

que trop sensible ; moins puissamment soutenues, moins richement subventionnées que leurs concurrentes du *Lloyd*, les compagnies italiennes soutiennent avec plus d'opiniâtreté que de succès la lutte contre leurs alliés, dans ce bassin adriatique qui, aux yeux de tout Italien, est comme une part du patrimoine national passée en des mains étrangères. En voyant l'abandon des ports italiens de l'Adriatique, comparé à l'activité qui règne à Fiume, à Trieste, à Zara, on se demande involontairement ce qui subsistera du commerce italien lorsque le drapeau autrichien flottera à Durazzo, en face de Brindisi et de Tarente. Déjà fortement concurrencée, non seulement en ce qui concerne les relations italo-albanaises mais pour tout trafic — même italien — dans le bassin de la Méditerranée orientale et avec les Echelles du Levant et Suez, la marine commerciale italienne semblerait destinée à périr de consommation dans ce qui fut son propre berceau ? Quant à Brindisi, son sort, qui n'est déjà pas brillant, serait singulièrement compromis le jour où la Malle des Indes, qui y passe depuis 1872, viendrait à en être détournée au profit de Salonique.

Cette dernière conséquence de la construction du tronçon Sérájévo-Mitrovitza, dont l'annonce fit un