

L'importanza di Amburgo nel sistema continentale ed interoceanico degl'Imperi Centrali

Nota del dott. ERMENEGILDO SCALA

Alcune settimane fa i giornali tedeschi riportavano una intervista concessa dall'Imperatore Guglielmo II ad un noto giornalista. Fra le tante cose riferite, l'Imperatore avrebbe espressa la sua ammirazione per la libera città d'Amburgo, la quale sarebbe la vittima di questa guerra mondiale, perchè essa ha perduto le relazioni commerciali che manteneva con tutto il mondo e gran parte del suo maestoso naviglio. Eppure quest'emporio mondiale sopportava con rassegnazione e senza lasciarsi sfuggire un lamento l'avversa fortuna ond'era colpito.

Questa giustificata ammirazione del Sire teutonico racchiude tutto un programma e giustifica nello stesso tempo l'esemplare comportamento dei liberi cittadini della libera città anseatica.

Ma questo argomento è d'interesse universale, imperocchè, se oggi si sta combattendo l'immane guerra, alle diverse cause che determinarono il flagello universale non poco hanno contribuito le aspirazioni e l'invasione commerciale degli amburghesi.

Cercheremo di spiegare questo fenomeno, del resto non nuovo nella storia dei popoli, e specialmente dei popoli italiani. Basterebbe ricordare la funesta rivalità commerciale fra Trieste e la Repubblica veneta e fra questa e Genova, rivalità che non cessò per la durata di cinque secoli.

Amburgo, Brema e Lubeca, le tre città anseatiche, furono un tempo, per i paesi nordici, ciò che contemporaneamente erano Venezia e Genova per il bacino mediterraneo e il Levante.

In seguito ai rivolgimenti politici, economici e sociali, specialmente in seguito allo scoprimento dell'America, l'asse dei traffici mondiali si è andato man mano spostando verso Occidente. Se temporaneamente l'asse ha subito un'oscillazione verso Oriente, ciò è da ascrivere all'influenza esercitata dal Canale di Suez; ma cono-

scendo l'Inghilterra l'importanza dell'Oceano Atlantico, quanto quella della via delle Indie, seppe conservarsi ambo le chiavi: l'Egitto e Gibilterra.

Se noi per un istante ci figuriamo Amburgo quale vertice di un immenso triangolo, dal quale pende un perpendicolo — l'asse dei traffici mondiali — noi vediamo oscillare questo, mosso da forze misteriose, da Oriente — Golfo Persico — ad Occidente — Oceano Atlantico. La risultante di queste due forze opposte e disuguali è manifestamente diretta verso l'Atlantico ed è favorevole ai popoli marinari ed in particolare agli anglo-sassoni. Ricordo che alcuni anni fa Guglielmo II ammoniva il popolo germanico affermandò: « Deutschlands Zukunft ist auf dem Wasser » (L'avvenire della Germania è sull'acqua).

* * *

Per meglio comprendere il fenomeno ed avvertirne il pericolo, bisogna studiare la posizione geografica di Amburgo, dalla quale derivava la sua potenza commerciale. Questo emporio mondiale è posto alla foce del fiume Elba, l'Albis dei Romani, che nasce su territorio austriaco, ha un percorso di 1165 km. e coi suoi affluenti bagna un territorio di 143.327 kmq., dei quali 96.300 appartengono alla Germania. A Melnik, in Boemia, l'Elba riceve la Moldava e diventa navigabile per la lunghezza di 842 km., cioè fino ad Amburgo-Kuxhaven. Quando l'Elba abbandona, presso Herrenkretschén, il territorio austriaco, essa ha una larghezza di 130 m.; alla foce, presso Brunsbüttel, questo fiume raggiunge la larghezza di 7 chilometri e a Kuxhaven ne supera i 14, con una profondità di 7,5 a 9 metri d'acqua, e l'alta marea influenza il corso delle acque risalendo il fiume per 165 km. Per i suesposti motivi le grandi navi marittime possono internarsi per 135 km. nell'Elba; indi cedono al naviglio speciale le merci che possono venire trasportate fino al cuore dell'Impero austriaco.

