

tion semble tout indiquée de tête de ligne de grands vapeurs affectés aux voyages d'Orient et de tête de ligne de voies ferrées desservant la Suisse et une partie de l'Allemagne. La zone d'efficacité de Trieste est bien distincte, et les deux villes, également italiennes de cœur, sont plutôt sœurs que rivales.

La nouvelle Italie, malheureusement, n'a su faire de Venise ni une tête de ligne maritime, ni une tête de ligne ferrée — au large sens économique des mots. L'article 13 de la loi du 23 avril 1893, en décidant « qu'à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1894, un voyage mensuel aurait lieu de Venise à Bombay », posait un principe resté sans exécution. Le régime des communications entre le grand port de l'Adriatique, les Indes, et, à plus forte raison, l'Extrême-Orient, n'a été l'objet jusqu'ici que de tâtonnements infructueux.

Au lieu de susciter et d'encourager des initiatives nationales, le gouvernement italien traita, en 1895, avec la *Peninsular*, moyennant une subvention excessive de 500.000 lires par an. Il stipulait que, toutes les trois semaines, un vapeur