

Levante, coll'Egitto, col Mar Rosso e con le Indie; le comunicazioni coll'Arcipelago toscano e colle isole di Pantelleria, Linosa e Lampedusa;

2º alla Nederland: la linea da Genova a Batavia;

3º alla Puglia: i servizi fra gli scali dell'Adriatico, la Dalmazia e l'Albania;

4º alla Società Siciliana: i servizi fra la Sicilia e le isole Eolie;

5º alla Società Napoletana: i servizi fra Napoli e le isole dei golfi di Napoli e Gaeta.

Tutti i servizi suaccennati sviluppavano una percorrenza annua obbligatoria di legge 778,004 per una spesa di L. 9,579,245, pari cioè a L. 12,31 per lega marina.

Devesi ora notare che nella legge di approvazione delle convenzioni suddette fu inserito dalla Commissione parlamentare, d'accordo col Governo, il seguente articolo:

“ Non più tardi del 1º luglio 1894 sarà attuato un viaggio mensile da Venezia a Bombay. La relativa convenzione sarà approvata per decreto reale e la spesa occorrente, che non potrà essere maggiore di quella fissata pel viaggio fra Genova e Bombay, sarà inscritta nel bilancio dell'esercizio 1894-95 e successivi. ”

Il Governo, in adempimento di tale impegno, stipulò nel 1895 una convenzione con la Società Peninsulare ed Orientale per la istituzione di diciotto viaggi all'anno fra Venezia e Porto Said, in coincidenza in quest'ultimo porto con la grande linea esercitata dalla Società medesima fra Londra ed i porti al di là di Suez; poichè al servizio celere della Valigia delle Indie fra Brindisi e Porto Said la Società aveva provveduto adibendovi due piroscatti stazionari, in coincidenza pure a Porto Said con la grande linea precipitata.

Tale convenzione, che importava l'onere per lo Stato di lire 500,000 all'anno, fu approvata con regio decreto del 1895 con effetto dal 1º ottobre di detto anno e per la durata di anni cinque.