

Dr DANICA MILIĆ, conseiller scientifique
de l'Institut d'Histoire, Belgrade

LES RELATIONS AVEC LE MONTÉNÉGRO DANS LE CADRE DE LA POLITIQUE ÉCONOMIQUE GÉNÉRALE DE L'ITALIE ENVERS LES BALKANS JUSQU'À L'ANNÉE 1915

Vers la fin du XIX^e siècle, le potentiel économique de l'Italie unifiée se manifesta rapidement, grâce au développement intensif de l'industrie et du commerce qui ont influé aussi sur le changement du caractère agraire de l'économie nationale italienne. Pourtant, la production agricole a également réalisé, dans l'intervalle de 1885–1915, un accroissement important de sa valeur par le saut de 5 à 7 milliards de liras. Dans la production industrielle les conditions se développaient avec succès. Dans l'industrie cotonnière déployaient leur activité jusqu'en 1911 210 entreprises, organisées en sociétés anonymes avec un capital de 400 millions de liras, ce qui a permis à la production domestique de dépasser dix fois l'importation des produits de coton et à l'Italie de devenir, du pays importateur, ce qu'elle était vers la fin du XIX^e siècle, un pays exportateur des tissus de coton. L'industrie chimique a également quintuplé sa production et l'industrie automobile, encore insignifiante à la fin du XIX^e siècle, a atteint en 1908 la valeur des exportations de 28 millions de liras, un succès auquel les entreprises telles que Fiat, Spa, Pirelli, Michelin et autres ont joué une grande part. Bref, l'industrie italienne qui ne disposait pas d'importantes sources domestiques d'énergie et de matières premières minérales, a réalisé, depuis la fin du XIX^e siècle jusqu'à la fin de la première décennie du XX^e siècle, un degré enviable de développement qui était présenté, dans la statistique pour l'année 1911, par 250.000 entreprises et 2,3 millions d'ouvriers employés. Par là furent créés les conditions favorables pour l'augmentation du commerce d'exportation et pour l'inclusion de l'économie italienne dans la compétition sur un pied d'égalité avec les pays européens développés. L'accroissement de l'exportation de deux fois, de 3 à 6 milliards de liras (de 1900 à 1912), a contribué aussi à l'agrandissement de la marine mar-

chande italienne de cinq fois. Les mouvements adéquats ont été observés aussi dans le système bancaire et les autres domaines de la vie économique qui exercent une influence particulière sur la vie socio-politique.

Parmi les pays européens qui établissent, vers la fin du XIX^e siècle, des liens et rapports économiques permanents avec les pays balkaniques qui ont pour la plupart acquis l'indépendance et la souveraineté au Congrès de Berlin, se trouve aussi l'Italie. Au début on conclut une série de traités relatifs au commerce extérieur, par lesquels, bien qu'ils fussent tous basés sur la clause de la nation la plus favorisée, chaque partie contractante cherchait à obtenir des privilèges spéciaux pour l'importation de ses marchandises. Cette période initiale a été caractérisée par divers contacts en vue d'améliorer leur connaissance mutuelle, à quel contribuaient aussi les expéditions de recherche des équipes de savants et experts des pays plus développés, en vue d'explorer les richesses naturelles des régions balkaniques et d'évaluer les résultats obtenus relativement à l'opportunité des investissements et de l'exploitation organisée des ressources naturelles particulières. Les pays balkaniques, où il avait aussi commencé, dans les dernières décennies du XIX^e siècle, le processus de la modernisation dans l'économie et la société, la construction accélérée des voies de communication et l'établissement des premières entreprises industrielles, envoient leurs commerçants aux pays développés en vue d'examiner le marché pour le placement de leurs matières premières et les produits demi-manufacturés, mais aussi les conditions de crédit, ainsi que la situation matérielle des investisseurs potentiels qui en grand nombre présentaient leurs demandes de leur accorder des concessions pour l'exploitation des mines et l'industrie. En même temps, les jeunes gens des pays balkaniques se rendent aux pays occidentaux pour y faire leurs études, en vue de se qualifier pour la conduite plus modernes de l'économie.

Lorsqu'il s'agit des liens avec l'Italie, ils existaient même auparavant entre les pays balkaniques particuliers et certaines provinces italiennes, et dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, ils se renouvellent et élargissent par l'établissement du réseau de consulats de commerce italiens, comme ce fut le cas en 1863 à Sarajevo, en 1866 à Salonique, ensuite à Niš et à Belgrade même avant les années quatre-vingts, à Bitola (Monastir) en 1889, etc. Les pays balkaniques, de leur côté, acceptent volontiers l'initiative d'établir des consulats honoraires en Italie et rien qu'au cours de l'année 1888, la Serbie a fondé les consulats à Naples, à Bari, à Palerme et en certaines autres localités.

Dans les années qui suivirent immédiatement le Congrès de Berlin ont été conclus les traités de commerce extérieur de la Serbie et du Monténégro avec l'Italie en 1883. Les traités de commerce que l'Italie avait conclus avec la Turquie et qui se rapportaient à ses provinces individuelles, dans ce cas-ci aux vilayets de Kosovo et d'Andrinople et à la Bosnie, sont restés en vigueur. Le gouvernement italien a fondé à Belgrade en 1890 aussi l'agence commerciale et dans son cadre le musée de commerce dans lequel ont été exposés les échantillons des produits de

l'industrie italienne. Le musée de commerce italien à Salonique avait la même fonction.

