

La marina mercantile germanica.

Notizie del socio ALBERTO TAJANI

I.

ORIGINI E SVILUPPO DELLA MARINA MERCANTILE GERMANICA.

L'Inghilterra, a causa principalmente della sua conformazione geografica e delle numerose e lontane colonie, sparse in tutto il mondo, è da secoli la nazione più potente sul mare e tale primato, bene a ragione, vuole conservare ad ogni costo quale unica garanzia della sua sicurezza, integrità e prosperità. Non ci reca quindi alcuna meraviglia la sua straordinaria forza marittima militare ed il suo oltremodo numeroso naviglio mercantile. Meraviglioso invece è stato il rapidissimo sviluppo marinaro di un'altra nazione.

Intendo parlare della Germania, la quale con un non grande tratto di coste e con un numero relativamente esiguo di porti, ha saputo crearsi un forte naviglio militare ed una flotta mercantile a vapore (e non è punto disprezzabile quella veliera) che viene subito dopo quella inglese non solo per il numero complessivo di tonnellate, ma anche per le splendide unità che essa vanta. Ed anzi per eccellenza di materiale si può affermare che essa marina non è seconda, se pure non superiore, a quella della vicina rivale e non è da dimenticare, a questo proposito, il trionfo che riportarono anni or sono i transatlantici tedeschi per il Nord America quando ottennero dallo stesso governo inglese, data la loro superiore velocità, parte del trasporto della posta.

*
* *

Benchè la vera formazione della colossale marina a vapore germanica sia cominciata tra il 1860 e 1870 per raggiungere poi quel grado di splendore e prosperità in quest'ultimo ventennio,

pure la marina mercantile velica germanica vanta belle tradizioni. Senza rimontare ai tempi più antichi e senza parlare di quella famosa lega anseatica, lega commerciale, marittima e militare nello stesso tempo che per alcuni secoli ha tenuto l'egemonia sul mar Baltico e anche al di là, ricorderò come fin dal principio del 1800 molti grandi e ben costrutti velieri germanici solcassero i mari. Nè oggi questa marina a vela della Germania, non ostante il generale e rapido progresso mondiale di quella a vapore, può dirsi in decadenza. Infatti, oltre varie ditte minori ed armatori proprietari di parecchi velieri, vi sono in Germania delle grandi ditte, che sono in sostanza delle vere società, armatrici di velieri di grosso tonnellaggio. Fra queste ditte si devono menzionare le seguenti: ditta Wencke e C. di Amburgo che ha 16 navi, Leisz (Amburgo) 15 navi, Knohr e Burchardt (Amburgo) 13 navi, Wätjen (Brema) 11 navi, Visurgis (Brema) 10 navi, Richmers 10 navi, Alster 8. I maggiori velieri sono il *Preussen* (di 5080 tonnellate), il *Potosi* (4030), il *Persimen* (3100), il *Pittlachry* (3090), l'*Alsternixe* (3040), l'*Urania* (3265), il *Richmers* (5000), l'*Herzogin Cecilie* (3240) e l'*Herzogin Sophie Charlotte* (2580) (1).

*
* *

In un paese come la Germania solcato da varii grandi e profondi fiumi quali l'Elba, il Weser, il Reno ed altri, con città e porti di prim'ordine ai loro sbocchi, non poteva ragionevolmente essere trascurata la sua navigazione interna, parte integrante di quella marittima più che complemento. Pertanto ingenti somme furono spese e sono spese dai singoli Stati e dalle singole città per regolare e mantenere sempre attivissima tale navigazione interna. Per il solo Reno si calcola che siano stati spesi dal 1830 al 1905 ben 350 milioni di marchi e le società e ditte che esercitano la navigazione su esso sono una quarantina, proprietari di oltre 300 rimorchiatori e circa 800 navi, fra grandi e piccole, per carico e da rimorchio. Queste poche cifre (e non ne riporto altre per brevità) riguardano un solo fiume; ma non meno importante e non meno attiva è la navigazione sugli altri.

(1) Il *Richmers* è un eccellente tipo di nave *mista*, ossia veliero con macchina ausiliaria; i due *Herzogin* sono navi scuole del Lloyd di Brema.

