

Il mare unisce i popoli, diceva il Kaiser, non li divide. Il mare è la grande via di comunicazione. Brema, Amburgo, Lubecca e Stettino, le quattro grandi città anseatiche, fiorirono sugli oceani.

L'Impero militare si dispose così a diventare Impero marittimo. La vera campagna per questa nuova esplicazione di energie era cominciata appunto con l'avvento al trono di Guglielmo II. Non si può parlare dello sviluppo della Germania come Potenza marinara senza legarvi intimamente il nome di Guglielmo II. Egli ha prediletto la flotta mercantile come quella di guerra, e tutte le volte che un suo gesto poteva agevolare in un modo qualsiasi l'effettuazione del grande piano vagheggiato, il Kaiser l'ha compiuto senza esitare. Il Kaiser è intervenuto personalmente quando ci sono stati dei dissidi fra l'«Hamburg Amerika Linie» e il «Norddeutscher Lloyd» per riportare la concordia fra le due grandi compagnie di navigazione; ogni visita ad Amburgo veniva seguita da un'altra a Brema; ogni nuovo sensibile risultato ottenuto da una o dall'altra delle due società aveva l'elogio imperiale diretto. Quando Guglielmo II non ha potuto assistere in persona al varo di nuovi colossali transatlantici e compiervi magari dei viaggi di prova, ha inviato dei suoi parenti illustri a rappresentarlo. Il Principe Ammiraglio Enrico di Prussia fece il viaggio inaugurale di un piroscafo di lusso

che andava nell'America del Sud a iniziare una nuova epoca nei piani della Germania per la conquista del commercio sud-americano. E il viaggio non andò perduto: il Principe, giunto in America, fece un giro nell'Argentina, nel Cile e nel Brasile, mentre contemporaneamente due delle più moderne *dreadnoughts* tedesche compivano una crociera in quelle acque.

I risultati di questa tenace campagna diretta dallo stesso Sovrano sono esposti da cifre; cifre prese un po' in tutti i campi. Nel 1900 la marina mercantile tedesca spostava complessivamente 2 495 389 tonnellate. L'anno scorso, 1914, il suo tonnellaggio era più che doppio e occupava il secondo posto fra le grandi marine mondiali, con 5 459 296 tonnellate. Questa cifra era sempre assai inferiore a quella della flotta mercantile inglese, che alla stessa epoca ammontava a 19 500 000 tonnellate, ma dal 1910 in poi la flotta tedesca s'era accresciuta con una proporzione del 20 per cento, mentre il tasso d'accrescimento della flotta mercantile inglese era stato inferiore all'8 per cento: il 7,4 appena. Riportandosi a un periodo ancora più lungo, si vede, secondo il *Bureau Veritas* del 1914, che fra il 1875 ed il 1914 il tonnellaggio della flotta mercantile inglese è aumentato del 422 per cento, mentre l'aumento di quella tedesca è stato del 1417 per cento.

Per avere un'idea più completa di questo sviluppo della marina mercantile germanica,