

capitale azionario dell' " Austro-Americana „ affinché in avvenire sia evitata qualsiasi influenza straniera su questa Società.

L' " Austro-Americana „ ha stipulate lo stesso anno un contratto con il Governo cileno col quale quest'ultimo si impegna di dare una sovvenzione annua di 146.880 marchi ad una linea Cile-Mediterraneo da istituirsi da parte della " Austro-Americana „ con capi-linea Trieste in Mediterraneo e Valparaiso in Cile. L'entrata in vigore del contratto dipende dalla condizione che riesca possibile alla " Austro-Americana „ nel termine di un anno di ottenere per questa linea anche una sovvenzione dal Governo austriaco.

Al principio del 1914 sono state stabilite su nuove basi anche le sovvenzioni marittime ungheresi. Secondo le nuove norme esse sono le seguenti:

	Sovvenzione (milioni di corone)	
	dal 1914 in poi	finora
« Adria » — Linee del Mediterraneo, della Francia (Atlantico) e dell'Inghilterra e linee per il Sud America . . . . .	4,6	2,92
« Ungaro-Croata » — Linee di traffico costiero secondo il programma ampliato . . . . .	2,755	0,59
« Società reale ungherese di navigazione fluviale e marittima » — Linee del Danubio . . . . .	1,8	0,9
Società « Ungherese-Levante » — Linea Fiume-Australia e Galatz Costantinopoli . . . . .	1,75	1,0
Totale. . . . .	<u>10,925</u>	<u>5,410</u>

I nuovi contratti di sovvenzione prescrivono alle Società di navigazione una serie di nuove costruzioni ed i miglioramenti nel servizio. La Società " Adria „ s'impegna, ad esempio, a mettere in servizio entro il luglio 1919, quindici nuove navi; l' " Ungaro-Croata „ deve portare da 29 a 45 il numero delle sue navi in servizio sulle linee sovvenzionate; la " Ungherese-Levante „ si deve munire di una flotta completamente nuova per la linea d'Australia e deve mettere un nuovo piroscafo sulla linea Galatz-Costantinopoli; la " Società di navigazione fluviale e marittima „ infine deve mettere in servizio, nel termine di tre anni, 4 nuovi piroscafi da passeggeri, 13 rimorchiatori e