Les résultats des explorations antérieures des richesses minières au Monténégro, commencées en 1838 déjà, ont été complétés par les résultats que deux experts de Bologne, les frères Antonio et Luigi Baldacci, ont réalisés et publiés à Rome en 1889 dans une brochure spéciale, intitulée «Les gisements minéraux du Monténégro.». Dans les années suivantes ont été publiées quelques autres brochures qui traitaient des résultats de recherches des gisements de lignite, de manganèse, d'or, de bitume, de fer et d'eau minérale: en 1902 sur les explorations faites par Vinagi de Rena, en 1902-3 encore 5 brochures d'A. Martelli sur les résultats de recherches faites aux environs de Berane et de Bijelo Polje. Grâce à ces recherches faites sous tous les aspects a pu être publiée la carte géologique du Monténégro en 1901 déjà, comme première de son genre dans les Balkans.

Utilisant les résultats de leurs recherches, les frères Baldacci ont élaboré un exposé sur le bien-fondé économique des investissements de capitaux dans la fondation des entreprises pour l'exploitation de minerais. Au commencement du XX^e siècle les entrepreneurs italiens obtiennent aussi des concessions pour l'exploitation de minerais au Monténégro. En même temps un groupe d'amodiateurs italiens a repris des amodiateurs français la mine de cuivre Rebelje en Serbie et aussi la mine Musul en Bulgarie.

Outre les concessions pour les mines, les entrepreneurs italiens ont de l'intérêt aussi pour les autres entreprises, en demandant la concession pour la construction de différentes usines qui travailleraient, avant tout, pour les besoins du marché domestique, en vue de produire certains articles de consommation générale, tels que les conserves, le savon, les bougies, les allumettes, le cuir, etc. En même temps ont lieu aussi des tentatives pour la fondation d'une banque monténégrine-italienne qui financerait l'édification de l'industrie, mais cette première tentative se termina sans succès. Un groupe d'actionnaires de Venise (prince Revedini, G. Volpi, Ferrari et Carlo Rossi de Rome) ont pris sur soi de financer les constructions des entreprises industrielles. Les plus importants étaient trois projets, à savoir: la construction d'une usine de tabac, de la ligne ferroviaire Bar - Nikšić et du port de Bar. Le «Syndicat italo-monténégrin» nouvellement formé, dont tous les actionnaires étaient des Italiens (avec le comte Foscarini à la tête), prévoyait aussi la concession pour l'exploitation des domaines forestiers. Le gouvernement monténégrin consentait à donner cette concession, mais avec une réserve par rapport aux meilleurs complexes de forêts, prévoyant qu'à l'avenir il y aurait aussi de l'intérêt pour leur exploitation, peut-être sous de conditions plus favorables.

La société italienne «Regia cointeressata dei tabacchi del Montenegro», fondée avec un capital de 1,5 millions de liras a pris, en 1903, le monopole du tabac, et à partir de l'année 1905 le capital fut augmenté à 2,5 millions de liras avec une concession de 25 ans et le changement de la raison sociale en «Société anonyme monténégrine», dont les princi-

poux actionnaires étaient des concessionnaires déjà connus – Revedini, Volpi et Paganini et, outre ceux-ci, aussi la Banque commerciale italienne. La compagnie a fait construire une manufacture moderne de tabac à Podgorica, les dépôts à Bar, à Cetinje et à Nikšić, ainsi que les champs d'essai aménagés pour la plantation du tabac. Dans la concession accordée aux amodiateurs italiens ont été reconnus des privilèges spéciaux relatifs à l'affranchissement des droits de douane et des autres taxes. Il est aussi intéressant de voir comment a été prévue la répartition du profit: 80 p.c. au gouvernement monténégrin, 20 p.c. à la société, tandis que le revenu net provenant de l'exportation de la marchandise a été divisé en proportion de 80 p.c. au profit de la société et de 20 p.c. au profit du gouvernement monténégrin. Pour les besoins de la manufacture de tabac a été construite la route de Rijeka Crnojevića à Virpazar.

La société italienne a obtenu aussi la concession pour le trafic de bateaux sur le Lac de Scutari, de Scutari à Vir. En 1905 fut ouverte la ligne permanente entre l'Italie Méridionale et le port de Bar où le trafic s'effectuait deux fois par semaine par le bateau à vapeur „Puglia”. L'activité de cette société italienne a été subventionnée aussi par le gouvernement monténégrin. Le système de communications était complété par le transport permanent de la poste de l'une à l'autre rive du Lac de Scutari, d'abord pour les besoins de la société italienne et ensuite aussi pour ceux des autres, ainsi que par l'établissement, en 1903 déjà, de la ligne télégraphique entre Bar et Bari. Le travail entier était effectué par les méthodes modernes de Marconi. La majeure partie des obligations relatives au trafic à été assumée par la „Société de Bar pour l'exploitation du port de Bar” à partir de l'année 1906. La société disposait d'un capital d'apport de 4 millions de couronnes, augmenté plus tard à 7 millions de couronnes. Outre la réunion de l'entier trafic maritime et lacustre et la construction de la ligne de chemin de fer, la société italienne a obtenu aussi la concession pour le drainage du champ d'Ulcinj et son exploitation.

