auf die Eigenthümlichkeit des Handels mit dem östlichen Asien und

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

China hinzuweisen, durch welche unsere Schiffahrt eine vermehrte national-ökonomische Bedeutung erlangt.

Der Natur der Sache nach, sind nämlich die Frachten von dem Asiatischen Archipel und China höher als die von anderen Ländern und Welttheilen, wegen der durch die längere Dauer der Fahrten erforderten größeren Auslagen für Schiffsbau, Proviant, Gage u. s. w., welche die Fracht repräsentirt. Diese Gegenstände bestehen obendrein nur aus einheimischen Erzeugnissen und werfen in der Regel für den Einheimischen allein Gewinn ab. Für den Consumenten im Inlande kann dagegen die höhere Fracht keine Vertheurung herbeiführen, da die meisten Producte des Ostens, bei oft größerer Güte, viel billiger sind an Ort und Stelle, als dieselben Producte in Amerika. Man wird sie daher, weil sie billiger eingekauft sind, trotz der höheren Fracht, den Consumenten nicht zu einem größeren Preise zu verkaufen brauchen, den Mehrgewinn durch die Fracht aber, als reinen Vortheil für die Handelsbilanz ansehen können. An den Handel mit China knüpft sich noch außerdem der günstige Umstand, daß wir alle aus der Rhederei und den Frachtverhältnissen dabei entspringenden Vortheile größtentheils für uns allein behalten würden, sobald unsere Flagge sich eines entsprechenden Schutzes erfreut. Denn bei dem unentwickelten Zustande der Chinesischen Schiffahrt, werden Chinesische Schiffe unsere Häfen nicht besuchen können, und wir daher auch nicht genöthigt sein, mit ihnen zu theilen.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf