

la naissance de la *Mittelmeer*; les cocons, par exemple, qui payaient 20 francs par 100 kilogrammes de Batoum à Marseille, n'en paient plus que 15; les *Messageries*, la *Compagnie Paquet*, la *Compagnie Fraissinet*, qui desservent l'Orient, se sont syndiquées pour faire 10 pour 100 de ristourne aux expéditeurs qui chargent sur leurs bateaux. Nos compagnies s'imposent ainsi des sacrifices considérables pour soutenir la concurrence et maintenir leurs positions. Les nouvelles lignes allemandes n'y trouvent certainement pas non plus leur compte; mais nous avons montré pourquoi et comment elles peuvent travailler longtemps sans bénéfices; il suffit aux industriels et aux banquiers qui sont leurs principaux actionnaires que la baisse des frets assure des avantages à l'exportation.

La conquête de la Méditerranée ne suffit pas aux Allemands; ils ont encore voulu montrer le pavillon et fonder des agences dans les ports turcs de l'océan Indien et du golfe Persique; ils ne veulent pas attendre l'ouverture du chemin de fer de Bagdad pour se créer des intérêts dans l'Irak. La *Hambourg-Amerika* a inauguré, le 14 juillet 1906, avec le *Kanadia*, un service mensuel entre Hambourg et le golfe Persique avec escales à Anvers, Marseille, Port-Saïd, Port-Soudan, Djibouti, Aden, Mascate, Bender-Abbas, Lingah, Bender-Bouchir, Bassorah. Jusqu'ici le monopole du commerce et de la navigation dans le golfe Persique appartenait aux Anglais<sup>1</sup>; seuls les bateaux de la *Compagnie russe de navigation et de*

1. *The Anglo Arabian and Persian Co.* — *The Persian Gulf Steamship line.* — *The Bombay and Persian Steam navigation Co.* — *The Wert Hartlepool Steam navigation Co.* — *The British India Co.* (cette dernière subventionnée par l'État). Le mouvement du port de Bassorah en 1905 a été de 130 vapeurs jaugeant 138.000 tonnes, dont 124 anglais jaugeant 132.000 tonnes.