

Nr. 2.2.3.23

**Friedrich Peil, Inhaber der Firma Friedrich Peil in
Hongkong, Marktbericht über Manila, 9. Juli 1871**

Marktbericht

Bearbeitet von: Friederike Sattler

Fundort: Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv, Hamburg (SHWA), S/562, Jg. 1871

Formalia: 1 Bogen à 4 Seiten, auf der 1., 3. und 4. Seite bedruckt, mit einer handschriftlichen Ergänzung.

Regest:

In seinem Marktbericht vom Juli 1871 legt der in Hongkong ansässige deutsche Kaufmann Friedrich Peil dar, dass der Handel mit Manila und den Philippinen allein schon wegen der viel geringeren Bevölkerungszahl sicher nie die Bedeutung des Handels mit China erreichen werde, es angesichts der grundsätzlich günstigen geographischen Lage der Inselgruppe aber doch bemerkenswert sei, wie langsam er sich bisher entwickelt habe. Er lastet dies einer verfehlten Handelspolitik der spanischen Kolonialregierung an, die an Zöllen, Beschränkungen und Monopolen festgehalten habe, statt den freien Handel zu fördern und für die Einrichtung von Post- und Dampfschiffverbindungen zu sorgen. In jüngerer Zeit scheine sie ihren Kurs jedoch zu revidieren, die Aufhebung der Differentialzölle im April 1871 sei ein erster Schritt in die richtige Richtung. Peil nennt weitere Schritte, die in seinen Augen erforderlich sind, um den Handel zu heben, darunter vor allem die Verbesserung der Transport- und Kommunikationswege. Die Chancen für den vermehrten Absatz europäischer, insbesondere auch deutscher und österreichischer Textilwaren, die im Vergleich mit den bisher in Manila stark präsenten Angeboten englischer und schweizerischer Hersteller billiger angeboten werden könnten, beurteilt er durchaus günstig.

[1. Bogen, 1. Seite]

[Nachträglich handschriftlich ergänzt: Manila]

[Runder Stempel des Urhebers]

BERICHT

von

F. PEIL, CHINA.

[1. Bogen, 2. Seite: blanco]

[1. Bogen, 3. Seite]

Anknüpfend an meinen Bericht vom Februar will ich jetzt versuchen in Nachstehendem ein möglichst klares Bild von den Geschäfts-Verhältnissen in dem nahegelegenen Manila zu entwerfen, welcher Markt vor kurzem von Jemand aus meinem Hause persönlich untersucht worden ist.¹

1 Der erwähnte Marktbericht vom Februar 1871 ist überliefert in: RWWA, Abt. 22, Nr. 7, Fasz. 1.

Vor Allem kann man bei den Philippinen von der Bedeutung und jener stetigen und raschen Fortentwicklung des Handels wie bei den Chinesischen Hafen-Plätzen nicht sprechen. Selbstverständlich ist es, dass der Handel Manila#s, welches die Hauptstadt eines Landes von nur circa 5 Millionen Einwohner ist, nie mit demjenigen China#s verglichen werden kann, aber wenn man einen Blick auf seine Entwicklung wirft, so ist es traurig zu bemerken, wie langsam selbige vorangeschritten ist. Bedenkt man, dass die bedeutende Inselgruppe der reichen und productions fähigen Philippinen, deren gesamter Handel sich so zu sagen in Manila concentrirt, schon 300 Jahre eine Europäische Colonie bildet, berücksichtigt man ferner die günstige geographische Lage Manila#s, wie es für den Verkehr mit Hongkong, Singapore, dem Malayischen Archipel, dem Norden China#s und Japan#s und den übrigen Inseln der Philippinen so günstig liegt, so wird jeder urtheilen, Manila hätte der HauptHandelsplatz hier im Osten werden müssen.² Statt aber diese ihm gebotenen Chancen zu benutzen, hat es sich von Plätzen viel jüngeren Datums überflügeln lassen. Und wem hat Manila diese unerfreulichen Entwicklungs Resultate zu verdanken? Der unweisen Handels Politik Spanien#s! Sie hat dem Aufblühen Manila#s und folglich der gesamten Philippinen auf die unverzeihlichste Weise entgegengewirkt, in dem sie den Verkehr durch mangelhafte, zum Theil unsinnige Ein- und Ausfuhr-Zölle, Differential Abgaben, allerlei Beschränkungen, Monopole, unregelmässige Verbindung mit Europa und den andern Philippinischen Plätzen, verspäteten Anschluss an die allgemeine Post Verbindung, mangelhafte Ausbeutung der sich auf den Philippinen in so grosser Menge vorfindenden Reichthümer erschwert. Noch vor circa 15 Jahren war Manila nicht in den Kreis der Dampfschiff Verbindungen im übrigen Asien und Anschluss an die Europäische Post gezogen. Erst seit dem Jahre 1856 wurde eine regelmässige Verbindung zwischen Hongkong und Manila hergestellt, welcher jedoch eine grosse Unregelmässigkeit nachgerühmt wurde. Bis in die 20er Jahre dieses Jahrhunderts waren die Philippinen so zu sagen hermetisch verschlossen, und erst im Jahre 1829 durften die Fremden ihren Aufenthalt in Manila nehmen. Diese Concession übte einen günstigen Einfluss auf den Handel aus, welcher indess von weit grösserer Bedeutung hätte werden können, wenn obige Concession nicht durch gleichzeitige Beschränkungen zu einer halben Massregel herabgedrückt worden wäre. Das Innere des Landes nämlich blieb den Fremden verschlossen und die Besitz-Erwerbung untersagt. In Folge dessen musste die Ausbeutung der Junsel [sic!], welche nur mit Erfolg von Fremden, und nicht von den im Handel unfähigen Spaniern, betrieben werden konnte, unterbleiben.