Quasi tutte le città fluviali hanno il loro porto ed una ben disposta rete di canali unisce i varii fiumi, intensificando così il commercio e facendo prosperare le industrie di tutta una nazione.

Nè deve si tralasciare di accennare a quella grandiosa opera ch'è il canale marittimo di Kiel, intitolato propriamente a Guglielmo I. Questo canale, inaugurato nel 1895, lungo un centinaio di chilometri ed attraversato in più luoghi da ferrovie su ponti, mette in comunicazione il mar del Nord col mar Baltico, risparmiando così alle navi tutto il gran giro della penisola dello Jutland. I due imbocchi del canale sono presso la foce dell'Elba nel mar del Nord e presso il porto militare di Kiel nel mar Baltico. Nonostante la sua evidente utilità pur tuttavia nei primi tempi il canale non fu così frequentato come si credeva. Ma adesso, migliorate le sue condizioni di navigabilità e regolate le tasse di passaggio, è percorso da numerose navi militari e mercantili di ogni nazione.

*
* *

Il primo porto della Germania è quello di Amburgo che per importanza si può considerare il terzo del mondo dopo quelli di Londra e Nuova York. Circa ottanta linee regolari di navigazione mettono capo a questo porto; si estendono i suoi bacini e le sue banchine per otto chilometri mentre il solo porto franco ha una superficie di mille ettari. E' provveduto di numerosi e grandiosi magazzini di deposito di merci, di tettoie, di cale, di officine, di bacini di carenaggio e di potenti grue fra cui una gigantesca che può sollevare 150 tonnellate. Uno speciale e vasto bacino è destinato esclusivamente alle navi cisterne di apposita compagnia che portano petrolio. Sono iscritti al porto di Amburgo, sede della potente Società di navigazione Amburghese-Americana, un gran numero di bastimenti per un complesso di circa 800,000 tonnellate nette. Il porto di Amburgo è poi il primo mercato tedesco pel commercio in generi coloniali, zucchero, caffè, metalli preziosi, cotone, pelli, gomme, salnitro.

Altro grandioso porto, il secondo della Germania, è quello di Brema, sede della grande società di navigazione Norddeutscher Lloyd e mercato principale del legname, del petrolio, del riso e del tabacco. Tale porto trovasi sul maestoso fiume Weser,

a circa 65 chilometri dal suo sbocco nel mar del Nord. Porto complementare di Brema è Bremerhaven alla destra della foce del Weser. Gli altri porti germanici notevoli sono quelli di Lubeca, in fondo alla baia omonima, quello di Stettino allo sbocco dell'Oder e quello di Danzica. Porti notevoli fluviali dell'interno sono quelli di Colonia, di Mannheim, delle due Francoforte, di Dresda, di Breslavia, di Cosel, di Coblenza, di Ratisbona e vari altri.

*
* *

Ottime erano in antico le costruzioni navali in legno che si eseguivano dai cantieri germanici; ma da quando il vapore cominciò a prendere il posto della vela e da quando pertanto sorse per esso una nuova architettura navale e si ebbero nuovi scafi non più di legno ma misti dapprima e poi interamente in ferro e in acciaio, anche la Germania seppe, al pari dell'Inghilterra, della Francia e del nord America, trasformare radicalmente e rapidamente i suoi metodi di costruzione navale. Dette una spinta e un esempio il governo prussiano impiantando e portando a compimento tra il 1860 e il 1870 il cantiere regio di Kiel. Nel 1880, riordinatisi i servizi marittimi germanici ed iniziate nuove grandi linee con l'America e l'Oriente, i giovani cantieri germanici privati ebbero dalle compagnie di navigazione, incitate dal governo, le prime importanti commissioni di grossi piroscafi mentre fino allora non avevano prodotto, salvo qualche rara eccezione, che navi di modesto tonnellaggio (1). Oggi i principali cantieri germanici veramente grandiosi, sono sei: due in Amburgo, e gli altri a Kiel (cantiere *Germania*), a Stettino (*Vulcano*), a Elbing (*Schichau*), a Brema (*Weser*). Il capitale investito in questi cantieri e in alcuni minori è di oltre 60 milioni di marchi; il numero degli operai che vi lavorano si può calcolare a quarantamila circa.

