

che indubbiamente ha del meraviglioso, basterà seguire un po' i progressi della maggiore compagnia di navigazione che la Germania vanta, cioè a dire l'«Hamburg Amerika Linie». Del direttore di quest'ultima, Ballin, amico personale di Guglielmo II, s'è molto parlato al principio della guerra europea. Jules Huret, proprio nella primavera del 1914, pubblicando un'opera magnifica sulla Germania d'oggi, definiva Ballin uno di quei quattro o cinque uomini a cui l'Impero tedesco doveva la sua espansione economica e industriale.¹⁾

Prima che Ballin entrasse a far parte della «Hamburg Amerika Linie», nel 1888, l'antica «Packetfahrt» — come originariamente si chiamava la compagnia fondata il 27 maggio 1847 da quaranta mercanti d'Amburgo — aveva, innegabilmente, compiuto grandi progressi, ma intorno ad essa altre compagnie si erano formate, mentre si accentuava la lotta per l'accaparramento dei traffici. Brema, l'eterna rivale, non cercava di meglio che lottare senza alcuna remissione. A questa concorrenza interna si aggiungeva quella estera, dell'Inghilterra, che stupita dal rapido sviluppo della marineria tedesca veniva alla riscossa per riconquistare il primato. Infine era quello il periodo in cui il movimento emigratorio aumentava di intensità con incredibile progressione.

¹⁾ J. HURET, *L'Allemagne moderne*. — Parigi, Lafitte, 1914, vol. II, pag. 292 e segg.

Ballin era direttore di una compagnia — la «Compagnia Carr» — che eserciva una linea in diretta temibile concorrenza con la «Hamburg Amerika». Nel 1888, quest'ultima decise di acquistare tutto il materiale della rivale, assorbendola, portando il capitale sociale a 37500 000 franchi. Quando la compagnia era stata fondata il capitale sociale ammontava a 580 000 lire. La sua flotta, sul principio, fu costituita da velieri: stazzavano ciascuno 700 tonnellate, tonnellaggio che sembrava enorme a coloro che vivevano in quei beati tempi, e dei primi tre commissionati il terzo si capovolse al momento del varo, perchè i tecnici non avevano potuto costruire con tutta perfezione un «mostro» simile. Per andare a New-York, portando non più di duecento emigranti e venti passeggeri di classe, questi velieri impiegavano quarantadue giorni; per ritornare in Europa appena trenta.

Con l'assorbimento della «Compagnia Carr», Ballin fu assunto dalla nuova compagnia proprietaria e nominato direttore del servizio di emigrazione; poco dopo, da questo ramo particolare egli passava alla direzione generale. Il suo grande entusiasmo, la fiducia in sè stesso, la larghezza di vedute e la rapidità nell'attuazione delle idee gli permisero di beneficiare di tutte le vantaggiose condizioni nelle quali egli assunse le redini dell'intero movimento dell'«Hamburg Amerika Linie».