

## CAPITOLO QUINTO

### I porti concorrenti del Nord e i loro mezzi di penetrazione (1)

La posizione di Memel e quella di Königsberg. — Danzica e Stettino. — Stralsunda e Lubecca. — La posizione di Amburgo e l'organizzazione del suo porto. — Breve confronto tra le spese di piazza di Amburgo, di Trieste, e di Venezia praticate nell'ultimo quadrimestre del 1922. — Brema. — Le condizioni attuali della Marina Mercantile Germanica.

Spesso, nello svolgimento di questo lavoro, si accennò alla grande concorrenza mossa ai nostri porti da quelli situati lungo il Litorale Baltico e del Mare del Nord. Ci sembra opportuno perciò fare una rapida scorsa attraverso quelle regioni per vedere quali sono veramente i vantaggi che quei porti hanno, per ciò che concerne il rifornimento dell'Europa Media, sui nostri porti più settentrionali.

Prendendo in considerazione la costa che va dalla Foce del Niemen fino a quella dell'Ems, cioè dal 7° al 21° meridiano Est di Greenwich e trascurando i porti delle isole Danesi e quelli della Penisola del Jutland, troviamo una serie di buone baje e golfi oltremodo favorevoli per la creazione di ottimi porti. Tanto più che nel fondo di queste baje sfociano dei grandi fiumi navigabili i quali permettono di continuare l'inoltro delle merci fino al cuore dell'Europa, offrendo un mezzo di trasporto comodo e poco costoso.

Nella parte più orientale di questo tratto di costa, le alluvioni della Vistola e le correnti marine striscianti lungo la costa diedero luogo alla formazione delle così dette *Nehrungen*, specie di dighe naturali che chiudono le baje e proteggono gli specchi interni d'acqua. Fra le *Nehrungen* e la costa, il bacino interno racchiuso si chiama *Haff*.

All'estremità settentrionale del *Kurisches Haff* troviamo il porto di Memel, dove la *Kurische Nehrung*, in prolungamento della costa d'Ambra, lascia lo spazio necessario per l'entrata dei piroscafi nel *Haff*. Dal nostro punto di vista, però, questo porto non ha alcuna importanza perchè appena una linea ferroviaria lo congiunge con Tilsit, sul Niemen, e di qui verso Königsberg da una parte, e Insterburg-Kowno-Vilna, dall'altra. D'altro canto il Niemen è scarsamente navigabile e quindi questo porto è destinato a servire un ristrettissimo retro terra ed ha come caratteristica del traffico una grande esportazione di legnami.

Più importante, nel campo internazionale è Königsberg, situato all'estremità Nord-Est del *Frisches Haff*, presso la foce del *Pregel* che è navigabile per poche miglia fino a Insterburg. Il retro terra di Königsberg dovrebbe quindi estendersi solo sulla Prussia Orientale, confinando con quello di Memel al Nord e con quello di Danzica al Sud. Viceversa, per una serie di circostanze in maggior parte casuali, Königsberg estese notevolmente la sua sfera d'influenza. Presso *Tapiau* si dirama un braccio del *Pregel* detto *Deim* che sfocia nel *Kurisches Haff* nell'estrema vicinanza d'uno dei tanti rami del *Delta* del Niemen. Di più, il *Deim* è unito al Niemen per mezzo di un canale, il *Gilge*, che da *Labiau* va fino a Tilsit. Di modo che parte del traffico, che naturalmente spetterebbe a Memel, è sviata a favore di Königsberg. Non solo, ma mentre al tempo della lotta dei Templari contro i lituani, Memel si trovava nella zona delle operazioni. Königsberg giaceva al limite di questa zona, in luogo più sicuro e quindi in condizioni migliori per accaparrarsi il traffico del retro terra. Perciò quando l'ordine dei Templari fu sciolto, e la Prussia orientale fu persa per la Polonia, si cercò di favorire Königsberg a danno di

(1) Per il presente capitolo si confrontino specialmente: « Hamburg in seiner politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Bedeutung. » Amburgo 1921. A. Rühl « Die Nord — und Ostseehäfen im deutschen Aussenhandel ». Berlino, 1920, oltre le opere espressamente citate.