Auch die weiteren, in Folge allgemeinen Drängens, vom Gouvernement gemachten Concessionen waren mit Beschränkungen aller Art verknüpft, übten indess stets ihre günstige Einwirkung auf den allgemeinen Geschäftsverkehr aus. Aber trotzdem, dass die Regierung sah, dass die ihr abgepressten halben Concessionen heilsam wirkten, hat sie sich gegen alle weiteren und gründlicheren Geschäft-Verkehrs Erleichterungen bisher noch immer gesträubt. In jüngster Zeit scheint es indess, dass sie die Verkehrtheit ihrer bisherigen Politik einzusehen und den Bedürfnissen des Landes Rechnung zu tragen anfängt. Der erste Schritt zum Guten wäre denn auch schon mit der am 4 April d. J. vollzogenen Aufhebung der Differential Zölle geschehen. Um aber den Handels-Verkehr auf den Philippinen in richtiger und wirksamer Weise zu heben, bedarf es noch sehr vieler Verbesserungen und Concessionen, wovon die aller nothwendigsten die folgenden sein dürften:

Beseitigung der Taback und sonstiger Monopole, freier Handel in Manila und in neu zu eröffnenden Häfen auf den Philippinen. Verbesserung der Communication mit dem Auslande, besonders directe Steamer- und Post Verbindung mit Singapore, wodurch in der Correspondenz mit Europa 5 bis 6 Tage an Zeit gewonnen würde. Sodann Anschluss an die nunmehr vollendete Europäisch-Ostasiatische Telegraphen Verbindung-via Singapore, vermittelt welcher Nachrichten in 1 bis 2 Tagen von Manila nach Europa und zurück befördert werden könnten. Diese letztere Verbesserung scheint mir besonders dazu geeignet, wohlthätig zu wirken, der dann ermöglichte rasche Austausch der Ideen muss das Geschäft in Manila unbedingt beleben. Die Beseitigung vorerwähnter Mängel würde in erster Linie ihren directen Einfluss auf den Export geltend machen, sodann würde aber auch das Import Geschäft dadurch bedeutend gehoben werden, denn je mehr Geld durch Exporte ins Land kommt, desto grosser wird auch der Consum in ausländischen Importen sein. Wenngleich das Importgeschäft unter den vielfachen Beschränkungen zu leiden hat, so bietet Manila doch immerhin ein nicht unbedeutendes und interessantes Absatz Gebiet für die verschiedenartigsten Europäischen Artikel, welche grösstentheils von England und der Schweiz geliefert werden. Die Deutsche und Oesterreichische Industrie sollte

2 Diese Erwartung hatte auch deutsche Reeder und Kaufleute, unter ihnen beispielsweise Georg Heinrich Wappäus und Johann Heinrich Peters, dazu bewegt, ihre Geschäft nach den Philippinen auszudehnen, was aber nur bedingt gelang. Vgl. *Salazar*, German Economic Involvement; *Schult*, Deutsch-philippinische Beziehungen.

