

« On admet généralement auyourd'hui, en Angleterre comme en France, que le cuirassé le plus fort ne doit pas dépasser 12.000 tonnes et le croiseur protégé 8.000 tonnes. Ce sont là des limites extrêmes que beaucoup de marines voient avec regret ».

In Inghilterra il Capitano di Vascello Eardley-Wilmot, criticando la tendenza ad aumentare la grandezza delle navi, affermava: « se dovessimo aumentare il dislocamento a 20.000 tonn., potremmo accrescere lo spessore delle corazzze », provvedimento — egli aggiungeva — che si dimostrerebbe però insufficiente perché lo scafo non potrebbe egualmente resistere all'attacco dello sperone né alle esplosioni subacquee. « Non v'è alcuna ragione », egli ancora osservava, « perchè non si possa ottenere da un dislocamento di 10.000 tonn. una buona dotazione di carbone, un'alta velocità ed un potente armamento ». Nonostante l'accrescimento del tonnellaggio, era generalmente riconosciuta la impossibilità di costruire una nave invulnerabile. Il Capitano Fitzgerald indicava come « in nessun progetto possa raggiungersi la sicurezza assoluta né nulla che ad essa si avvicini », ed in accordo con l'opinione dell'Ammiraglio Bourgeois della Marina Francese, affermava che l'esito di un combattimento poggia in gran parte sulla fortuna », « un sol colpo può inutilizzare la più grande nave che mai sia stata costruita ». Gli ambienti navali negli Stati Uniti condividevano queste opinioni ed il Ministero della Marina nel 1891 riteneva che la nave da battaglia da 10.000 tonn. fosse già diventata troppo complicata per la gente che doveva armarla.

Mentre questi criteri erano generalmente approvati, nel 1894 l'Ammiragliato Inglese dette inizio ad un radicale mutamento nelle sue direttive politiche per le costruzioni navali. Nella competizione fra le nazioni, alla quale prendevano parte non solo quelle dipendenti dal mare, ma anche varie altre, e « mentre il mondo si muoveva », come disse Lord Brassey, « in un circolo chiuso dal quale appariva difficile potersi liberare », l'Inghilterra trovò necessario, per mantenere il dominio del mare sul quale era basata la sua sicurezza, di adottare la politica del « più grande e del migliore », aumentando i dislocamenti e costruendo navi più potenti di quelle di ogni altra Potenza. Le altre nazioni seguirono con riluttanza questa politica e mentre l'Inghilterra col tipo *Majestic* raggiungeva le 14.000 tonn., le costruzioni contemporanee non superarono le 12.000 tonn. Questa sperequazione non poteva logicamente aver lunga durata; gli Stati