Le plein essor de la vie économique ainsi que l'aménagement de différentes institutions indispensables pour le fonctionnement et l'accomplissement des tâches d'un intérêt général, ont été rendus plus difficiles par le manque de moyens matériels, dont l'État monténégrin ne disposait pas, en général aussi à cause de l'affluence insignifiante des revenus, provenant des droits liés au commerce extérieur et autres affaires économiques. Pour cette raison les moyens devaient être cherchés ailleurs, au moyen des emprunts faits aux banques étrangères. Parmi les premiers emprunts était celui fait à la Banque commerciale à Milan en 1898, à un an et avec 5% d'intérêts dont le paiement fut effectué par la prolongation du terme et avec beaucoup d'efforts. Il y avait plusieurs crédits qui furent accordés à l'État monténégrin des sources russes, autrichiennes et turques, et les crédits italiens servaient parfois pour le paiement des intérêts sur ces prêts étrangers. Ainsi un crédit de 500.000 lire, accordé par la Banque commerciale à Milan fut utilisé pour l'acquittement des dettes pour le blé à la Banque d'Odessa. Un des crédits fut obtenu aussi de la Banque de Turin et utilisé pour les besoins de la cour

monténégrine. Au prêt international, accordé au Monténégro en 1913 pour le renouvellement et le redressement des régions nouvellement annexées après les guerres balkaniques, au montant de 40 millions de francs, a pris part, outre les banques françaises – Banque de Paris et Banque des Pays-Bas, aussi le Société Commerciale d'Orient de Milan.

Parmi les créditeurs de l'État monténégrin se trouvait aussi „La Société anonyme monténégrine” à laquelle l'État payait les annuités et les intérêts des revenus du monopole du tabac, introduit au Monténégro en 1903. Jusqu'à la fin de la deuxième guerre balkanique, le montant des dettes du Monténégro, contractées en Italie, à atteint le chiffre de 5,8 millions de francs, dont 4 millions de francs à la Banque de Milan, 690.000 francs à la Société anonyme et 200.000 francs au financier italien Paganini. Par comparaison aux dettes totales du Monténégro, aux créanciers italiens étaient dûs 12%. Le reste des dettes étaient distribuées au groupe bancaire anglais Boulton Brothers and Comp. de Londres en rapport avec l'emprunt de 1909, ensuite à Bodenkreditanstalt de Vienne pour l'emprunt de 1911 et le grand Emprunt international après les guerres balkaniques dont les donneurs étaient les banques françaises et italiennes.

Le traité de commerce conclu en 1883 entre le Monténégro et l'Italie fut renouvelé vingt ans après, en 1903 et en 1904, avec l'engagement de le prolonger tous les six mois. Au commencement du XX^e siècle le Monténégro a conclu une série de traités de commerce et de navigation avec 14 autres pays jusqu'en 1912. Les partenaires intéressés au commerce avec le Monténégro, parmi lesquels l'Autriche-Hongrie y avait traditionnellement le plus grand intérêt, évaluaient le potentiel économique du Monténégro comme favorable, ayant en vue, avant tout, les matières premières et les produits agricoles: vin, huile, tabac, sumac, laine et cire. En outre, le cheptel avait aussi ses avantages, surtout en ce qui concerne les peaux du petit bétail – de chevreaux, d'agneaux, de chèvres, ensuite les jambons crus fumés, bien que les bêtes à cornes fussent de mauvaises espèces. Comme objet d'exportation se trouvent aussi les poissons fumés (sarage – une espèce d'ablette vivant dans le Lac de Scutari), le blé, le foin, etc. Les communications défectueuses représentaient un grand obstacle à l'exportation par terre et à la descente des marchandises au bord de la mer. Tout se réduisait à l'utilisation d'un petit nombre des ports maritimes et dans les marchés de ce côté-ci les produits monténégrins avaient à supporter la concurrence des produits similaires, provenant de la Dalmatie, de la Bosnie-Herzégovine et de l'Italie méridionale. Par sa politique douanière, l'Autriche-Hongrie rendait difficile l'affluence du bétail du Monténégro, auquel faisaient concurrence les grandes quantités des bestiaux provenant de la Bosnie et de l'Herzégovine auxquelles elle donnait des tarifs favorables. L'exportation du bétail que l'on aggravait de temps en temps influait sur l'agrandissement du cheptel dans le pays et sur l'offre du bétail d'être assez grande. Les observateurs étrangers du marché monténégrin indiquaient tous ces avantages, en mettant en relief que l'accès était tout de même le plus commode du côté de la mer et que