diesem Markte eine grössere Aufmerksamkeit schenken, als es bisher geschehen ist, und sich lebhafter an dem Export dahin betheiligen. Es wird ihr dies nicht schwer fallen, da in Deutschland fast alle Artikel für Manila ebenso billig als in England und der Schweiz hergestellt werden können. Durch die 300 jährige Herrschaft der Spanier sind bei der Bevölkerung der Philippinen die mannigfachsten Bedürfnisse [sic!] für Europäische Artikel geweckt worden. Der Consum an Europäischen Fabrikaten erstreckt sich auf fast sämmtliche Artikel, und es sind nur wenige die dort nicht abzusetzen sind. Vieles, was früher im Laude selbst fabrizirt wurde, besonders Gewebe, wird jetzt von Europa geliefert, weil die träge einheimische Bevölkerung es vorzieht, die Gewebe, zum theil billiger als sie selbige herstellen kann, von den Fremden zu kaufen und sich dadurch die Arbeit der Anfertigung zu ersparen.

Während die fremden Häuser in Manila das Engros Geschäft in Händen haben, wird das Detail und grösstentheils auch das Vermittlungs Geschäft nach dem Innern fast ausschliesslich von Chinesen besorgt, welche sich auch hier wieder als Pioniere des Handels bewähren.³ Sie entfalten die grösste Geschäftsthätigkeit, und ohne sie würde der Handel Manila#s noch bedeutend zurück sein. Nächst den Chinesen sind sodann noch die Chinesischen Mestizen als Triebfedern des Verkehrs zu nennen.[1. Bogen, 4. Seite]

Unter den Import Artikeln nehmen als Stapelartikel baumwollen Waaren besonders White und Grey Shirting, Cambric, Jaconnets und Garne, den ersten Rang ein. Der Consum darin ist ein sehr bedeutender. Dringend wünschenswerth [sic!] wäre es, dass die Deutsche Industrie in ihrer Entwicklung bald so weit vorgeschritten wäre, dass sie sich an dieser bedeutenden Geschäfts Branche in wirksamer Weise betheiligen könnte. Der Elsass besonders hoffe ich, wird bei einigen Anstrengungen schon sehr bald im Stande sein in seinen Baumwollen Fabrikaten hier in Ost Asien erfolgreich die Concurrenz gegen England aufnehmen zu können, besonders wenn Bremen oder Triest durch den voraussichtlich gesteigerten Consum in Roh Material als Stapelplatz Liverpool und London Concurrenz machen kann. Darnach finden eine Anzahl bunt gewebter seidener, halbseidener wollener, halb und baumwollener Artikel wie Gingham, Cambayas, Tapiz, Pañuelos, welche zur Kleidung für die Bevölkerung beiderlei Geschlechts dienen, ebenfalls grossen Absatz. Diese Stoffe haben ein ganz besonderes Interesse für Deutschland, da selbige dort jedenfalls konkurrenzfähig gegen England und die Schweiz, welche Manila fast ausschliesslich damit versehen, gearbeitet werden können. Mehrere dieser gemusterten Artikel sind der Mode unterworfen, besonders diejenigen, welche von den zahlreichen Mestizinnen gebraucht werden, da die letzteren ihren Geschmack häufig wechseln. Es ist desshalb [sic!] bei Anssendungen darin grosse Vorsicht zu gebrauchen. Es muss immer so wenig wie möglich von einem Muster, jedes Assortiment so klein wie möglich und nie ein grösserer Posten auf einmal, sondern in kleineren successiven Partien geschickt werden. Die Haupt Verkaufs-Zeit beginnt im October und nimmt successive bis April ab, während vom April bis September, als der Regenzeit, das Geschäft ziemlich ruhig ist. Diejenigen Waaren welche von der Feuchtigkeit leiden, in Qualität oder Farbe, sollten während der Regenzeit weder in Manila ankommen noch dort lagern.

Eine Besprechung der zahlreichen übrigen Import Artikel würde hier zu weit führen, ich beschränke mich darauf zu wiederholen, dass sich fast jeder Artikel in Manila absetzen lässt und dass fast alle von Deutschland und Oesterreich geliefert werden können. Mein Haus in Cöln a Rhein, dem ich Proben von den baumwoll und gemusterten sowie meisten übrigen Artikeln nebst einem ansehnlichen [sic!] Bericht darüber sende wird gern jede gewünschte spezielle Auskunft geben.

Hongkong im Juni 1871.

F. PEIL.

3 Zur Bedeutung chinesischer Unternehmerfamilien für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Philippinen: *Palanca, Chinese Business Families*.