

tinés à doubler ceux de la *Deutsche Levante Linie*; leurs bateaux alternent pour les dates des départs; ceux de l'*Atlas* partent de Brême et touchent à Rotterdam; l'un des services dessert Malte, le Pirée, Salonique, Dédéagatch, Constantinople, Odessa; l'autre Alexandrie, Beyrouth, les côtes de Caramanie et de Grèce. Les armateurs allemands estimèrent que ce n'était point encore assez. En mars 1906, dans une conférence tenue à Vienne entre les représentants des deux grandes compagnies de navigation (*Norddeutscher Lloyd* et *Deutsche Levante Linie*), on décide la création d'une nouvelle compagnie spécialement méditerranéenne, la *Deutsche Mittelmeer Levante Linie*, qui inaugure ses services en mai 1906 avec cinq paquebots, anciens cargo-boats aménagés pour le service des voyageurs (*Galata, Thérapia, Scutari, Péra, Stamboul*); leur point de départ est Marseille et Gênes, et ils suivent exactement, une fois par semaine, jusqu'à Batoum et Odessa, l'itinéraire de nos paquebots des *Messageries* par Naples, le Pirée, Smyrne, Constantinople. Cette association des deux puissantes compagnies allemandes pour l'exploitation de la Méditerranée a cessé le 1^{er} janvier 1908 après avoir donné des résultats désastreux; on cite un vapeur parti avec quatre francs de fret; le service des passagers n'a pas donné de meilleurs résultats que celui des marchandises; la *Deutsche Levante Linie* a perdu à cette association plusieurs centaines de mille francs. Le *Norddeutscher Lloyd* continue seul le service avec trois vapeurs filant 14 nœuds et demi (*Sachsen, Preussen, Bayern*), les départs ont lieu tous les quinze jours en hiver, tous les huit jours en été. A Naples, les lignes allemandes correspondent avec un service de la *Hambourg-Amerika* qui emporte directement les émi-