

erano caduti. Ma la loro sfida è stata affrontata con successo. La supremazia della Gran Bretagna in fatto di navigazione mercantile rimane ancora praticamente intatta e la vitalità dell'industria non è stata mai dimostrata in modo più eccellente che negli ultimi cinque anni. Recentemente la notizia che qualche compagnia di navigazione tedesca intende organizzare dei servizi diretti per la Nuova Zelanda ha provocato una lieve agitazione. Questo implicherà certamente per il porto di Londra la perdita di un traffico considerevole di merci in transito. La cosa, prima o poi, era però inevitabile — appena i traffici fra il Continente e la Nuova Zelanda avessero incoraggiato un tentativo — e fra breve sarà tenuto a Londra un convegno fra i dirigenti delle compagnie di navigazione inglesi e tedesche per definire le condizioni e stabilire la quantità delle merci che dovranno essere rispettivamente trasportate dalle navi delle due bandiere. La concorrenza diventerà ancora più forte in avvenire, ma gli armatori inglesi non debbono averne paura, se essi, da parte loro, svilupperanno i servizi al massimo della loro efficienza, e andranno rispondendo alla sfida varando navi magnifiche come l'*Aquitania*, che oggi forma l'oggetto dell'ammirazione di New-York „

Le grandi compagnie di navigazione inglesi venivano dunque a patti sulla quantità di traffico che poteva esser loro riservata. Allo stesso modo, due anni prima, la Gran Bretagna aveva sperato in un accordo circa la limitazione degli armamenti.

Nel luglio, il Reichstag votava l'aumento della sovvenzione accordata dal Governo tedesco

al « Norddeutscher Lloyd » per il mantenimento di un servizio regolare mensile di piroscafi per l'Australia. La sovvenzione annua da 2 400 000 marchi veniva portata a 4 milioni e 700 000. L'emozione nei circoli politici e marittimi britannici fu sensibile. Il *Temps*, il 19 dello stesso mese, esprimeva lo stato d'animo degli amici d'oltre Manica:

“ Lo stesso pubblico grosso comincia a misurare la gravità della lotta silenziosa e implacabile che si svolge fra le compagnie di navigazione inglesi e tedesche. Lo sforzo tedesco non converge verso un punto solo: il formidabile *trust* che formano oggi la “Hamburg Amerika Linie„ e il “Norddeutscher Lloyd„ pretende disputare il primo posto alle più vecchie e alle più solide compagnie inglesi su tutte le grandi linee marittime e, bisogna ben riconoscerlo, esso ha già conseguito dei magnifici successi.

“ Se da qualche mese la rivalità anglo-tedesca sul mare ha preso una forma più cortese; se, per lo meno provvisoriamente, la Germania sembra rassegnarsi a non contendere apertamente alle squadre da guerra britanniche la loro antica superiorità, la lotta per il dominio del mare prosegue tuttora col metodo sicuro e l'aspro accanimento che caratterizzano i nostri vicini d'oltre Reno „

Il metodo sicuro e l'aspro accanimento col quale esso veniva svolto erano stati iniziati dal Principe di Bismarck. Il Cancelliere di ferro non avviò la Germania verso la grande marina da guerra, ma abbozzò la politica grandiosa di appoggio governativo al commercio di