

sociali, e quelli economici sono pur sempre dei fatti sociali, siano talmente interdipendenti da esser strettamente legati fra di loro.

Sarà opportuno, a questo punto, fare una breve digressione per esaminare qual'è la condizione attuale delle marina mercantile germanica.

Prima della guerra la marina germanica possedeva un tonnellaggio lordo di registro ammontante a 5.459.000 tonn. e la Germania occupava tra i popoli navigatori, il secondo posto dietro l'Inghilterra che possedeva circa 20 milioni di tonnellate, e prima degli Stati Uniti che ne possedevano un milione circa. Avendo perduto in guerra 2.700.000 tonnellate ed avendo dovuto cedere, in seguito agli accordi di Trier ratificati dal trattato di Versailles, agli Stati dell'Intesa tutte le navi superiori alle 1600 tonnellate, la metà di quelle stazzanti da 1000 a 1600 tonnellate ed $\frac{1}{4}$ della flotta da pesca, per un totale di 2.900.000 tonnellate, la potenzialità della marina mercantile germanica si ridusse a non più di tonn. 419.000 di stazza lorda alle quali si devono aggiungere 200.000 tonnellate di velieri. È risaputo come subito dopo la guerra la Germania abbia cercato di riparare a questo enorme vuoto. Lo Stato dovette intervenire con sussidi finanziari per rendere possibile la ricostruzione della flotta mercantile e destinò all'uopo una somma di 12 miliardi di marchi carta, della quale, secondo il Reederei-Abfindungsvertrag stipulato nel 1921, $\frac{9}{10}$ dovevano servire per le costruzioni fatte nei cantieri tedeschi ed $\frac{1}{10}$ per le compere eseguite all'estero. Dimostra il dott. Cuno, già direttore generale della Hamburg Amerika Linie (1), come questa somma data dallo Stato a titolo di risarcimento delle perdite subite dagli armatori tedeschi causa la guerra o causa le imposizioni del trattato di Versailles, sia ben piccola cosa, causa il continuo svalutamento del marco carta, non solo di fronte agli attuali costi di produzione, ma persino rispetto al valore che la flotta tedesca aveva prima della guerra. E ciò è verissimo. Però, si potrebbe chiedere, come si spiega il fatto che mentre i tedeschi cercano di dimostrare che le sovvenzioni dello Stato sono insignificanti, il costo di produzione aumenti incessantemente, le previsioni sull'andamento delle costruzioni siano sfavorevoli (2), la flotta tedesca alla fine del 1923 avrà un tonnellaggio brutto di registro pari a 1.783.000 tonnellate, cioè avrà raggiunto un terzo circa della sua potenzialità prebellica? È certo che il compito impostosi dai cantieri e dagli armatori germanici non è facile, ma i tedeschi hanno troppo spesso dimostrato di saper mentire perchè sia possibile credere ciecamente a quanto essi affermano. Come si può credere a della gente che grida perchè la Francia impedisce l'entrata nel suo territorio ai viaggiatori germanici e poi scrive sulle porte dei propri negozi « Für Franzosen, Eintritt verboten »? È risaputo che la situazione economica della Germania non è poi così disastrosa come i tedeschi vorrebbero farci credere e il fatto che le Banche tedesche facciano dei prestiti in oro all'estero ad un saggio minore di quello al quale possono farlo le nostre banche e pari a quello fatto dalle banche inglesi, $3\frac{1}{4}$ - $3\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$, ce lo dimostra a sufficienza. Non bisogna illudersi quindi che la Germania sia nell'impossibilità di rimettere in buone condizioni la sua flotta. E questa sarà un'arma di più in mano alla Germania per minacciare il commercio delle altre nazioni e quindi anche dell'Italia. Sarà bene, nei provvedimenti che il nostro Governo andrà adottando per la rinascita commerciale dell'Italia, tener presente anche questa possibilità del ritorno della concorrenza della flotta germanica e fare in modo di mettere in grado le nostre compagnie armatrici di sostenere l'urto che verrà dal Nord.

(1) Manchester Guardian Commercial. La ricostruzione d'Europa. Maggio, 1922.

(2) Cfr. L'articolo citato del dott. Cuno ed inoltre lo studio di F. Heincken direttore generale del Norddeutscher Lloyd Publ. nel Handbuch der Politik 1921, pagg. 356 e seg. e l'articolo Zur Lage der deutschen Werften und Reedereien, apparso nella Frankfurter Zeitung del 22 dicembre 1922.