

## 6. Italien letter

### En anarkist tager sagen i egen hånd

I USA havde en del italienske emigranter slået sig ned i staten New Jersey. Nogle af dem havde dannet en meget energisk anarkistisk organisation. Medlemmerne havde været dybt berørt af den italienske regerings brutale nedkæmpelse af Milano-opstanden i maj 1898. Højlydte diskussioner mundede ofte ud i kravet: Død over kongen! Gaetano Bresci, 30 år, var en af anarkisterne i New Jersey. Andre af emigranterne havde bemærket, at han var begyndt at øve sig i at skyde med revolver. I maj 1900 sejlede han pludselig, under falskt navn, med dampskib til Europa. Den 24. juli dukkede han op i Milano.

Den 29. juli om aftenen havde kong Umberto overværet præmieoverrækelsen ved et større gymnastikstævne i Monza, forstad til Milano. Her havde kongefamilien sit sommerslot (og i et hjørne af parken havde monarken med dronningens "accept" installeret sin elskerinde). På grund af den kvælende varme havde Umberto lagt den skudsikre stål-vest, han normalt bar ved offentlige forestillinger. Kongen havde netop sat sig op i sin åbne karet, tæt omgivet af begejstrede gymnaster og tilskuere, da der lød 3 revolverskud, affyret af Bresci i en afstand af 5 meter. Kongen var dødelig såret og udåndede, inden karet nåede kongeslottet. Han var på et hængende hår undsluppet to tidligere attentatforsøg. Drabsmanden Gaetano Bresci blev straks pågrebet. Han fik som forventet en dom på livsvarigt fængsel (dødsstraf var afskaffet i Italien i 1890, men blev senere genindført af fascisterne). Nogle år senere hængte han sig i fængslet. Meget tyder dog på, at selvmordet i høj grad var fremprovokeret af fangevogterne.



## **Optimismen breder sig**

Det mest bemærkelsesværdige ved hele denne triste historie omkring mordet på Umberto er måske, hvordan reaktionen var. Stort set fra alle sider i samfundet rejste der sig en fordømmelse af mordet. Også socialister og Det ekstreme Venstre tog skarpt afstand fra anarkisterne. Regeringen, som kun havde siddet en måned ledet af Giuseppe Saracco, handlede klogt: Den undlod bevidst at foretage massearrestation mod ”samfundets fjender” eller at indføre undtagelseslove – som det var sket under de forrige regeringer. Påstande om en større sammensværgelse blev afvist.

På en lidt bagvendt måde kom kongemordet til at stå som en slags milepæl: Afslutningen på en meget kaotisk periode, med utallige konfrontationer, både politisk, økonomisk og socialt. Og starten på en ny æra – hvor det i al fald i nogle år syntes at gå fremad for det hårdtprøvede Italien. Nogle italienske historikere har ligefrem kaldt perioden for *Il decollo italiano*” (decollo: det øjeblik, hvor en flyvemaskine letter fra jorden). Sådanne billedlige sammenligninger er naturligvis også forsimplinger. Måske er det mere korrekt at tale om en langsom udvikling, hvor fundamentet var blevet lagt i en række år forinden. Men på en lang række områder bredte der sig en optimistisk stemning i årene lige før og især efter århundredeskiftet. Der foregik en økonomisk udvikling, som kom bag på de fleste. Et par tal til belysning: Den samlede årlige nationalindkomst steg fra ca. 61 milliarder lire i 1895 til ca. 92 milliarder 1911-15. Industriproduktionen havde fra 1896 til 1913 udviklet sig fra 11,2 milliarder til 22,1 milliarder lire pr. år (alt i faste priser). Italiens økonomiske ekspansion var en del af en international fremgang. Men netop i disse år gik det forholdsvis stærkere i Italien end en række andre store lande. BNP pr. indbygger steg 1896-1913 i Italien med 2,1 % pr. år. I England: 0,9, Tyskland: 1,8 og Frankrig 2,0 %. Efter mange års stagnation kom Italien endelig i gang. Lokomotivet i den økonomiske fremgang var den såkaldte *Industrielle Trekant*, Torino-Milano-Genova. Den dag i dag ligger mange af Italiens største erhvervsvirksomheder her.