La navigabilità dell'Elba e dei suoi affluenti è un fattore importantissimo, tanto importante che esso influenza sensibilmente i traffici del porto di Trieste, specialmente per quanto riguarda l'importazione del caffè. Infatti nel 1911, causa la cattiva navigabilità dell'Elba, il porto di Trieste importava 217.171 tonnellate di merci in più dell'anno precedente.

Ma l'Elba comunica ancora a mezzo dei suoi affluenti e canali

navigabili con tutto il sistema fluviale della Germania e con il Danubio. Importante è la sua intima unione con il fiume Oder, il quale ha un percorso di 905 km. ed è navigabile da Ratibor (Slesia) per 769 km., cioè fino a Stettino. Questo fiume bagna coi suoi affluenti, dei quali la maggior parte sono navigabili, un territorio di 112.000 chilometri quadrati.

Ad occidente l'Elba è in comunicazione diretta col Reno, il più importante fiume della Germania, il quale però ha l'inconveniente di non sboccare su territorio e in mare germanico, ma in Olanda e dà vita ad una città olandese: Rotterdam, che, come dimostreremo, è diventata una terribile concorrente del porto di Amburgo. Il Reno ha un percorso accidentato, dimodochè la navigazione subisce tre interruzioni; la prima volta presso il Castello di Laufen esso forma la celeberrima cascata di Sciaffusa, la seconda volta presso Zurzach dove il fiume è rotto da una scogliera, infine presso Laufenburg dove il Reno deve sormontare una diga naturale formando il cosiddetto Grosser Laufen. Ma la navigazione del Reno viene ancora ostacolata dal Hoëlenhacken presso Reinfelden, dal Bingerloch presso Bingen; poi fra Bacharach e Kaub le rocce emergenti dalle acque formano il cosiddetto Wilde Gefaehrt; altro impedimento è il Banco di S. Goar e l'Unkelstein presso Unkel, ostacolo questo che in parte è stato rimosso ancora sotto la dominazione francese.

Dopo Basilea il Reno entra definitivamente in territorio germanico e lo abbandona presso Emmerich per entrare in Olanda. Il fiume nel suo percorso medio, e precisamente fra Magonza e Bingen, formava delle anse, che sono state corrette fra il 1818 e 1872 secondo i piani dell'ing. Tulla, dimodochè il percorso subì complessivamente un accorciamento di circa 72 km.

Il Reno ha uno sviluppo di 1225 km. dei quali 886 sono navigabili e di questi 721 spettano alla Germania. Esso attraversa il paese più denso per popolazione, il più industriale della Germania ed il più ricco del continente europeo. Per il possesso della vallata del Reno, come per quello della pianura lombarda e veneta, in tutti i tempi i popoli hanno combattuto le più sanguinose e decisive battaglie.

Le tre arterie principali del continente europeo, Oder, Elba e Reno, fanno capo direttamente o indirettamente ai porti di Amburgo, Rotterdam e Anversa, e sono fra loro collegate da innumerevoli canali navigabili, dei quali i più importanti sono i seguenti:

1° il CANALE DI BROMBERG, che mette in comunicazione il fiume Brahe con la Netze, rispettivamente l'Oder con la Vistola ed ha un percorso di 26 chilometri e mezzo;

2° il CANALE DI FINOW che congiunge l'Elba-Havel con l'Oder, ed ha una lunghezza di 69 chilometri e mezzo;

3° il CANALE DI MULROSER e FEDERICO GUGLIELMO, il quale percorrendo 34 km. mette in comunicazione l'Oder con la Sprea;

4° il CANALE DELL'EIDER fra l'Oder ed il bacino di Kiel con una lunghezza di 32 km.;

5° il CANALE DI PLAUE, il quale, percorrendo 57 chilometri e mezzo, mette in comunicazione il fiume Elba col Havel;

6° il CANALE DI STECKNITZ fra l'Elba ed il fiume Trave ha una lunghezza di 56 km.;

7° il CANALE LUDOVICO che congiunge il Reno con il Danubio;

8° il CANALE RENO-RODANO e

9° quello RENO-MARNA che penetrano nel cuore della Francia meridionale e centrale.