E' d'uopo aggiungere però che se l'industria navale tedesca ha preso un grande sviluppo mercè le ardite iniziative private e

(1) Nel 1882 furono varati i primi due piroscafi di tonnellaggio notevole costruiti in Germania per conto dell'Amburghese e cioè il *Rugia* e il *Rhaetia*, costruito il primo a Stettino ed il secondo ad Amburgo.

l'interessamento del governo, ha d'altra parte trovato un valido aiuto così nell'incremento continuo della marina nazionale militare e mercantile come nella produzione indigena delle principali materie ad essa industria occorrenti quali il ferro, la ghisa, l'acciaio. Inoltre la mano d'opera per le costruzioni navali in Germania è ottima e non è più cara di quella inglese.

*
* *

Nel 1870 la marina mercantile germanica comprendeva un complesso di 900,361 tonnellate per il naviglio veliero e di 82,000 per quello a vapore. Oggi invece il solo tonnellaggio delle navi a vapore è salito (e sono esclusi i non pochi battelli inferiori alle cento tonnellate) alla cifra rispettabile di circa 3,840,000 tonnellate. Cifra che paragonata alle 82,000 tonnellate del 1870 dimostra chiaramente quale e quanto cammino abbia fatto la marina mercantile tedesca.

Il naviglio mercantile germanico va ripartito fra le due colossali società Amburghese-Americana e Lloyd di Brema, altre nove grandi società, società minori, ditte varie ed armatori.

Vi sono inoltre le ditte armatrici di grossi velieri a cui ho già accennato (1).

Le grandi società di navigazione dopo l'Amburghese ed il Lloyd sono le seguenti:

Società	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio complessivo
Neptun (Brema)	64	—
Hansa Linie (Brema).	51	250,000
Woermaun Linie (Amburgo)	35	93,000
Germanica-Australiana (Amburgo)	32	141,000
Argo (Brema)	32	—
Hamburg-Süd Amerikanische	42	198,000
Kosmos (Brema)	27	179,000
Deutsche Levante Linie (Amburgo)	29	—
Ost Afrika Linie (Amburgo)	28	87,000

(1) Le imprese di navigazione in Germania (grandi e piccole società di navigazione a vapore, ditte varie, società armatrici di velieri, società di navigazione fluviale, società da rimorchio) sono circa 180.

II.

LA SOCIETÀ « AMBURGHESSE-AMERICANA ».

Il vecchio *Deutschland*, veliero varato nel 1848 di circa 700 tonnellate ed il nuovo grande piroscafo *Kaiserin Auguste Victoria* di circa 25,000 tonnellate sono le due navi che rappresentano l'alfa e l'omega della flotta dell'Amburghese-Americana, l'umile principio e l'apogeo in fatto di costruzione navale raggiunto per adesso dalla potente società.

Le origini dell'Amburghese-Americana rimontano al 1847 e sono più che modeste, giacchè le basi su cui s'iniziò la novella società furono semplicemente tre navi a vela chiamate *Deutschland*, *Rhein* e *Nord Amerika*, stazzanti 700 tonnellate e capaci di una ventina di passeggeri di cabina, 200 di terza classe, di un buon carico di merci e destinate quasi esclusivamente alla traversata dell'Atlantico.

Varii anni dopo, e precisamente nel 1854, in un'assemblea della Società fu deciso, visto il sempre crescente progresso della navigazione a vapore, di radiare al più presto le navi a vela e sostituirle invece con dei buoni battelli a vapore. Infatti, elevato il capitale sociale a 1,782,600 marchi, fu ordinata la costruzione di due vapori di duemila tonnellate che un cantiere inglese poté consegnare nel 1856 (1). Questi due vapori, chiamati *Borussia* e *Hammonia*, servirono dapprima, noleggiati dal governo francese, al trasporto di truppe in Crimea e poi furono adibiti, con grande successo, al servizio postale e commerciale fra Amburgo e il Nord America. In seguito l'Amburghese elevò man mano il suo capitale, mise in mare un buon numero di nuovi e grandiosi piroscafi e talmente allargò la cerchia delle sue operazioni che oggi per numero di piroscafi e tonnellaggio complessivo è la prima compagnia di navigazione del mondo. Le linee esercitate dall'Amburghese sono una sessantina, ma le principali sono sempre quelle per le Americhe; la sua flotta comprende 168 grandi pi-

