

conception que la côte méditerranéenne de l'Italie doit être en quelque manière le littoral méridional de l'Empire germanique est aussi familière aux Allemands qu'aux Italiens. Seulement ils ne l'entendent pas dans le même sens : où ceux-ci ont crû entrevoir une sorte de société d'apports, donnant lieu à une répartition de bénéfices, ceux-là envisagent une société léonine, que l'état d'alliance leur a permis de constituer. Ils ne s'adjoignent pas, économiquement, le peuple italien, à titre d'intermédiaire nécessaire sur la Méditerranée, mais ils tendent à se faire reconnaître en propre une vocation méditerranéenne, par la complaisance de l'Italie¹.

Du point de vue politique, la même tendance à

Yusen Kaisha, et, un peu plus tard, la Société chinoise *China Merchants Steamer Navigation Company*, dont Li-Hung-Chang est le plus fort actionnaire, proposèrent et furent sur le point de faire accepter par le gouvernement italien la création d'une tête de ligne à Gênes (V. Teso, *op. cit.*, p. 328)? — On voit si les prévisions qui assignaient à l'Italie un rôle prépondérant dans la Méditerranée se heurtent aux effets de la concurrence internationale.

1. Le pavillon allemand n'est, du reste, pas le seul à prendre part au mouvement des ports italiens. — « Plus de la moitié de nos exportations, dit M. Manfroni dans un article de la *Rivista marittima* du mois de juillet 1900, se font sous pavillon étranger. D'après nos propres statistiques, la proportion des navires italiens