For det velhavende borgerskab i de større byer (et par % af befolkningen) betød de nye tider også, at dagligdagen på mange måder blev mere bekvem, med indførelse af elektricitet, telefon, telegraf, benzinmotoren, elevatorer – og ikke at forglemme toilet og badeværelse i selve huset. I de kredse bredte der sig – som i nabolandene – en ubekymret tro på, at alle disse fremskridt også betød en fremtid med stadig fred i Europa.



*Plakat for første FIAT-model. I 1899 fik en række tidligere rytteriofficerer i Torino en idé, som skulle vise sig at være bæredygtig. De må have indset, at fremtiden tilhørte andre transportmidler end deres elskede heste. De grundlagde FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino). Den første direktør blev Giovanni Agnelli (hvis efterkommere i generationer har siddet i spidsen for FIAT). Han var en dynamisk og fremsynet leder; der hurtigt fik fabrikken banket op til at være den dominerende bilproducent i Italien. Og den var i høj grad konkurrencedygtig over for de andre europæiske bilfabrikker. Bilen var i sin spæde barndom absolut kun for sportige rigmænd. Agnelli blev klar over, at det var alt for snævert et marked og gik snart i gang med produktion af busser, lastbiler og skibmotorer. Og allerede i 1907 lavede FIAT's første flyvemaskine. I 1912 besøgte Agnelli Fords samlebånd i USA. Kort efter startede han selv masseproduktion af billigere biler i Italien.*

## **Nye hestekræfter**

FIAT's første år er nok et eksklusivt – men alligevel typisk eksempel på en række initiativrige italienske iværksættere i starten af det 20. århundrede. I samme periode grundlægges en række andre industrivirksomheder, som vi stadig hører om. Alfa Romeo fra Milano blev berømt for sine racerbiler. Og Olivetti lavede i 1908 sine første skrivemaskiner fra fabrikken i Ivrea tæt på Torino. I 1890'erne var det blevet in at køre på det nye transportmiddel (eller nærmere sportsredskab): cyklen. Det gav en tiltrængt økonomisk indsprøjtning til Pirellis gummifabrik i Milano (grundlagt allerede i 1872). Men hans industriforetagende fik den helt store chance fra slutningen af 90'erne, da der for det offentlige skulle trækkes i tusindvis af elektriske ledninger, telefonledninger og under søiske telegrafkabler.

Det var især de nye trendy brancher, der havde medvind i disse år.

Men en række ældre industrigrene var stadig grundlæggende for Italiens økonomi. Tekstilindustrien havde i mange år været det største af Italiens byerhverv. Af den samlede arbejdsstyrke i industrien var i 1911 11 % af mænd og 77 % af kvinder ansat på tekstilfabrikker. Den vigtige silkeindustri havde en noget skiftende skæbne. Efter nogle succes-år i starten af århundredet blev silken ramt af den almindelige lavkonjunktur i 1907, men vedblev dog op til 1. verdenskrig at forsyne en 1/3 af verdensmarkedet. Især de italienske bomuldsfabrikker oplevede en kraftig vækst. Fra 1900 til 1914 fordobledes antallet af tene og vævestole, og antallet af ansatte voksede fra 135.000 til 220.000.

## ***Med staten som sparringspartner***

Det var en række enkelte faktorer, som tilsammen fik hjulene i gang i Italien. Men det byggede på en fælles tillid til – at nu nyttede det noget. Man turde investere. Og det foregik, på godt og ondt, i et snævert samspil mellem det private erhvervsliv og staten.

Italiens mangel på kul blev i disse år afhjulpet ved store investeringer i vandkraft. Dæmninger i alpedalene gav elektricitet til den kraftigt voksende industri i Norditaliens lavland. Milano var den anden by i verden, der fik elektrisk gadebelysning. Fra 1898 til 1914 steg Italiens el-produktion eksplosivt: fra 100 millioner kWh til 2325 millioner kWh (næsten udelukkende ved vandkraft). Italiens kapacitet var nu større end Frankrigs.

