

colossali piroscafi tedeschi a cui, se la guerra non l'avesse vietato, si sarebbe presto aggiunto un terzo compagno: il *Bismarck*.

La lotta si combatteva su tutte le linee: per l'America del Nord, per l'America del Sud, per l'India, l'Estremo Oriente, l'Australia, la Nuova Zelanda. La bandiera minacciosa del nemico s'affacciava negli stessi porti inglesi. E non si combatteva soltanto per accaparrarsi la clientela dei milionari ma anche quella, assai più proficua, degli emigranti. Il 50 per cento dell'emigrazione europea, quando essa fioriva, passava per Brema, il 30 per cento per Amburgo. Il resto per l'Inghilterra.¹⁾ Le compagnie tedesche erano riuscite ad innalzare attraverso l'Europa centrale una specie di barriera che canalizzava verso Amburgo e Brema da un lato, e verso Trieste dall'altro la flotta degli emigranti dall'Europa orientale. Il Lloyd austriaco era anch'esso, in realtà, una compagnia tedesca.²⁾ Il «Norddeutscher Lloyd» aveva creato dappertutto delle società di colonizzazione, dirette da agenti ch'esso stimolava e che si moltiplicavano per fare affluire a Brema gli emigranti dell'Europa orientale e soprattutto quelli delle province slave dell'Austria-Ungheria.

Gli inglesi intuivano il pericolo. L'anno scorso

¹⁾ HURET, op. cit., pag. 264.

²⁾ Cfr. il *Temps* del 19 luglio 1914. Cfr. anche *** *L'Adriatico*, Milano, Treves, 1914, pag. 321.

so la crisi era nella sua fase acuta. Il 10 giugno 1914 — meno di due mesi, dunque, prima delle giornate fatali — il corrispondente del *Daily Mail* da Berlino, F. W. Wile, parlava ai suoi connazionali della nuova campagna che la Germania si preparava ad iniziare per la conquista dei traffici della Nuova Zelanda, con l'appoggio potentissimo e diretto del Kaiser.

“Sir Owen Philipps,¹⁾ scriveva il giornalista, fa bene ad ammonire gli inglesi che l'espansione della navigazione mercantile tedesca è non meno importante, per gli interessi britannici, dello sviluppo della flotta del Kaiser. Se la Germania raggiunge la sua ambiziosa meta di dominare i mercati mondiali — e questo essa può compierlo solo a spese della Gran Bretagna — per i contribuenti inglesi il problema di trovare i mezzi per pagare una flotta da guerra superiore diventerà ancora più grave di quello che non sia oggi „.

Una voce dalla Germania era forse superflua. Due giorni prima, sullo stesso argomento, si era intrattenuto il *Daily Telegraph*. Il giornale, occupandosi della gara feconda fra compagnie tedesche e britanniche in occasione del varo del magnifico piroscafo *Aquitania*, di 47 000 tonnellate, aveva detto:

“I monopoli sono dannosi per la navigazione mercantile quanto lo sono per le compagnie ferroviarie, e le società di navigazione tedesche sono riuscite a scuotere certi armatori inglesi dal torpore in cui

¹⁾ Direttore della compagnia di navigazione inglese “Union Castle „.