l'huile d'olives représentait un article beaucoup plus attrayant pour l'achat. Grâce à un tel débit, l'huile d'olives a contribué à l'augmentation des revenus provenant du commerce et aidé par là la normalisation de l'importation de certaines autres marchandises, dont les consommateurs sur le marché intérieur du Monténégro avaient besoin. Par la part que les pays particuliers prenaient à l'importation au Monténégro, L'Autriche-Hongrie tenait la première place, l'Allemagne, qui importait sous le drapeau belge, en occupait la seconde, tandis que l'Italie était à la troisième. Par rapport à l'importation austro-hongroise au Monténégro, elle n'importait qu'un cinquième des produits et l'Allemagne deux cinquièmes. En même temps l'importation italienne se composait de bois de construction, de rails de fer, d'une certaine quantité de pièces pour la construction du chemin de fer pour le transport des marchandises et de papier pour les besoins de la manufacture de tabac. Les importations de l'Allemagne consistaient de ferrements pour la construction de la ligne de chemin de fer Virpazar-Bar, qui était financée par les capitaux italiens. La donnée que les bateaux à vapeur de la compagnie de „Puglia” apportaient dans le port de Bar principalement les marchandises provenant de Trieste et de la Dalmatie, mérite aussi l'attention. Ces mêmes bateaux effectuaient aussi les exportations des marchandises du Monténégro. Au commencement du XX^e siècle l'Italie ne prenait part aux importations au Monténégro que par 1/8 des importations totales (1 million de couronnes – 8 millions de couronnes étant le total des importations), tandis que l'exportation pour l'Italie était assez petite, se réduisant uniquement à l'exportation des chevaux, des bovins et des cuirs. Selon les données statistiques sur l'exportation du Monténégro, en 1910 l'Autriche-Hongrie occupait la première et la Turquie la seconde place.

Le point d'appui italien au Monténégro avait également d'autres buts qui concernaient la pénétration ultérieure des capitaux italiens vers les régions avoisinantes, en premier lieu, comme la plus proche – l'Albanie, en ce temps-là encore dans le cadre de la Turquie. La proximité des ports maritimes était ici aussi très attrayante, car ce fait, de par la nature des choses, rendait meilleur marché toutes les marchandises qu'on faisait arriver sur les marchés albanais, puisque le commerce autrichien avait des frais considérablement plus grands étant obligé de transporter les marchandises par une voie détournée. Le „Lloyd” autrichien et la „Ragusea” hongroise ont établi un service régulier de bateaux avec les ports albanais vers la fin du XIX^e siècle déjà, en y faisant parvenir toutes les marchandises qui étaient en demande là-bas: tissus, café, sucre, farine et divers autres produits de moindre importance. A partir de l'année 1898 les Italiens visitaient, à bord du bateau „Puglia”, deux fois par semaine les ports albanais, d'abord ceux dans l'Albanie du Sud et ensuite aussi les ports de l'Albanie du Nord. Les exportateurs italiens se sont bientôt présentés avec leurs projets prévoyants de relier Valona à Bitola (Monastir) ou Durazzo à Monastir par le chemin de fer, ce qui rendrait le voyage pour la Macédoine et plus loin pour Constantinople considérablement plus court et plus simple. Le prix de la réalisation de ce projet se montait dans le devis, à 50-60 millions de liras que l'État italien n'était pas à

même de mettre de côté en ce moment-là. En outre, les chances d'obtenir le consentement pour la construction de cette ligne ferroviaire, qu'il a fallu s'assurer de la Turquie et de l'Autriche-Hongrie, étaient très petites.

L'Albanie du Nord et l'intérieur du pays sont restés hors de portée des commerçants italiens, tandis que dans l'Albanie du Sud la participation italienne aux importations albanaises a monté en 10 ans de 2,7% à 15%. Ces succès initiaux, quoique fort importants, n'ont pas pu refouler les liens stables entre les commerçants autrichiens et albanais, en outre liés aussi par les conditions de crédit, de sorte que la situation politique créée par l'annexion de la Bosnie et de l'Herzégovine et dirigée contre l'Autriche, n'y a rien contribué non plus.

„L'or vert" représentait en Albanie aussi un point particulièrement attrayant, mais le manque de routes de bonne qualité rendait difficile l'exploitation des forêts. En Italie furent fondées plusieurs sociétés pour la transformation du bois, à quoi s'opposait ouvertement le „Comité albanais". Lorsque la société italienne „Vismar" de Milan avait demandé la concession pour l'exploitation des forêts dans l'Albanie du Nord, les Autrichiens élevèrent une protestation, considérant que leurs intérêts étaient menacés par là. Les plans de la société italienne prévoyaient aussi la construction de la voie ferrée qui transporterait le bois de construction jusqu'au port. Pourtant, à cause du manque de moyens financiers, ce programme ne fut jamais réalisé.

La société par actions italienne a demandé la concession pour la prospection et l'exploitation du minerai de cuivre à Mazren et ensuite aussi pour les gisements de pétrole. Cette seconde concession passa plus tard en possession d'un groupe anglo-français. La presse italienne suivait de façon critique différentes actions de ses compatriotes en Albanie, faisant surtout ressortir l'insuffisance de l'esprit d'initiative et le risque. Un groupement financier italien avait organisé à Valona la production de l'huile d'olives, mais sans investissements importants dans l'équipement technique, à cause de quoi les résultats obtenus étaient insignifiants. La tentative de coloniser les régions agricoles particulières n'a pas donné d'importante résultats dé même que l'installation des Italiens dans les villes. Parmi ces colonistes prédominaient les petits boutiquiers, artisans et fonctionnaires, tandis que les industriels ou financiers importants faisaient défaut.