Infine una immensa rete di brevi arterie navigabili si estendono fra le diverse ramificazioni che costituiscono il delta del Reno e del fiume Schelda su territorio olandese e belga.

Tutta questa estesissima rete fluviale e questo sapiente sistema di canalizzazione, principiato da Druso all'epoca del dominio romano e continuamente migliorato e ampliato, è rafforzato da un'altrettanto capace rete ferroviaria che dalla lontana Vistola e dal Mar Nero fa capo a tre porti: Amburgo, Rotterdam ed Anversa.

* * *

■ Fino verso il 1890 il porto di Amburgo dominava tutto il vasto sistema descritto. Lubeca, Brema, Stettino, Rotterdam ed Anversa non erano che le umili satelliti della nordica regina del mare, mentre i sogni imperialistici del popolo tedesco miravano al dominio del vasto oceano ed alla creazione di un impero coloniale da eguagliare quello britannico per vastità e ricchezza, da superarlo per ordinamento politico, economico e sociale e per potenzialità di assorbimento dei prodotti industriali che le innumerevoli officine fra Reno ed Oder incessantemente avrebbero prodotto. D'altra parte l'asse dei traffici, che inesorabilmente spostavasi verso l'Oceano Atlantico, con sforzo costante la Germania intendeva mantenerlo sul conti-

nente, mercè la cooperazione dell'Austria-Ungheria. Le due monarchie alleate, non solo in virtù di un pezzo di carta, ma per comunanza di interessi, intrapresero quel sapiente lavoro di penetrazione nei paesi balcanici, in Asia Minore, lungo il percorso dell'Eufrate e del Tigri fino a Bagdad e il Golfo Persico. Affinchè il meraviglioso piano potesse riuscire, l'Austria e l'Ungheria dovevano concorrere con l'ampliamento del porto di Trieste e di Fiume e con l'annessione della Bosnia-Erzegovina; possibilmente con il possesso del Lovcen e coll'imporre all'Albania un regime docile alla volontà del popolo tedesco. In tal modo si rafforzava il dominio austriaco nell'Adriatico e la marina da guerra, mantenuta sempre in piena efficienza, era clandestinamente rafforzata di qualche unità germanica. I frequenti viaggi dell'Imperatore Guglielmo sull'Adriatico, il suo soggiorno nella sontuosa villa di Corfù, la sua visita in Palestina, le sue mensili conferenze con il defunto Arciduca Ferdinando, i continui viaggi di costui in Istria ed in Dalmazia, la propaganda di un esercito di preti e frati in Albania e in Asia, non costituiscono che gli accessori utili e indispensabili dello smisurato programma, del sogno di un popolo che, con la forza, pretendeva di dominare il naturale sviluppo storico delle nazioni.

Il bel castello austro-germanico cominciò seriamente a vacillare il giorno in cui l'asse dei traffici europei, nonostante lo sforzo che doveva spostarlo verso Oriente, inesorabilmente dirigevasi verso Occidente, prima da Amburgo a Rotterdam e da questa città passava ad Anversa, con manifesta tendenza di spostarsi verso il porto di Havre. Il fenomeno era tanto più allarmante in quanto esso si ripercuoteva anche al sud. Infatti il porto di Fiume, nonostante gli sforzi erculei del Governo ungherese, che non disdegnava perfino di dedicarsi alla tratta dei bianchi (1), non segnava alcun progresso, anzi, negli ultimi anni, si era manifestata una spiccata tendenza di regresso, e se nello stesso tempo l'importanza di Trieste cresceva, aumentava sensibilmente il commercio di Venezia e, sempre verso Occidente, aumentavano enormemente i traffici della città di Genova, e Marsiglia superava tutte le città mediterranee nel progressivo sviluppo commerciale e marittimo.

