

# ADATOK.

---

AZ OSZTRÁK-MAGYAR TENGERPARTI KERESKEDELEM A FRANCZIA  
URALOM ALATT.

Mémoire sur le Commerce de l'Illyrie avec le Levant.

Dans un moment ou des circonstances impérieuses suspendent indéfiniment tout commerce maritime, il semble naturel de chercher quelque adoucissement aux privations qui en résultent, et à ouvrir de nouveaux canaux de prospérité, les *Provinces Illyriennes*, nouvelles frontières de l'Empire, sont placées heureusement pour remplir le double objet, de réparer leurs pertes et d'influer puissamment sur le sort des manufactures françaises, et leurs habitants consacreront avec empressement l'activité et l'industrie, qui les distinguent à réaliser les grandes vues, que Sa Majesté a exprimées à l'ouverture du corps législatif.

## I.

Le commerce du *Levant* qui créa pour ainsi dire, *Gênes* et *Venise* et commença la civilisation européenne, fut presque jusqu'à nos jours entièrement maritime. Les marchandises étaient transportées de toutes les villes, qui forment l'échelle sur la côte de l'Asie-Mineure, dans les ports de l'Italie, du midi de la France et de l'Espagne.

L'interruption de la navigation commerciale et les mesures relatives au pavillon des Neutres ont forcé ces marchandises de prendre un autre cours : *Vienne* en est devenu le centre, et le monopole en appartient à l'Autriche.

C'est par cette voie détournée que commerçaient avec *Smyrne* et *Constantinople* les maisons grecques et arméniennes de *Trieste* et de *Fiume*, quand ces deux villes appartenaient encore à l'Autriche et si cette voie était suivie, la prédilection seule du gouvernement Autrichien pour sa Capitale, la faveur accordée à la ville de *Vienne* et à la *Hongrie*, en était la cause.

S'il faut, que la situation actuelle de ces villes ajoute encore aux charges considérables d'un transport par terre si long, tous les profits du commerce se trouveront absorbés, et déjà même plusieurs des maisons les plus considérables se disposent à porter à *Vienne* leur industrie et leur capitaux.

Dans cet état de choses, s'il était seulement possible de diviser également le cours des marchandises du Levant entre l'Autriche et l'Illyrie, ce serait déjà un grand avantage, car on en enlèverait le monopole à l'Autriche, on animerait le commerce languissant des provinces Illyriennes, et en fin on ferait tourner au profit de l'Empire français tous les frais de lazaret, de douanes, de transit et de transport, qu'il est obligé de payer en masse à l'Autriche en lui achetant les marchandises du Levant.

Mais il sera facile de démontrer par les calculs les plus rigoureux, que l'avantage ne sera pas seulement partagé, car il y aura par le transport à *Trieste* et par *Trieste* en France, une diminution si considérable sur les frais, et sur le nombre des journées, les dépenses à faire pour l'établissement de ce commerce sont si petites, et les résultats si clairs et si grands, qu'il n'est guère possible de douter, que pour peu, que le gouvernement accorde d'aide, cette route ne devienne la plus fréquentée, sinon, l'unique, par laquelle les marchandises du Levant consommées dans l'Empire prendront désormais leur direction.

## II.

La navigation de l'archipel n'étant point inquiétée dans ce moment, le commerce de *Smyrne* et de *Constantinople* avec *Salonique* est assez sûr et fort actif, mais dans le cas, où il le deviendrait moins et où on serait obligé de transporter les marchandises de *Smyrne* par terre à *Constantinople*, pour de là les expédier à travers la Macédoine, le désavantage serait égal pour la France et l'Autriche, jusqu'à leur arrivée dans cette province.

A partir de *Salonique*, que nous devons considérer aujourd'hui comme le grand entrepôt des marchandises du Levant et de l'Égypte, les transports se dirigent aujourd'hui sur *Vienne* par deux routes.

La première passe par *Nissa*, *Widin*, *Orsova*, *Pesth* et *Vienne*. Les marchandises y mettent 67 jours et les frais de transport se montent à 81 francs 61 centimes par quintal poids de *Vienne*.

La seconde passe par *Scupi*, *Seraio*, *Brod*, *Bude* et *Vienne*. Elle exige 55 jours et emploie 63 francs par quintal.

Dans ce moment où le théâtre de la guerre et les troubles de la *Serbie* rendent la navigation du *Danube* peu sûre, la route proposée par les Provinces Illyriennes sans toucher au territoire autrichien, se dirigerait sur *Scapia*, *Seraglio*, *Bonialaka*, et *Dubizza*; ici les marchandises en remontant la *Save* navigable presque toute l'année, arriveraient à *Trieste* en 55 jours, et les frais de transport ne monteraient qu'à 39 francs 60 centimes pour un quintal poids de *Vienne*. En transportant les marchandises par terre de *Dubizza* par *Carlstadt* et *Leybach*, elles mettraient 44 jours seulement et coûteraient 43 francs 20 centimes.