Bien que les hommes d'affaires italiens se rendissent compte de la nécessité des investissements plus importants dans l'économie albanaise par le constitution des banques, – activité à laquelle prenait part aussi le groupement dit „Antivari" qui travaillait au Monténégro depuis l'année 1906, le succès était faible et se réduisit uniquement à l'établissement d'une petite banque à Scutari en 1908. Cette banque était d'un caractère politique plutôt qu'une institution de crédit et elle effectuait pour la plupart des opérations de change. La Banque commerciale italienne, dont les actions étaient connues dans les Balkans, a ouvert en 1907 „La Société de commerce pour l'Orient" avec la tâche de faire une forte pénétration dans le bassin oriental de la Méditerranée. Les succursales des ban-

ques ont été fondées à Durazzo et dans quelques autres villes, mais sans produire des répercussions importantes, à quoi, de toute façon, a contribué aussi un petit capital de 3 millions de lires, dont la société disposait. Étant donné que tous les efforts faits dans ce domaine jusqu'à la 1^{ère} guerre mondiale, n'ont pas donné de résultats importants et durables, il s'impose la conclusion qu'ils résultaient des besoins politiques plutôt que des besoins économiques de l'Italie même.

Quant à la Serbie, outre les relations commerciales qui n'étaient pas particulièrement développées au XIX^e siècle, au commencement du XX^e siècle la ferme de la mine à Rebelj a attiré l'attention du public sur la société des amodiateurs italiens. Un groupement des industriels italiens a fondé „La Société de cuivre” en reprenant de l'amodiateur français cette mine, située à proximité de Valjevo, à un terme de neuf ans, avec l'obligation d'investir les moyens et de continuer l'exploitation. Selon le devis, il a été prévu le profit de 20% sur le capital investi. Après la faillite de la société française de Paris, avec laquelle cette compagnie italienne a été liée, cette dernière fut également obligée de suspendre les travaux au bout de quelques mois, de se retirer en laissant de grands arriérés de salaires non-payés et autres dettes. Les procès faits plus tard devant les tribunaux serbes à cet amodiateur italien et à la société française qui était son garant, n'ont pas réussi à les faire payer ce qu'ils devaient à l'Etat serbe et aux ouvriers.

Dans la situation qui s'ensuivit après l'éclatement de la Guerre mondiale entre la Serbie et l'Autriche-Hongrie, le capital italien a trouvé une nouvelle occasion pour son engagement. Le gouvernement serbe adoptait les suggestions de ses experts commerciaux qui avaient évalué la situation sur le marché italien comme très favorable pour le placement du bétail de la Serbie qui était devenu très critique après la fermeture des frontières austro-hongroises. Dans l'Italie du Nord le marché de bestiaux s'était appauvri à cause du décroissement du cheptel et des pâturages en état d'abandon, et aussi dans l'Italie du Sud, de sorte que les intérêts de deux partis coïncidaient. Le commerce serbe d'exportation du bétail suivait, après l'année 1906, d'autres directions et utilisait d'autres voies – par le Danube, la Mer Noire et la Méditerranée vers les marchés de l'Italie, de l'Égypte, etc. ou bien par la vallée de la Morava et du Vardar, par chemin de fer vers Salonique, mais aussi en direction de l'Italie et des autres pays. L'établissement d'aussi vastes liens de commerce n'a pas manqué de susciter l'opposition des agriculteurs italiens qui craignaient que les tarifs privilégiés pour l'importation du bétail de la Serbie, n'attirent aussi d'autres vendeurs sur les marchés italiens et ne menacent sérieusement par là la vente du bétail du pays. De son côté, le gouvernement serbe accordait des tarifs favorables aux importateurs italiens de vin, d'huile, de fruits de midi, de papier et de confection. Les commerçants italiens rachetaient souvent le bétail sur les lieux et assumaient le risque ultérieur dans le transport, ce qui convenait fort aux exportateurs serbes. Bientôt eut lieu la fondation de la société serbo-itali-

enne de navigation dont le capital se montait à 5 millions de dinars, subventionnée par l'État pendant 10 ans et à trafic garanti de 20.000 têtes de bestiaux par an. On a prévu la ligne régulière Salonique-Gênes, ensuite la ligne de passage Malte-Catane-Messine-Naples. Cependant, l'annexion de la Bosnie et de l'Herzégovine a influé sur le capital italien à se retirer et par là toute la question fut différée.

Le succès de l'exportation du bétail de la Serbie était certain, car le marché italien, où grandissait la demande à cause de l'affluence de la population dans les villes, devenait de plus en plus intéressant; à Messine on pouvait placer 25.000 têtes de bétail, à Palerme 23.000. C'est pourquoi la Serbie, malgré les importations des États-Unis d'Amérique sur ces marchés, pouvait, elle aussi, vendre à partir de l'année 1909-1910 30.000 têtes de gros bestiaux par an et, en outre, d'importantes quantités de menu bétail, abattu et des produits de l'élevage. Tout à fait à l'improviste, l'Italie surgit à la première place comme acheteur du bétail de la Serbie, bien que l'Allemagne continuât à occuper la première place, avec une participation de 22%, à la valeur des marchandises exportées de la Serbie. Contre la contrat passé avec la firme italienne „Volpati, Ramponi e Co”, qui devait assurer le transport, se soulevèrent les commerçants italiens et même certains parmi les commerçants serbes. Il en a résulté même un différend diplomatique dans lequel est intervenu l'envoyé de la Grande-Bretagne, mais après un débat qui avait duré deux mois dans l'Assemblée nationale de Serbie, le gouvernement a renoncé à cette proposition.

