

Orient, un Allemand, M. Høhne, sous-secrétaire d'Etat (mustechar) à la direction générale des Postes et Télégraphes, a représenté, en 1906, la Turquie à la conférence internationale de télégraphie sans fil.

C'est surtout dans l'organisation des lignes de navigation qu'apparaît le plan et la méthode de la conquête économique allemande en Orient. Nulle part la volonté de faire de l'Allemagne une puissance méditerranéenne ne se révèle plus clairement. En 1904, seule la *Deutsche Levante Linie*, créée à Hambourg en 1891, avait des services réguliers dans la Méditerranée orientale ; ses lignes, partant de Hambourg et d'Anvers, mettaient les ports de l'Allemagne industrielle en relations directes avec les principaux marchés du Levant : le Pirée, Syra, Smyrne, Salonique, Constantinople, Alexandrie, les ports de Syrie et d'Anatolie, les bouches du Danube et les ports russes de la Mer-Noire : trente bâtiments, tant cargo-boats que navires à passagers, assuraient ces services ; ils auraient pu suffire aux besoins du commerce, mais ils ne répondaient pas aux aspirations de la politique allemande qui tenait à affirmer sa résolution de prendre sa part au commerce intérieur de la Méditerranée et d'y faire concurrence aux lignes françaises et anglaises. Trois compagnies nouvelles apparurent : la naissance de chacune d'elles correspond à une étape de l'expansion allemande dans la Méditerranée. A la fin de l'année 1904, le *Norddeutscher Lloyd* crée une ligne dont la tête est à Marseille et qui conduit directement à Alexandrie, avec la seule escale de Naples, les hiverneurs et les touristes ; un service organisé par le P.-L.-M. amène sans transbordement les voyageurs de Berlin à Marseille par Francfort-sur-le-Main. La *Bremer Dampfer Linie Atlas* inaugure, en janvier 1906, deux services méditerranéens, des-