

1./V. 1918

Spaniens Wirtschaftslage.

Die jüngste Kundmachung der Zentralmächte, die verschiedene Vorkehrungen treffen wollen, „damit die durch den U-Bootkrieg entstandenen wirtschaftlichen Schwierigkeiten Spaniens möglichst gemildert werden“, lenken die Aufmerksamkeit auf die gegenwärtige Wirtschaftslage des Königreichs Spanien. Spanien hat aus dem Kriege in mancher Hinsicht verhältnismäßig mehr Nutzen gezogen als irgendein anderes neutrales europäisches Land. Die jetzige innere spanische Anleihe wird zu sehr günstigen Bedingungen herausgegeben; ungefähr zwei Drittel werden zur Fundierung der schwelenden kurzfristigen Schuld verwendet. Im Juli 1914 war der spanische Wechselkurs auf London 26:15 Pesetas für ein Pfund Sterling, jetzt ist er bloß 21:70 Pesetas. Die Bank von Spanien verfügt derzeit über erheblich größere Geldmengen als bei Kriegsausbruch. Der spanische Außenhandel zeigt nach den von der Zeitschrift *Scotsman* gegebenen Daten folgende Zahlen in Pfund Sterling (ohne die Metallgeldbewegungen): Einfuhr 1913 52,2 Millionen; dagegen 1916 36,5 Millionen. Ausfuhr 1913 42,28, 1916 54,72 Millionen. Mithin ergibt sich im Jahre 1916 gegenüber dem Jahre 1913: Abnahme der Einfuhr um 15,72, Zunahme der Ausfuhr um 12,44 Millionen. Im Jahre 1913 belief sich der Ueberschuß der Einfuhr gegen die Ausfuhr auf 9,96; im Jahre 1916 der Ueberschuß der Ausfuhr gegen die Einfuhr auf 18,20 Millionen — Zahlen, die geradezu das Ideal einer günstigen Handelsbilanz darstellen. In Friedenszeiten war der Handelsverkehr unserer Monarchie mit Spanien gering. Wir haben im Jahre 1913 von Spanien Waren im Werte von 16,82 Millionen Kronen eingeführt, darunter hauptsächlich Schwefelkies (3 Millionen Kronen), Korkstöpsel (2½ Millionen Kronen), Paprika (2,2 Millionen Kronen), Eisenerze, rohe Schaf- und Lammfelle usw. Die Ausfuhr Österreich-Ungarns nach Spanien belief sich im ganzen auf 8,67 Millionen Kronen, darunter gefärbtes Bau- und Nutzholz (1,42 Millionen Kronen), Metallwaren (1,29 Millionen Kronen), emailliertes Blechgeschirr, Holzwaren (Waren aus Drechsler- und Schnitzstoffen) u. a.

Viel bedeutender war der Handelsverkehr Spaniens mit unseren Bundesgenossen. In der spanischen Einfuhr nahm Deutschland vor dem Kriege hinter England und Frankreich den dritten Platz ein. Auch in der Ausfuhr stand Deutschland an dritter Stelle, freilich in weitem Abstände hinter Frankreich und England.

Bei Betrachtung der jetzigen Einfuhr- und Ausfuhrziffern darf nicht übersehen werden, daß der Gesamthandel Spaniens während des Krieges trotz der wesentlich erhöhten Preise aller Waren um einige Prozent geringer geworden ist. Dies geht auch aus den in den Schifffahrtsausweisen enthaltenen Daten hervor. Es wurden im Jahre 1916 — gegenüber den in Klammern angeführten Zahlen des Jahres 1913 — auskariert und verladen 14,46 Millionen Tonnen (20,6); davon standen unter spanischer Flagge 5,67 (6,87) und unter fremder Flagge 8,78 (13,79) Millionen Tonnen. Die Abnahme beträgt ungefähr 17 Prozent bei spanischen und 36 Prozent bei ausländischen Schiffen. An letzterer Abnahme ist zweifellos das Verschwinden der österreichisch-ungarischen und deutschen Flaggen schuld. Weniger befriedigend ist der Bahnverkehr. Die spanischen Blätter klagen darüber, daß die größten Anforderungen an die Eisenbahnen von der Regierung gestellt werden; nur 25 Prozent des Eisenbahnverkehrs dienen der Ausfuhr in den Häfen. Dies führte zu Transporthindernissen,

so beispielsweise zur Verstopfung des Hafens von Valencia. Damit steht auch die wirtschaftliche Bedrängnis der Bevölkerung im Zusammenhang, da das nationale Gedeihen eines neutralen Landes infolge abnormaler Verhältnisse keineswegs eine entsprechende Besserung in der sozialen Wohlfahrt seiner Bewohner bedeutet. So befindet sich die Küstenbevölkerung, für die die Apfelsinenernte wirtschaftlich alles bedeutet, in großer Notlage. Sobald die Regierung Abhilfe und die Sendung von 400 Eisenbahnwagen versprach, besserte sich die Stimmung. Es ist daher zu hoffen, daß die von den Mittelmächten in Aussicht gestellten Maßnahmen, wie Ankauf spanischer Agrarprodukte im größten Umfang, Begünstigung des spanischen Seeverkehrs, Beistellung von Kohlen für die spanischen Schiffe und anderes mehr, mittelbar und unmittelbar den breiten Bevölkerungsschichten zugute kommen werden, zumal die Mittelmächte „auch weiterhin bemüht bleiben, innerhalb der durch die militärischen Notwendigkeiten gezogenen Grenzen die wirtschaftlichen Schwierigkeiten Spaniens nach Kräften zu erleichtern“. Dies liegt im beiderseitigen Interesse. Denn Spanien ist ein Land mit reichen Hilfsmitteln, das nach dem Kriege im zwischenstaatlichen Warenaustausch eine größere Rolle als vordem spielen und seine Produktion, besonders die von Wein, Früchten, Gemüse usw., bedeutend steigern könnte. Auch der große Reichtum Spaniens an Mineralien aller Art wird nur in sehr geringem Maße arsgenützt. Was die Entwicklung andauernd niederhält, ist der Mangel jeglichen Schutzes für die heimische Industrie sowie das System der Konzessionen, das, soweit es nicht das Kapital von diesen Industrien überhaupt fernhält, Trübsbildungen mit ihren Nachteilen und Auswüchsen begünstigt. Besonders empfindlich machen sich jetzt die Unterlassungen Spaniens auf dem Gebiet des Kohlenbergbaues geltend, der an und für sich und bei Ausgestaltung der Beförderungsmittel befähigt wäre, das Land reichlich mit Kohle zu

versorgen. Die hier kurz skizzierten Zukunftsmöglichkeiten des Königreiches haben es wohl mit sich gebracht, daß in letzter Zeit zahlreiche englische Großbanken, trotz dem bei der spanischen Regierung erhobenen Einspruch heimischer Bankiers, in Spanien Zweigniederlassungen errichtet haben. Dies ist wieder ein Beispiel dafür, daß die Entente-Staaten sich alle Mühe geben, ihre durch die Abiperrung der Mittelmächte vom Weltverkehr sehr günstige handelspolitische Lage auch für die Zukunft voll auszunützen, und daß es nach dem Kriege eine unserer wichtigsten Aufgaben sein wird, diesen ihren Vorprung rasch nachzuholen.