Les difficultés dans le transport des marchandises faisaient obstacle à la pénétration plus rapide et plus efficace du commerce italien sur les marchés balkaniques, à l'intérieur de la Serbie aussi bien que de la Bulgarie. Le groupement financier autour de la Banque Commerciale de Milan était intéressé aussi à la jonction de la ligne ferroviaire de Bar-Podgorica au réseau de chemins de fer serbe. Cependant, cette entreprise dépassait la puissance financière des commerçants italiens et le risque quant au succès était trop grand. Le gouvernement italien était intéressé à la réalisation du projet de Chemin de fer adriatique qui était d'une grande actualité au début de ce siècle. Bien que les attitudes de nombreux pays intéressés au projet du chemin de fer transbalkanique fussent divisées, les Italiens y étaient intéressés de toute façon pour des raisons politiques. Parmi les principaux financiers apparurent les capitaux italien et français, mais les négociations étaient de longue durée et pénibles jusqu'au moment où, vers la fin de mars 1908, sous la pression directe du gouvernement italien ne fut réalisé un accord à ce sujet. Les négociations ultérieures se sont de nouveau arrêtées à cause de la répartition des participations et au mois de juin 1908 fut atteint l'accord sur la fondation de deux sociétés, à savoir: a) la Société pour la construction du Chemin de fer adriatique et b) la Société pour la construction des ports adriatiques. Dans la première société la participation du capital français a été prévue avec 45%, du capital italien avec 15% et du capital serbe avec 5%, tandis que la participation italienne à la seconde société a été prévue avec 55% et du capital français avec 45%.

Le point central fut ensuite transféré à Constantinople, le gouvernement serbe exigeait que la concession fût portée sur la société française „Jonction Salonique Constantinople”, mais toute activité concernant cette affaire fut interrompue par la révolution des Jeunes Turcs et l'annexion de la Bosnie et de l'Herzégovine.

Le Chemin de fer adriatique devint la partie intégrante de la lutte des grandes puissances pour la suprématie dans les Balkans et la succession de la Turquie. Ce projet ouvrait à la Russie la voie vers l'Adriatique, à l'Italie vers les marchés balkaniques. Pour la France c'était un investissement favorable de capitaux, mais pour l'Angleterre une concurrence dangereuse aux intérêts de sa flotte dans la Méditerranée. La Turquie n'y voyait, non plus, aucun avantage, car par la construction de cette ligne, grandirait l'indépendance de la province de Kosovo, ce qui permettrait l'accroissement de l'influence de la Serbie dans ce territoire. La proposition n'a trouvé un accueil favorable ni en Autriche-Hongrie ni en Allemagne, car elle rendait plus difficile la réalisation de leurs plans de pénétration en Orient. La Serbie obtenait l'issue sur la mer et la perspective de s'émanciper de la Turquie, mais en même temps de devenir dépendante du port de Salonique.

Bien que la guerre dounaïère avec l'Autriche-Hongrie fût terminée, les liens de commerce avec l'Italie ne furent pas affaiblis après le renouvellement de la licence pour l'importation du bétail de la Serbie, les transports de bestiaux arrivaient à Venise, Ancône, Bari, Brindisi, Messine, Catane, Palerme, Naples, Civitavecchia et Gênes. Les complications qui avaient surgi à cause de la guerre turco-italienne, ont imposé la navigation sous le drapeau serbe. En même temps fut intensifiée l'importation du sel de Sicile en Serbie, en quantités considérables. De son côté, la Serbie était devenue, avec le temps, un exportateur sérieux de volaille sur le marché italien d'où lui parvenaient régulièrement les commandes.

La compagnie italienne »La Società Commerciale di Oriente«, une branche de la compagnie Società Anonima Ernesto Breda, s'employait fort à fournir au Chemin de fer d'État serbe des locomotives de production italienne, offrant au gouvernement serbe un crédit de 10 millions de dinars à un intérêt de 10% et aux autres avantages. Il s'agissait d'une livraison de 20 locomotives pour les trains de marchandises, produites par la firme Borsig. Les firmes italiennes offraient aussi d'autres affaires, parmi lesquelles la fondation de différentes entreprises industrielles, comme par exemple pour la fabrication des conserves.

Sur l'affluence du capital bancaire italien on s'était entretenu à plusieurs reprises, comme, par exemple, lors de la visite du roi Pierre à Rome en 1910, lorsque fut exposé le projet de l'établissement d'une banque italo-serbe.

Sur la politique commerciale de l'Italie dans les Balkans on peut apprendre davantage en suivant les événements économiques à Salonique qui était autrefois, aussi bien qu'aux temps plus récents, le principal point d'exportations au sud-est européen. Dans la première décennie du XX^e siècle, l'Italie arriva à la troisième place comme importateur à Salonique, grâce aux changements de place qui ont été effectués quelques

années auparavant au détriment de l'Autriche-Hongrie, surtout quant aux produits textiles, produits métalliques, moteurs et machines, instruments de musique, verrerie, riz, huile, pétrole, café, farine et autres produits alimentaires et denrées coloniales, dont l'exportation était très importante pour l'Italie sur la liste des exportations. En 1910 on a gagné le port de Salonique 103 bateaux avec la capacité de charge de 132.663 tonnes et dans les années suivantes encore davantage. Pendant la guerre douanière entre la Serbie et l'Autriche-Hongrie l'exportation du bétail par Salonique a été considérablement augmentée et continuée l'exportation de ces matières premières qui étaient exportées de l'arrière-pays même auparavant, telles que les cocons de ver à soie, le coton, les minerais, la laine et la fromage.

