

traversata. Ma dopo pochi anni, per una valvola lasciata aperta, il piroscafo calò a fondo; e fu allora, nel 1859, che vedendosi l'impossibilità di far vivere l'impresa coi mezzi di cui si disponeva, vennero fatte pratiche, che approdaron a buon fine, perchè l' "*Anchor Line* „ stabilisse regolari comunicazioni con New-York.

2° Periodo (1860-1877).

In Italia lo Stato venne in aiuto della marina mercantile fin dal principio dell'unificazione nazionale.

Dopo la costituzione del nuovo regno si aumentarono i servizi marittimi, per provvedere a quelle comunicazioni interne che per via di terra erano assai lente e malsicure; e dopo un primo periodo di assetto provvisorio, nel 1861 e 1862, mediante convenzioni con scadenza al 1877, si sovvenzionarono diverse compagnie per l'esercizio di linee regolari a vapore fra i principali porti della penisola e fra questi e le isole. Inoltre si provvide a due comunicazioni con paesi esteri; si prolungò la linea interna Genova-Palermo sino a Tunisi e si istituì una linea per Corfù ed Alessandria d'Egitto, che, in un primo periodo partiva da Ancona, e dopo, quando fu compiuta la ferrovia Ancona-Brindisi, fece capo a Brindisi, prolungandosi però sino a Venezia.

Erano queste le sole linee internazionali che venivano allora sovvenzionate. Ma col volgere degli anni, sviluppandosi i traffici e sentendosi il bisogno di nuove comunicazioni regolari con altri paesi esteri, si aumentarono le linee internazionali regolari. Infatti, nel 1869, lo Stato consentì un prestito senza interessi alla Compagnia Rubattino, perchè istituisse una seconda linea per l'Egitto con partenza da Genova. Dopo l'apertura del Canale di Suez questa linea fu prolungata fino alle Indie, prima liberamente dalla Compagnia, e poi, in forza di una convenzione con lo Stato, mediante un rilevante