

L'anno seguente a quello in cui Ballin occupò l'alta carica, due grossi piroscafi da 7000 tonnellate vennero impostati, e da quell'anno in poi, regolarmente, l'«Hamburg Amerika Linie» aumentò anno per anno il suo capitale, la sua flotta, il numero delle linee da essa esercite ed il tonnellaggio e la velocità delle sue navi. Altre compagnie furono assorbitate e noi troviamo nel 1900 il capitale sociale ad una cifra di 100 milioni. Nel 1914 il capitale della compagnia, in marchi, ammontava a 150 milioni in azioni e a 71 milioni e mezzo in obbligazioni al 4 e 4,5 per cento e dava agli azionisti un dividendo del 10 per cento. Nel 1912 i suoi benefici netti furono di 56 milioni. Nel 1913 di 70 milioni e 151 mila lire. Nella primavera del 1914, quando fu deliberato l'ultimo aumento del capitale sociale, un azionista si permise di osservare che fra il 1897 e il 1913 questo capitale era stato quintuplicato. Di questo passo nel 1927 sarebbe stato di 625 milioni di lire. «Lo spero, gli rispose tranquillamente Ballin, perchè in un simile caso noi potremmo essere sicuri che le condizioni del mercato ci renderebbero un tale capitale utilissimo».

Comprendendo nella cifra gli ultimi piroscafi varati a quell'epoca, la «Hamburg Amerika» possedeva nell'estate del 1914, alla vigilia della guerra europea, una flotta di 1356819 tonnellate, con 431 piroscafi di un'età media

di sei anni. Il primo piroscifo che la compagnia aveva posseduto — quando ancora si chiamava la «Packetfahrt» — era stato il *Borussia*, costruito in Inghilterra, che nel giugno del 1856 faceva il suo primo viaggio da Amburgo a New-York. Stazzava 2000 tonnellate, ma quanti poterono ammirarlo si stupirono dell'audacia dei costruttori; certo, a vederlo, nessuno avrebbe mai supposto che sarebbe stato possibile costruire in un avvenire non troppo lontano quei colossi che si chiamano *Imperator*, *Vaterland* e *Bismarck*.

Pure erano già quindici anni, quando il *Borussia* fu varato, che l'Inghilterra si serviva per i suoi traffici di navi a vapore. La «Hamburg» cercò solamente di riconquistare il terreno perduto: creò per queste navi capitani ed equipaggi, mandandoli ad istruire sulle navi inglesi, ordinò altri piroscafi, e dieci anni dopo essa possedeva otto transatlantici che facevano un servizio regolare mensile fra Amburgo e New-York. Nel 1868, la compagnia abbandonava definitivamente le navi a vela.

Dopo i due piroscafi di 7500 tonnellate di cui abbiamo già parlato, la «Hamburg Amerika» metteva in linea, nel 1889, altre due navi veloci capaci di filare 19 nodi all'ora. Fu però nel 1900 ch'essa varò il suo primo piroscifo veramente imponente, il *Deutschland*, — venduto poi alla Russia al tempo della guerra russo-giapponese — di 16500 tonnellate e 37800