

co superiore all'1, tenendo presente che alla fine del 1914 le navi di commercio inglesi erano date in 11328, con uno spostamento complessivo di 21 045 049 tonnellate. I tedeschi rifiutano di accettare questa percentuale dell'1 o poco più. La *Kölnische Zeitung*, pubblicando il 1.º di settembre 1915 una lista delle perdite della flotta mercantile inglese dal principio della guerra, ha stabilito una percentuale del 4,45 riguardo al numero complessivo delle navi e del 5 riguardo al tonnellaggio. In media, la flotta mercantile inglese avrebbe perduto una nave su venti. Ma, anche a voler prestar fede a queste asserzioni, bisogna anzitutto osservare che negli ultimi tempi i sommergibili hanno fatto il maggior numero di vittime fra i battelli da pesca, navi di scarso valore e di uso non adatto ai traffici transoceanici, e che, in secondo luogo, mentre la Germania ha continuato a rimanere tagliata dal resto del mondo, per l'Inghilterra l'affondamento di qualche nave non ha costituito che un'eccezione, e la regolarità dei traffici la regola.

È universalmente noto che la guerra dei sommergibili non ha dato e non poteva dare quanto da essa avevano sperato il ministro della marina germanica, von Tirpitz, e i suoi seguaci. L'imitazione del capitano Sirius, il protagonista della novella *Danger!*, scritta da Conan Doyle qualche mese prima della guerra

europea, è stata poco feconda. E non insistiamo — sarebbe inutile — sulla mancanza d'originalità dell'idea. Dovremmo ripetere con Schopenhauer: «Si è rimproverato ai tedeschi di imitare ora i francesi ora gli inglesi: questo è appunto ciò che di più prudente essi possono fare, poichè di proprio non potrebbero mettere in mostra nulla....». *Made in England*, perfezionato in Germania.

Il blocco continentale, col quale nel 1804 Napoleone Bonaparte volle rispondere alla proclamazione del blocco di quasi tutte le coste del suo Impero da parte dell'Inghilterra, presenta una curiosa analogia col blocco delle coste inglesi iniziato dalla Germania il 18 febbraio del 1915. Chateaubriand, parlando del decreto di Berlino del 21 novembre del 1806, ha scritto che Napoleone dichiarò le isole britanniche in istato di blocco senza possedere «une barque». I mezzi con cui Napoleone intendeva raggiungere il suo scopo differiscono certo da quelli di cui oggi la Germania dispone: il primo voleva strozzare il commercio inglese sbarrandogli i porti del continente europeo; la Germania vuole arrestare le linee di navigazione che affluiscono verso le coste del Regno Unito per portarvi — come ha detto Rudyard Kipling — «il grano e la carne che non facciano morire di fame il popolo della strada», con i sommergibili, le mine e gli apparecchi aerei. Ma, dopo centonove anni, il