

dodici anni fu attivo collaboratore del Kaiser nella *Weltpolitik*, i porti tedeschi videro arrivare 11 800 navi tedesche e 11 698 navi estere e partire 11 962 navi tedesche e 11 678 estere. I cantieri tedeschi costruiscono in media 70 piroscafi e 40 velieri all'anno. Con rapido sviluppo, noi tedeschi ci siamo conquistati un posto in prima fila fra i popoli marinari e dediti al commercio marittimo „

La marina mercantile tedesca si è sviluppata in un modo diverso da quello di tutte le altre marine. Uno scrittore inglese, volendo trovare un termine adeguato per definire questa evoluzione, ha scritto che questa marina non è stata semplicemente una «*trade carrier*» ma una «*trade finder*». La qualifica tuttavia non è nuovissima. Nel secolo XVII ebbero gli olandesi. Li chiamavano i «*rouliers*» dell'oceano, i carrettieri del mare. La marina mercantile tedesca è stata pioniera nel senso più alto della parola. Non ha semplicemente atteso che le offrissero di trasportare dei prodotti, ma è andata essa stessa a ricercare questi prodotti e, magari, a creare addirittura l'industria. Così, quando il Governo tedesco rifiutò di interessarsi ufficialmente dell'Esposizione del Panama e del Pacifico, il direttore generale della «*Hamburg Amerika Linie*» offrì il trasporto gratuito delle merci degli espositori tedeschi, ed anche inglesi, sino a San Francisco e da San Francisco in Europa; così, per creare queste industrie, in tutte le nuove società che si sono formate

negli ultimi anni in Germania per lo sfruttamento dei mercati mondiali l'«*Hamburg Amerika Linie*» e il «*Norddeutscher Lloyd*» hanno avuto la loro parte.

La lotta fra compagnie inglesi e compagnie tedesche è stata senza quartiere. La marina mercantile inglese, ad esempio, aveva quasi il monopolio dei porti sud-americani. Sino all'anno scorso più della metà delle navi che entravano o uscivano dai porti brasiliani o cileni erano inglesi. Le compagnie tedesche hanno tentato disperatamente di minacciare questo monopolio facendo di tutto per accaparrarsi almeno il trasporto dei passeggeri. Ad ogni nave inglese ne è stata opposta un'altra superiore per lusso e per velocità. Il *Cap Finistère* e il *Cap Trafalgar*, della «*Hamburg Sud Amerikanische Linie*», erano indubbiamente senza rivali sulle linee dell'America del Sud. Il primo spostava 16 500 tonnellate, il secondo 18 000.

Lo stesso avveniva per molte altre linee. L'*Imperator*, di 53 000 tonnellate, e il *Vaterland*, di 58 000, potevano lottare vittoriosamente con l'*Aquitania*, di 47 000 tonnellate, e il *Mauritania* e il disgraziato *Lusitania*, di 38 000 ciascuno. I due ultimi filavano 25 nodi all'ora, contro 23 del *Vaterland* e dell'*Imperator*, ma al *record* della traversata fra Europa e America dei due rapidi cunardieri, molti milionari preferivano il lusso favoloso dei due