Industri kræver stål. Til nu havde Italien været meget afhængig af udenlandsk stål, især fra Tyskland og Frankrig. Derfor blev der investeret i nye hjemlige stålværker, bl.a. på Elba, hvor man havde fundet større jernforekomster, ejet af staten. Nu behøvede man ikke mere at sende malmen til udlandet. Der lå også en vis national stolthed i selv at kunne fremstille sit stål. Det råstof-fattige Italien blev dog aldrig selvforsynende. Staten støttede også industrien ved høje toldsatser. Under toldkrigen med Frankrig havde det vist sig at være en tvivlsom fordel. Men for de nye industrier blev konkurrencen fra udlandet mere overkommelig i en overgangsperiode. Tolden kunne dog også være en sovepude. De mere forarbejdende industrier klagede over, at de skulle betale alt for høje priser for den beskyttede italienske stål.

Der var ofte tætte forbindelser mellem flere erhvervs-sektorer, f.eks. stålværker, skibsværfter og rederier, som tit var ejet af nogle få, særdeles velhavende familier. Og disse var dygtige til at pleje kontakten både til regeringen, så man fik de gode ordrer – og til de store banker, så finansieringen var på plads.



TCI's tidsskrift. 1908. Forsiden er tegnet af Umberto Boccioni, én af skaberne af kunstnergruppen Futuristerne, som var meget optaget af fart og de nye, rappe transportmidler, bilen og cyklen. I starten af 1900-tallet blev der oprettet en landsdækkende turistforening (Touring Club Italiano, TCI) og en national sammenslutning af hoteller. Disse og en række andre organisationer var et tydeligt tegn i tiden: Den voksende middelklasse havde ikke kun lyst – men også råd til mere ferie og fritid. Samtidig søgte nu tusinder af turister fra Nordeuropas middelklasse til det behagelige klima i syd. Italiens samlede turistindtægter var i høj grad med til at styrke det økonomiske boom i disse år.

Efter bankskandalen i 1894 blev der grundlagt nye, mere solide banker, som viste stor lyst til at støtte og stimulere industrien. Det var helt afgørende i de første år, hvor fabrikkerne endnu var små og kapital-svage. Den mest kendte pengeinstitution var *Banca Commerciale Italia*. Staten greb også aktivt ind i finansverdenen. Især under den kommende statsminister Giolitti blev der lagt et temmelig håndfast pres på bankerne for at lade dem finansiere offentlige foretagender. Den tætte forbindelse mellem bankverdenen og industrien kunne dog også blive et problem. Ofte så bankledelsen mere på, hvor stort afkast der i øjeblikket kunne trækkes ud af industrien – end på den enkelte virksomheds tarv. Nogle banker rodede sig ind i tvivlsomme erhvervseventyr. I flere tilfælde følte regeringen sig tvunget til at optræde som livredder for banker der burde være robuste, men som på grund af dumdristighed var ved at gå fallit. Når vi er optaget af nutidens finansskandaler, kan vi blive mindet om, at regeringer også tidligere har grebet ind med en hjælpende hånd.

I en periode med turbo på den industrielle udvikling kunne det næppe undgås, at det gik galt for en række virksomheder, især ved den verdensomspændende afmatning omkring 1907. Men generelt var Italiens økonomi stærkere, end den havde været i mange år. Statens rolle havde her været afgørende. Allerede før 1896 havde finansministeren, Sidney Sonnino, gennemført en konsekvent og stram politik, med øgede skatter

og nedskæring af de offentlige udgifter. Det var upopulært, men gav pote på længere sigt. Samtidig var Italien fri for et kraftigt dræn i statskassen, da krigen mod Etiopien var afsluttet. En lang række års underskud på statens finanser blev fra 1898 vendt til overskud – som varede ved i 11 år, i sig selv en præstation. Det gav nu råderum for en række af de store offentlige investeringer, f.eks. ved jernbanerne og kraftværkerne. Flere kom i arbejde, lønningerne og dermed forbruget steg, lysten til investering øgedes, en positiv udvikling var sat gang.