Le transport des marchandises de *Seraglio* à *Trieste*, car jusque là tout est égal, sera donc de 19 francs 80 centimes et de 23 francs au plus, que le transport de *Seraglio* à *Vienne* et cependant les marchandises arrivent à *Trieste* en passant par *Vienne*, ce qui ajoute encore le prix de *Vienne* à *Trieste*, qui est de 15 francs. C'est-à-dire, que le prix

du transport s'élève de 78 à 96 francs, suivant la première route qu'il a prise et se trouve ainsi au moins doublé.

La question pour les Provinces Illyriennes ne pouvait paraître indécise au simple aperçu, mais la différence est telle qu'on doit en paraître étonné, cependant pour en juger sûrement par rapport à tout l'Empire, il faut maintenant savoir s'il y aurait perte ou gain quand les marchandises seraient arrivées en France.

Il résulte des calculs dressés par les négociants les plus accrédités de *Trieste*, que les frais de transport de *Vienne* à *Paris* se montent à 68 francs le quintal. Ceux de *Vienne* à *Lyon* à 59 francs le quintal. Les frais de transport de *Trieste* à *Paris* se montent à 48 francs le quintal. Ceux de *Trieste* à *Lyon* à 36 francs le quintal.

Il y a donc en résultat définitif de *Salonique* à *Paris* par *Vienne* 131 francs de frais de transport au quintal et de *Salonique* à *Lyon* par *Vienne* 122 francs au quintal. Tandis qu'il y a de *Salonique* à *Paris* par *Trieste* 91 francs 20 centimes de frais de transport au quintal et de *Salonique* à *Lyon* par *Trieste* 79 francs 20 centimes au quintal.

Ce sont donc d'une part 39 francs 80 centimes et de l'autre 42 francs 80 centimes à gagner net sur le transport d'un quintal de marchandises indépendamment de tout autre avantage. Ces données et ces calculs sont expliqués dans le tableau ci-joint, signé des députés de la *colonie grecque de Trieste*.

### III.

Pour donner cette direction au commerce du Levant et en garantir la sécurité il serait nécessaire:

1<sup>o</sup> D'établir un lazaret à *Dubizza*.

2<sup>o</sup> D'établir pour la protection de ce nouveau commerce, des Vice-Consuls à *Scopia*, *Serajo* et *Banialaka*, subordonnés aux consuls résidant à *Travnik* et à *Salonique*.

3<sup>o</sup> D'établir une poste hebdomadaire de *Dubizza* à *Salonique* et s'il se pouvait jusqu'à *Constantinople* (la poste actuelle passant par *Vienne*).

4<sup>o</sup> De rendre plus facile sur quelques points la navigation de la *Save* et de porter le tirage des barques entièrement sur la rive Illyrienne en élaguant quelques parties de bois appartenant au domaine et dont la vente couvrirait presque tous les frais.

5<sup>o</sup> De fixer les droits de transit et de lazaret au-dessous de ce que l'on paye en Autriche.

Si le gouvernement ne voulait pas faire les avances que nécessiteraient la construction d'un lazaret, le déblaiement de la *Save* en très peu d'endroits et le peu de chemin, qui reste à faire pour que le tirage des barques sur cette rivière soit entièrement porté sur la rive droite, il n'est pas douteux qu'on ne trouvât facilement une *compagnie*, qui s'en chargeât en lui accordant certains avantages qui pourraient être pris sur la recette du droit de transit.

Mais les dépenses du moment pourraient être rigoureusement réduites à la construction d'un lazaret, car la *Save* est aujourd'hui

navigable presque en tout temps pour de faibles bateaux à la vérité et les travaux proposés n'ont pour objet, que de donner les moyens de naviguer dans la partie supérieure de la rivière avec les bateaux, qui servent plus bas ; d'ailleurs dans tous les cas le commerce fait entièrement par terre offre encore de très grands avantages, avec plus de célérité.

L'érection d'un lazaret à *Dubizza* serait peu coûteuse, mais comme les circonstances semblent exiger que son établissement soit prompt, il ne s'agirait pour le moment que de prendre dans les forêts voisines qui sont du Domaine, les bois nécessaires pour la construction des baraques ; le droit de lazaret suffirait largement aux appointements des préposés ; plus tard, si on le jugeait convenable on pourrait prélever sur le produit du droit de transit la somme nécessaire pour la construction d'un bâtiment régulier en pierre.