(1) Presentemente il capitale sociale dell'Amburghese è di 105 milioni di marchi.

roscafi e 215 battelli fluviali minori e rimorchiatori per un complesso di 961,000 tonnellate. Ben sedici sono i suoi piroscafi stazianti ciascuno oltre le 10,000 tonnellate e quattro di questi raggiungono e sorpassano le 20,000. Per dare una idea della grande importanza di questa colossale società basterà dire che nel solo anno 1906 i suoi piroscafi fecero 1266 viaggi principali trasportando 431,955 passeggeri e 6,182,861 tonnellate di merci. Nè debbesi tralasciare di accennare ai vari e fortunati viaggi di piacere che annualmente e da gran tempo l'Amburghese effettua con appositi battelli forniti di ogni comodità.

Prima di illustrare brevemente i principali piroscafi della Società ecco l'elenco di quelli più grandi con il relativo tonnellaggio.

Piroscafi	Tonnellaggio
America	22,225
Badenia	7,442
Batavia	11,040
Belgravia	6,582
Bethania	7,548
Blücher	12,334
Borussia	6,951
Bosnia	7,437
Brasilia	6,549
Brisgravia	6,477
Bulgaria	11,077
Cincinnati	20,000
Cleveland	20,000
Deutschland	16,502
Fürst Bismarck	8,332
Graf Waldersee	13,193
Habsburg	6,437
Hamburg	10,532
Hohenstaufen	6,437
Kaiserin Auguste Victoria	24,581
König Friedrich August	9,461
König Wilhelm II	9,500
Kronprinzessin Cecilie	8,689
Moltke	12,335
Oceana	7,859

Piroscafi	Tonnellaggio
Patricia	13,424
Pennsylvania	13,333
Polynesia	6,022
President Grant	18,120
President Lincoln	18,120
Pretoria	13,234
Prinz Adalbert	6,030
Prinz Oskar	6,026
Rhaetia	6,600
Rhenania	6,416
Rugia.	6,598
Silvio	6,506
Sithonia	6,569
Thessalia.	6,047
Thuringia	6,152
Windhuk	6,400

Il *Kaiserin Auguste Victoria*, varato nel 1905 dal rinomato cantiere Vulcano di Stettino, è lungo ben 214 metri e largo 23 con uno spostamento di 42,500 tonnellate e come rilevasi dall'elenco su riportato è il maggiore piroscafo non solo dell'Amburghese, ma fra i colossi mondiali viene quinto dopo gl'inglesi *Lusitania*, *Mauretania*, *Adriatic* ed il germanico *Washington*. Meno veloce del più piccolo *Deutschland* ha macchine della forza di circa 18,000 cavalli indicati ed una velocità oraria di 18 miglia. Può alloggiare comodamente la popolazione di una piccola città ossia 4000 persone all'incirca così ripartite: 550 passeggeri di prima classe, 300 di seconda, 250 di terza, 2300 emigranti e 600 individui formanti il personale della nave (ufficiali di coperta e di macchina, fuochisti, equipaggio, personale di servizio). Il lusso per i passeggeri di prima e anche di seconda classe è, come si può bene immaginare, veramente straordinario; comodissime camere da letto, bagni, sfarzoso salone da pranzo, bar, sale per musica, per conversazione, da fumo, biblioteca, sala apposita per ginnastica, salottini privati. Vasti, comodissimi, igienici gli alloggi per emigranti. Inutile aggiungere che vi è a bordo, come del resto su tutti i principali transatlantici della Società, il telegrafo senza fili. Alquanto più piccolo del *Kaiserin Auguste* ma dello stesso tipo