Les milieux économiques italiens avaient de bons représentants dans la colonie italienne à Salonique, dont l'activité fut remarquée non seulement dans le domaine économique, mais aussi dans le domaine de l'instruction et de la culture. L'activité du musée de commerce italien rayonnait vers tous les pays de l'arrière, Macédoine, Bulgarie, Albanie, Turquie. La fondation de la banque italienne à Salonique, avec les succursales à Belgrade, Sofia et Constantinople était en cours. Sa tâche consistait à parer aux initiatives des industriels italiens et à aider le développement de l'économie domestique en accordant les crédits. Les Italiens projetaient aussi de créer les associations bilatérales qui complèteraient toutes ces actions, soit qu'il s'agisse de l'association serbo-italienne, soit de l'association turco-italienne etc.

L'arrière-pays direct de Salonique était constitué de vilayet de Bitola (Monastir), dans lequel les affaires avec l'Italie étaient d'un volume assez restreint et on importait de l'Italie en général les produits de la ferronnerie. La colonie italienne à Skopje, a été constituée par plus de 20 citoyens italiens, sous la protection du consul italien à Skopje, qui étaient pour la plupart des représentants des banques, de la Compagnie orientale des chemins de fer, du monopole du tabac, des commerçants et des commis. Les guerres balkaniques n'ont pas épargné leurs affaires et certains d'entre eux ont subi des dommages sérieux.

Les marchandises italiennes arrivaient aussi en Grèce où l'Italie occupait une des premières places parmi les importateurs des textiles et une place moins importante comme importateur des boissons alcooliques, mais par contre parmi les premiers comme importateur de l'huile et des produits d'huile. En Italie ont été exportés des raisins de Corinthe, des figues, des citrons, mais aussi des métaux, par ex, le zinc, le magnésium etc.

Quant à la Bulgarie, les tendances des commerçants italiens étaient assez actives dans ce pays-ci, mais les marchés y étaient inaccessibles à cause des mauvaises communications. A un moment donné, la Bulgarie apparut comme concurrent dans l'importation des marchandises de la Serbie, à cause de l'avantage que lui offrait la possibilité d'exporter les mêmes articles par les ports de la Mer Noire. Le capital italien était présent dans les investissements dans la mine de Musul, dont l'exploitation était liée au passage par le territoire serbe et aux difficultés qui se produi-

saient de temps en temps. En somme, la réalisation du trafic commercial avec la Bulgarie était d'un volume limité.

Les commerçants italiens ont tenté les chances aussi sur le marché roumain où ils ont réussi à placer leur participation à l'importation globale de la Roumanie à 5%, tandis que dans l'exportation de la Roumanie ils s'étaient placés en un moment devant l'Allemagne, mais derrière la Belgique, les Pays-Bas, l'Autriche-Hongrie et l'Angleterre, ce qui voulait dire qu'ils occupaient nominalement la cinquième place. Prenant en considération l'avantage qu'offraient les ports de la Mer Noire, la Roumanie avait des chances de refouler la Serbie et d'occuper une place sérieuse sur la liste des importations du bétail en Italie.

La pratique qui existait dans les rapports économiques entre l'Italie et les pays balkaniques, a influé sur la formation d'une opinion déterminée dans les milieux économiques de l'Italie ainsi que dans ceux des pays balkaniques particuliers, qui, en évaluant les résultats de la période écoulée, projetaient en même temps la coopération dans la période à venir. Immédiatement après la fin des guerres balkaniques, lorsqu'il semblait qu'une ère de développement paisible allait commencer, ont été renforcés les liens entre les milieux économiques italiens et ceux de l'autre côté de l'Adriatique et orientés vers les entreprises plus importantes. Du point de vue italien, les Balkans offraient des chances importantes pour le placement des produits industriels italiens, ainsi que pour l'acquisition des matières premières, pour les besoins de l'industrie italienne. Les financiers de l'Italie ont évalué aussi les possibilités pour l'investissement des capitaux dans le développement de certaines entreprises dans les pays balkaniques et la manière de les munir d'équipement technique moderne. Dans les milieux économiques il s'est formée aussi l'opinion, qui était, d'ailleurs, proche aussi aux hommes politiques, que la politique italienne devait tenir compte de la réserve proche et énorme des richesses naturelles et des possibilités d'action qu'on entrevoyait dans ces pays. Les principales directions de la politique économique de l'Italie n'étaient pas toujours orientées en ce sens, mais on suggérait d'y effectuer des corrections qui permettraient leur orientation dans cette direction, même au prix de certains sacrifices.

