

tions, dans la presse et même à Montecitorio, qu'il reçut, le 15 mars suivant, une disposition additionnelle. Le ministre des Postes d'alors, M. Pascolato, l'éminent directeur de l'École de commerce vénitienne, obtint de la *Navigazione generale* quatre voyages annuels de Venise à Bombay, sans transbordement à Port-Saïd. Ils auront lieu, si l'essai donne de bons résultats, entre les mois de janvier et de mai de chaque année, époque de la plus forte exportation des Indes. Et là s'arrête, en dépit des promesses de la loi de 1893, le bilan des initiatives gouvernementales en vue de ramener à Venise un peu du trafic de l'Orient.

Le régime des chemins de fer n'est, du reste, pas mieux approprié que celui des lignes de navigation aux intérêts vénitiens. Il semblait que l'ouverture du Brenner, mettant en communication l'Adriatique avec le Tyrol et l'Allemagne du Sud, dût susciter un large courant commercial. Cette thèse avait pour elle la géographie, mais, contre elle les tarifs excessifs, l'insuffisance de matériel, les défauts d'exploitation qui empêchent trop souvent, en Italie, l'industrie des chemins de fer de