presso a poco e di uguale velocità è l'*Amerika*, lungo 204 metri e largo 23. Transatlantici recenti e grandiosi sono il *Cleveland* ed il *Cincinnati*. Il velocissimo *Deutschland* ha il vanto non solo di essere il più rapido piroscafo mercantile germanico, ma di competere anche con quei quattro o cinque piroscafi del mondo maggiormente veloci. E' lungo metri 202, largo 20, sposta 23,000 tonnellate ed ha macchine della forza di 37,500 cavalli che gli imprimono la velocità oraria di 23 nodi, ossia circa quaranta chilometri all'ora. I suoi adattamenti interni sono splendidi e comodissimi e può portare 467 passeggeri di 1^a classe e 300 di 2^a oltre gli emigranti. L'*Hamburg*, costruito nel cantiere di Stettino, lungo oltre 150 metri e largo 18, ha una discreta velocità oraria di 16 nodi e può portare 396 passeggeri di prima e seconda classe e 1000 di terza. Nel 1904 l'Imperatore Guglielmo scelse questo piroscafo per la sua crociera nel Mediterraneo (1). Degli altri transatlantici si devono menzionare anche il nuovo *Fürst Bismarck* (che ha sostituito l'omonimo venduto alla Russia durante la guerra) lungo 160 metri, i più grandiosi *President Grant*, *President Lincoln*, *Pennsylvania*, *Patricia*, *Pretoria*, *Blücher*, *König Friedrich August*, *König Wilhelm II*, *Kronprinzessin Cecilie* ed i più modesti *Prinz Adalbert*, *Prinz Oskar*, ecc. Il *Moltke* è adibito spesso, avendo splendidi adattamenti di classe, a viaggi di piacere pei quali, però, l'Amburghese ha una nave speciale, il *Meteor*, grande yacht lungo quasi cento metri. Un altro piroscafo di lusso, molto più grande e veloce, è l'*Oceana* di forme svelte ed elegantissime.

III.

IL NORDDEUTSCHER LLOYD DI BREMA.

Il Lloyd di Brema è non solo la seconda compagnia di navigazione della Germania (sta quasi alla pari con l'Amburghese) ma fra le imprese mondiali del genere è una delle primissime.

Sorse nel 1857 con un capitale relativamente modesto e met-

(1) Vi sono due transatlantici italiani, il *Principe di Udine* e il *Tommaso di Savoia* del Lloyd Sabauda che per mole e per forme somigliano molto all'*Hamburg*.

tendo in mare alcune piccole navi a vapore e rimorchiatori sul Weser (1). Circa due anni dopo, però, aveva il suo primo transatlantico, il *Bremen*, lungo un centinaio di metri e con macchina di 700 cavalli; per quei tempi era davvero un bel vapore. La linea istituita dalla Società con questo vapore fra Brema e Nuova York fu accolta con grande favore e perciò presto altri vapori seguirono al *Bremen*, presso a poco delle sue stesse dimensioni, finchè tra il 1881 e il 1886 furono messi in mare grandi transatlantici, precursori dei moderni colossi germanici, quali l'*Elba*, il *Werra*, il *Fulda*, l'*Ems*, l'*Aller*, il *Trave*, ecc. per giungere poi nel 1890 al *Kaiser Wilhelm II*, chiamato poi *Hohenzollern*, di quasi 7000 tonnellate di stazza e che tempo fa naufragò sulle coste sarde. Presentemente il Lloyd possiede un gran numero di colossali transatlantici dei quali riporto più sotto l'elenco. La flotta attuale del Lloyd comprende circa 90 piroscafi transatlantici o di gran tonnellaggio, circa 50 di medio tonnellaggio adibiti in gran parte al servizio locale dei porti cinesi e giapponesi, un numero stragrande di battelli minori e rimorchiatori e due navi scuole a vela per istruzione complementare dei suoi futuri ufficiali; il tutto per un complesso di oltre 800,000 tonnellate.

Le principali linee esercitate dal Lloyd sono quelle da Brema, toccando porti inglesi o francesi, per le tre Americhe, da Genova per il Nord America, nel Mediterraneo da Genova, Marsiglia, Napoli per Costantinopoli ed il mar Nero e quelle per la Cina, il Giappone e l'Australia.

I piroscafi della Società che sorpassano le 6000 tonnellate sono i seguenti:

Piroscafi	Tonnellaggio	Forza in cavalli
George Washington . . .	26,100	20,000
Kronprinzessin Cecilie . .	20,000	45,000
Kaiser Wilhelm II . . .	19,361	42,000
Kronprinz Wilhelm . . .	14,908	35,000
Kaiser Wilhelm der Grosse	14,349	28,000
Grosser Kurfürst . . .	13,182	9,700
Berlin	17,300	14,000

(1) Attualmente il capitale della Società è di 125 milioni di marchi.