J'avoue même que dans le cas, où il n'entrerait pas dans les projets de Sa Majesté de faire les avances de la construction de ce lazaret en pierre, cette mesure me paraîtrait plus prudente, que de confier la direction d'un de ces établissements, qui importent à la sûreté publique, à des commerçants dont l'esprit de négoce ne garantit pas rigoureusement les précautions et la vigilance.

L'établissement de la *poste* ne doit faire craindre ni frais, ni difficultés ; il a le même avantage que le projet auquel il concourt, d'enlever à l'Autriche un monopole, la correspondance du Levant avec toutes les parties de l'Empire couvrirait bientôt et au delà la première dépense et c'est un établissement dont l'utilité et le profit seraient sûrs même indépendamment du but, que l'on se propose ici.

La fixation des droits de douane et de transit est nécessaire pour déterminer sur le champ la direction du commerce et le projet du tarif, qui sera soumis incessamment est rédigé en conséquence. Tout le monde sait bien d'ailleurs, que ce n'est pas la force des droits, qui fait d'une manière absolue la force des produits et que souvent un droit plus faible rend davantage au trésor qu'un droit plus fort : au surplus en se contentant de faibles droits qu'est-ce que le gouvernement risque ? Car là où rien n'existe aujourd'hui tout sera gain et tous les droits, qui se paient à présent à l'Autriche cesseront de l'être à son profit : à quoi se réduisent les frais demandés ? à l'établissement de trois Vice-Consulats et à quelques avances, qu'on est sûr de couvrir presque immédiatement, ou à un abandon de droits à ceux qui les auraient faites.}

#### IV.

La possibilité commerciale me paraît clairement démontrée par des calculs rigoureux, les avances à les bien considérer se réduisent à peu de chose, et pour ainsi dire à rien, les autres avantages sont d'une importance si évidente qu'à peine est-il nécessaire de les indiquer.

Enlever à l'Autriche le monopole du commerce et de la correspondance du Levant, prévenir *l'émigration des maisons grecques de Trieste et de Fiume* et en appeler d'autres au secours de ces villes en leur offrant des moyens de réparer leurs pertes, redonner le mouvement

et la vie à un pays épuisé et en stagnation, et en même temps qu'on ranime les affaires paralysées dans les provinces Illyriennes, contribuer à la prospérité de toutes celles, que les marchandises du Levant traverseront; encourager les manufactures françaises en diminuant le prix des matières premières etc., etc. On pourrait détailler tous ces avantages en plusieurs volumes, et cependant on ne doit pas perdre de vue que ce projet, qui donne de si hautes espérances pour l'avenir, avec quelques modiques avances peut tenir sur le champ la plus grande partie de ce qu'il promet.

Un moyen infaillible pour en assurer le succès serait encore d'augmenter d'ici à une certaine époque les droits d'entrée sur tous les produits du Levant qui arrivent en France et en Italie après avoir traversé l'Autriche.

Pour achever d'éclairer la question, j'ajouterai en finissant que les marchandises de volume et de peu de valeur, telles que les *laines*, les *cuir*s, etc., qui ne peuvent guère souffrir les frais de transport par terre pourront aussitôt, que les routes seront libres et sûres au travers de la *Serbie* être dirigées sur *Widin* et *Belgrade* où on les embarquerait pour les faire arriver par eau et à très peu de frais jusqu'à *Oberlaybach*: ceci exigerait l'établissement d'un agent consulaire à *Belgrade* et d'un lazaret à *Sissek*, auquel on pourrait destiner un bâtiment spacieux appartenant autrefois au chapitre d'Agram et aujourd'hui dévolu au Domaine Impérial. Il serait en outre nécessaire que la Cour de Vienne ne refusât pas au commerce français de se servir du chemin de halage, qui est sur la rive gauche de la *Save* près de son confluent dans le *Danube*, ce qu'elle n'a jamais refusé au commerce Turc.

Ce projet n'est point un système abstrait; l'évident avantage qu'il présente en a fait naître l'idée à plusieurs négociants grecs de *Trieste* appliqués depuis longtemps au commerce du Levant; frappé de son utilité et de la possibilité de son exécution je l'ai fait examiner sous mes yeux par trois autres négociants également grecs, également versés dans des entreprises de ce genre, mais étrangers à l'idée première, et sans intention marquée de provoquer son établissement ils ont signé le tableau ci-joint, ils sont tombés d'accord dans leurs calculs, et sur la facilité d'une révolution commerciale, la plus grande qu'on puisse opérer dans ce moment pour l'intérêt de la France et qui se lie parfaitement au système adopté par Sa Majesté et que revendique aujourd'hui le droit maritime des Nations.

Fait à Trieste, le 13. Mars 1810.

(Signé) Le Maréchal Duc de Raguze.

Eredetije Párisban, a francia külügyminiszterium levéltárában „*Provinces Illyriennes*“ 13 mars 1810. alatt.

Közli: Dr. Thallóczy Lajos.