La tendance vers l'émancipation, avant tout, de l'influence de l'Autriche-Hongrie, que la Serbie manifestait aussi nettement dans la recherche de partenaires nouveaux dans la politique économique et la politique en général, et à côté d'elle aussi le Monténégro et, dans une certaine mesure, même les autres pays de l'Europe du Sud-Est, a influé sur la disposition d'adopter les initiatives venant de quelque autre côté. De cette façon fut créé le climat dans lequel on acceptait volontiers les offres faites par le capital et le commerce italiens, peut-être même sous des conditions qui ne paraîtraient pas favorables au premier coup d'oeil. L'appui sur la force économique d'un autre pays était la devise du jour et c'est en cela que réside, selon nous, l'explication du fait que la Serbie, le Monténégro et l'Albanie qui étaient le plus sérieusement menacés par l'expansion économique de l'Autriche-Hongrie, réalisaient vite et facilement les

accords économiques avec les partenaires italiens. En ce moment-là, il n'était pas le plus important que la force financière réelle de ce partenaire ne correspondait pas aux plans et ambitions, dont la réalisation mènerait indubitablement au renforcement économique des pays balkaniques, à leur émancipation de l'Autriche-Hongrie et de la Turquie, et par là aussi à l'affermissement de l'économie nationale et de l'indépendance de chacun de ces pays à part. C'est dans cela qu'à notre avis il faut chercher la réponse à la question: combien importante était la liaison économique avec l'Italie, en considération de la force relativement petite de ses capitaux et des résultats accomplis.

Sources et littérature

a) inédites

Archives de la Serbie, Ministère des affaires étrangères de Serbie, Département A et Département PO pour différentes années

Archives de la Serbie, Ministère des affaires étrangères de Serbie, Consulat à Skopje pour l'année 1913

Archives de la Serbie, Ministère des affaires étrangères de Serbie, Légation à Constantinople pour différentes années

b) publiées

Berichte der k.u.k. Oesterreichisch-Ungarischen Konsularämter über das Jahr 1906, II Bd, Wien 1907

Ekonomist 1912, XIII, p.143

XVI, p.195

Ekonomist 1913, VIII, p.126

XII, p.192

XX, p.312

STATISTIQUE des États voisins de la Péninsule Balkanique, IV, Belgrade 1891 (Roumanie, Italie, Russie)

Notes sténographiques de l'Assemblée Nationale de Serbie, II, 1909 p. 860-1

TRAITÉS de commerce et de navigation conclus entre le Monténégro et les États étrangers, Cetinje 1912.

c) études et articles

Baldacci A., L'Italia e il nostro commercio col Montenegro e coll' Albania superiore. Milano 1902.

Baldacci A., L'Italia nel Mediterraneo e nell'Adriatico, Roma 1903.

Baldacci A., Itinerari Albanesi (1892-1902), con uno sguardo generale all'Albania e alle sue comunicazioni stradali. Roma 1917.

Baldacci A., Nel paese del Crn. Viaggi di esplorazione nel Montenegro orientale e sulle Alpi Albanesi. Roma 1903.

Baludžić Ž., Politika Italije pre i posle rata. SKnjGl, 1922, VI.

Bokalari A., O kvalitetu srpskih volova. Beograd 1906.

Caroncini A., L'Italia e la futura economia balkanica. Roma 1913.

Colia G., La politica commerciale italiana presso i Balcani nel dopoguerra. 1937.b.m.

Djordjević D., Carinski rat Austro-Ugarske i Srbije (1906-1911), Beograd 1962.

Djordjević D., Projekt jadranske željeznice u Srbiji, 1896-1912. Istorijski glasnik, 3-4, 1956.

Djurović M., Crnogorske finansije (1860-1915). Titograd 1960.

Grothe H., Durch Albanien u. Montenegro. München 1913.

Hauptman Lj., Italija i srednja Evropa. Split 1928.

Hitrova N. I. K voprosu ob ekonomičeskom razvitii Černogorii v konce XIX i nač. XX v.

Učeniye zapiski Instituta Slavjanovedenija, 26, 1963.

Hitrova N. I. Socialjno-ekonomičeskoe razvitie Černogorii v konce XIX - v. nač. XX v. i Konstitucija 1905. ANSSSR, Institut Slavjanovedenija, Vipusk XX, 1956.

Iširkov A., Grad Solun. Sofija 1911.

Jovanović R., Jedan inostrani otpor prodiranju italijanskog kapitala u Crnu Goru. Istoriski zapisi, sv. 3, 1961.

Kirova K. E. Italijanskoe proniknovenie v Albaniju (1897-1911). Balkanski istoričeskii Zbornik, knj. 3, 1973. ANMoldavskoi SSR, Institut istorii.

Martelli A. Studio geologico sul Montenegro sud- orientale e littoraneo, Roma 1908.

Martini A., Il Montenegro. Torino 1897.

Mijušković M., Privreda Crne Gore prije Ujedinjenja. Bankarstvo, 1929, VI; 1930, VII.

Milić D., Strani kapital u rudarstvu Srbije do I. svetskog rata. Beograd 1970.

Mitrović P., Savremena Italija. Beograd 1912.

Pejović Dj. Rad na istraživanju i eksploataciji ruda u Crnoj Gori. Istorijski zapisi, X, 1954.

Solun kao trgovinski grad. Hrvatski Lloyd I, 1913.

Šišić F., Predratna politika Italije i postanak Londonskog pakta, Split 1933.

Todorović A., Solun i balkanske države. Beograd 1913.

Todorović M., Ekonomski problemi predratne Srbije. Beograd 1925.

Volpe Fr. La Fiera del Levante e l'espansione commerciale italiana nei Balcani. Roma 1938.