Piroscafi	Tonnellaggio	Forza in cavalli
Prinzessin Alice	10,911	9,000
Prinzessin Irene	10,881	9,000
König Albert	10,643	9,000
Prinz Eitel Friedrich.	8,865	7,500
Prinz Ludwig	9,630	7,500
Prinz Heinrich	6,263	5,500
Prinz Regent Luitpold	6,288	5,000
Friedrich der Grosse.	10,695	7,000
Königin Luise	10,711	7,000
Barbarossa	10,915	7,000
Bremen	11,570	8,000
Rhein	10,058	5,500
Main	10,058	5,500
Neckar.	9,835	6,000
Gneisenau.	8,081	6,000
Zieten	8,043	6,000
Roon	8,022	6,000
Seydlitz	7,942	9,000
Scharnhorst	8,131	6,300
Bülow	8,000	6,300
Yorck	9,000	6,300
Kleist	9,000	6,500
Göben	9,000	6,300
Cassel	7,543	3,400
Breslau.	7,524	3,400
Chemnitz	7,542	3,400
Brandenburg.	7,532	3,400
Frankfurt	7,431	3,200
Hannover	7,305	3,200
Köln	7,409	3,200
Schleswig.	6,955	4,000
Lutzow	8,000	6,300
Derfflinger	8,000	6,300
Prinz Friedrich Wilhelm	13,000	14,000

Il *George Washington*, il più grande piroscafo germanico, varato nel 1908 dal cantiere di Stettino, ha la rispettabile lunghezza

di 220 metri con una larghezza di 24; la sua velocità oraria è di 18 nodi e porta quattro classi di passeggeri. La quarta è destinata agli emigranti mentre la terza è una specie di seconda economica. Il *Kronprinzessin Cecilie* è lungo 215 metri, largo 22 ed ha la bella velocità oraria di circa 23 nodi. Porta 600 persone addette alla nave, 775 passeggeri di prima classe, 385 di seconda e 770 di terza. Lo sfarzo con cui sono messi internamente i suoi alloggi di classe è veramente straordinario e furono chiamati per decorarli vari dei migliori artisti tedeschi. Presso a poco del suo stesso tipo e dimensione è il *Kaiser Wilhelm II*, mentre il *Kaiser Wilhelm der Grosse* e il *Kronprinz Wilhelm* sono lunghi rispettivamente 197 e 202 metri. Il più recente transatlantico della Società è il *Berlin* che fila 18 miglia all'ora e può portare 300 passeggeri di classe e 2500 emigranti.

Tutti gli altri piroscafi su riportati nell'elenco formano veramente una magnifica e numerosa flotta di grandiosi transatlantici, tutti più o meno recenti, a due eliche e di notevole velocità. Essi in numero di ben oltre 40 costituiscono, unitamente alla flotta transatlantica dell'Amburghese, il meglio della marina germanica e vengono altresì in prima linea fra il naviglio mercantile mondiale.

Le due grandi compagnie di navigazione di Brema formano, come si vede, il nucleo della marina mercantile germanica. E se per il passato esisteva fra esse una qual certa rivalità, ora invece vivono in pieno accordo. Mentre il Lloyd rappresenta il tipo della grande compagnia che accetta di ricevere sovvenzioni dallo Stato (sovvenzioni che riguardano le importanti linee dell'Estremo Oriente), l'Amburghese è invece la grande compagnia libera che, poco partecipando alle sovvenzioni e solo giovandosi degli aiuti indiretti e generali dello Stato, esplica con successo le proprie iniziative.

*
* *

Da un interessante volume riporto le notizie che seguono su ciò che ha saputo fare il governo germanico per l'incremento della sua marina mercantile (1).

(1) Atti della Commissione reale pei servizi marittimi, vol. I, parte generale (relatore on. Pantano).

« Il protezionismo marittimo tedesco ha assunto forme degne di particolare interesse. Esso è diretto ad agevolare così l'industria delle costruzioni navali come quella dei trasporti.

« Per dare impulso alle costruzioni navali nel paese, lo Stato concede l'esenzione del pagamento dei dazi doganali per tutto il materiale occorrente compresi gli attrezzi e concede tariffe assai ridotte pel trasporto dei materiali in modo da attenuare l'inconveniente della distanza relativamente grande fra i luoghi di produzione di alcuni fra i materiali di costruzione ed i cantieri.

« Per agevolare la navigazione poi si è ricorso ad un sistema di tariffe combinate ferroviarie-marittime, assai economiche, fra cui sono molto note quelle praticate sulle linee per l'Africa orientale tedesca e per l'Oriente, esercitate rispettivamente dall'*Ost Afrika Linie* e dalla *Deutsche Levante Linie*. Con polizza di carico diretta si spedisce dall'interno della Germania, per gli scali toccati da queste Compagnie, con un nolo complessivo assai minore della somma di quello terrestre e di quello marittimo. Ed essendo il nolo marittimo stabilito d'accordo fra le varie Compagnie concorrenti, la riduzione si opera sul prezzo pel percorso terrestre, prezzo ch'è pagato alle *Ferrovie di Stato tedesche*. E ciò equivale ad una protezione indiretta delle Compagnie tedesche (1).

« Inoltre la Germania concede una sovvenzione di 5,500,000 marchi (pari a 7 milioni circa di lire italiane) al *Nordeutscher*

(1) Accennerò a un'altro fattore importante della prosperità della marina germanica ossia alla creazione artificiale delle così dette *zone di competenza* dei grandi porti; creazione fatta contro ogni ragione geografica. Mi spiego con un esempio pratico. Per attirare il commercio di una città lontana, mettiamo Stoccarda, nella zona di competenza di Amburgo piuttosto che a un altro porto di uguale distanza presso a poco (in questo caso Trieste), le ferrovie dello Stato fanno pagare per le merci una tariffa proporzionalmente molto minore di quella che si pagherebbe per merci provenienti da paesi più vicini di Stoccarda ad Amburgo. Altro esempio pratico: da una città prossima ad Amburgo si pagherà tre marchi a quintale il trasporto a questo scalo di una data merce; ebbene, la stessa merce proveniente ad Amburgo da una città di tripla distanza pagherà quattro o cinque marchi e non già nove. E lo Stato, poi, varia queste tariffe uniformandosi alle variazioni del mercato tedesco.

Lloyd per la linea postale dell'Estremo Oriente e dell'Australia (1) e una sovvenzione di marchi 1,350,000 (lire 1,700,900 circa) all'*Ost Africa Linie* per la linea postale dell'Africa orientale e meridionale. A queste somme sono da aggiungerne altre pagate dal governo tedesco e che vanno pur esse a beneficio della marina mercantile (2). In complesso per sovvenzioni la Germania spende circa 11 milioni di lire all'anno.

« Se in Germania all'infuori delle sovvenzioni non vi sono altri sussidi diretti, gran parte dell'armamento trova nel servizio ferroviario-marittimo vantaggi incalcolabili dall'adozione delle tariffe combinate per il Levante e l'Africa orientale, le quali, favorendo il commercio nazionale, avvantaggiano ancora due grandi Compagnie di navigazione, la *Levante Linie* e l'*Ost Afrika Linie*, che così si vedono assicurato un monopolio di fatto nei trasporti delle linee rispettivamente esercitate.

« La tariffa combinata del traffico tedesco levantino alla partenza, dapprima adottata dalle ferrovie prussiane, poi da quelle della Germania del Sud, riunisce in una sola cifra il prezzo di trasporto per strada ferrata, quelle del trasporto marittimo e le spese intermedie, permettendo agli esportatori di fare spedizioni dirette alle condizioni più semplici, da una stazione tedesca ad uno dei porti del Levante.

« La trasmissione dalle ferrovie all'armatore avviene senza intervento di terzi; così l'esportatore trova in questo sistema il vantaggio di una grande chiarezza nei prezzi che sono notevolmente ridotti.

« La *Deutsche Levante Linie* si è rapidamente sviluppata sotto l'influenza di questo sistema assai efficace che ha avuto effetto migliore della sovvenzione o del premio. Fondata ad Amburgo il 6 settembre 1880 e avendo cominciato il suo servizio nel 1890 con quattro vapori essa nel 1900 ne aveva 21 ai quali ora ne ha aggiunti 6 altri.

« Le tariffe della *Deutsche Levante Linie* sono applicabili alle

(1) Una parte di questa sovvenzione (marchi 260,000) è stata ceduta alla Hamburg Amerika Linie pel servizio quindicinale con la Cina e col Giappone.

(2) Sovvenzioni a varie compagnie per le linee dell'America, dell'Estremo Oriente, dell'Australia e dell'Africa occidentale tedesca.

mercanzie in destinazione per tutto il Levante (eccettuato Tunisi e Tripoli) e compresa Malta, Alessandria ed i porti più importanti della Turchia e del Mar Nero. Le mercanzie inoltre godono il beneficio di una tariffa ridotta sulle ferrovie turche e bulgare.

« La quantità di mercanzie trasportata sulle ferrovie della Germania per essere inviate in Oriente o in Africa è andata continuamente aumentando. Dai risultati favorevoli ottenuti appare sempre più evidente che il governo germanico ha fatto bene a non sovvenzionare la marina mercantile per la sola marina e a non creare dei premi di armamento, ma a portare i suoi sforzi su dei punti determinati. Accordando sovvenzioni alle diverse linee, esso ha voluto non tanto incoraggiare gli armatori, quanto facilitare ai capitali e all'attività commerciale di tutta la nazione l'accesso nei paesi nuovi o nelle colonie. Inviando alla baia di Delagoa, a Scianghai, a Joochama o a Sidney dei piroscafi inalberanti la bandiera dell'Impero, esso mostrò ai suoi industriali ed ai suoi commercianti mercati nuovi da sfruttare. Questo sistema ricco di utili risultati desta l'ammirazione generale ed ha fatto sorgere delle vive preoccupazioni delle quali si fece interprete l'inchiesta inglese del 1901 sui sussidi alla marina mercantile, che offre importanti notizie al riguardo.

« Gli accordi intervenuti tra le Amministrazioni delle Ferrovie di Stato e le Compagnie marittime sono tenuti segreti e non si conosce quale sia la riduzione sopportata effettivamente dall'Amministrazione delle Ferrovie. In ogni caso lo Stato considera che nelle esportazioni per il Levante e per l'Africa orientale ed australe vi è un interesse nazionale giustificante qualsiasi sacrificio. Lo sviluppo dei diversi rami del commercio costituisce la principale preoccupazione del dipartimento delle ferrovie, che modifica costantemente le tariffe per rispondere ai diversi bisogni del traffico.

« In Germania sebbene ciascuno Stato conservi la sua indipendenza nell'Amministrazione ferroviaria, pure una grande unità di vedute presiede alla loro coordinazione. Tutti i raccordi desiderabili esistono e l'organizzazione dei treni nelle linee trasversali è stata splendidamente raggiunta. Inoltre queste linee possiedono dei treni accelerati che permettono di percorrere delle grandi distanze senza trasbordi per arrivare ad un porto come

Amburgo; e così le ferrovie vengono ad essere intimamente collegate con le grandi linee di navigazione ».

Come si può rilevare dalle notizie che ho su riportate la protezione del governo germanico per la sua marina mercantile più che sulle sovvenzioni (le quali sono molto esigue rispetto a una sì colossale marina) è basata principalmente su un sistema mirabilmente congegnato di tariffe e trasporti ferroviari. Sistema che, oltre favorire direttamente la marina, aiuta straordinariamente il commercio e le industrie della Germania. Si può dire che oggi non vi sia porto remoto dove non sia penetrato, in misura più o meno grande, il commercio tedesco, mercè il proprio naviglio. Inoltre il governo tedesco ha saputo monopolizzare altresì l'emigrazione nei propri porti ed assicurarla alla propria bandiera con tante svariate disposizioni restrittive per le bandiere straniere che queste non tentano neppure alcuna concorrenza. E dire che in Italia la nostra sapienza ha prodotto dei trattati di reciprocità in materia di navigazione che si può affermare nettamente essere stati fatti al solo scopo di favorire esclusivamente la bandiera germanica e di altre nazioni nei nostri propri porti a tutto danno della bandiera nazionale e senza alcun utile corrispettivo per noi.

E termino queste brevi note con l'aggiungere ch'è giustizia riconoscere come in Germania il grande e saggio interessamento dello Stato per la sua marina mercantile è ben secondato del resto dalle ardite iniziative private nonchè dal vivo sentimento patriottico e dal senso pratico del popolo tedesco.