(1) Nel quinquennio 1907-1911, mentre a Trieste s'imbarcavano in media 19.000 emigranti, Fiume ne inviava in America circa 31.600 all'anno

**

Per quanto riguarda il movimento marittimo — navi in arrivo — nei porti di Amburgo, Rotterdam: ed Anversa le seguenti cifre confermano quanto fin qui, per sommi capi, abbiamo esposto:

	AMBURGO		ROTTERDAM		ANVERSA	
	Tonn.		Tonn.		Tonn.	
1900	8.037.514		6.326.901		6.720.150	
1905	10.380.775	»	8.339.313	»	9.900.305	»
1906	11.039.069	»	9.044.713	»	10.884.412	»
1907	12.040.461	»	10.107.155	»	11.181.226	»
1908	11.914.250	»	8.994.797	»	11.051.644	»
1909	12.184.268	»	9.973.799	»	11.940.332	»
1910	12.656.281	»	10.876.507	»	12.654.153	»
1911	13.176.469	»	11.052.184	»	13.349.633	»

Il tonnellaggio in arrivo subì negli ultimi undici anni (1900-1911) un notevole aumento per tutti e tre i porti in questione, ma l'aumento percentuale fu:

per Amburgo	del 63,9 %
» Rotterdam	» 74,7
» Anversa	» 98,6

e l'aumento percentuale annuale fu nei seguenti periodi:

	AMBURGO	ROTTERDAM	ANVERSA
1905-1910	4,38 %	6,08 %	5,56 %
1907-1911	2,36	2,35	4,84
1909-1910	3,90	0,10	5,00
1910-1911	4,10	1,60	5,40
1900-1911	5,81	6,79	8,97

Nello stesso periodo di tempo eguale fenomeno si manifestava nel bacino del Mediterraneo.

NAVI IN ARRIVO.

	FIUME		TRIESTE		VENEZIA	
	Tonn.		Tonn.		Tonn.	
1900	1.681.151		2.158.624		1.295.217	
1905	2.107.076	»	3.002.026	»	1.721.530	»
1906	2.070.411	»	3.082.879	»	1.900.992	»
1907	2.167.565	»	3.420.475	»	1.896.701	»
1908	2.102.721	»	5.606.851	»	1.922.228	»
1909	2.325.807	»	4.008.010	»	2.191.703	»
1910	2.371.167	»	4.198.625	»	2.197.560	»
1911	2.353.209	»	4.235.106	»	2.209.995	»

	GENOVA	MARSIGLIA
1900	Tonn. 4.117.027	Tonn. 4.630.599
1905	» 6.445.151	» 7.441.088
1906	» 6.866.218	» 7.974.606
1907	» 6.810.455	» 8.444.903
1908	» 6.983.462	» 8.892.803
1909	» 7.731.492	» 9.143.711
1910	» 7.445.583	» 9.441.053
1911	» 7.418.632	» 9.807.356

Anche nei maggiori centri del Mediterraneo il tonnellaggio in arrivo subì un notevole aumento, ma l'aumento percentuale fu nel periodo 1900-1911 per:

Fiume	del	39,47 %
Trieste	»	96,18
Venezia	»	70,63
Genova	»	80,19
Marsiglia	»	111,79

e l'aumento percentuale annuo fu nei seguenti periodi:

	FIUME	TRIESTE	VENEZIA
1905-1910	2,50 %	7,56 %	3,52 %
1907-1911	2,14	5,95	4,13
1909-1910	1,90	4,70	0,20
1910-1911	— 0,76	0,87	0,59
1900-1911	3,29	8,01	5,98

	GENOVA	MARSIGLIA
1905-1910	3,10 %	5,38 %
1907-1911	2,23	4,22
1909-1910	— 0,37	3,20
1910-1911	— 0,36	3,87
1900-1911	6,68	9,32

Se il movimento marittimo di un porto è un fattore importante, esso non è il solo e decisivo nel giudicare l'importanza commerciale di una base marittima. Ad esempio, il movimento del naviglio del porto di Costantinopoli supera quello di Londra, di Liverpool e di Anversa, e Napoli supera di 841 milioni di tonnellate il movi-

mento delle navi in arrivo del porto di Genova e per 6 milioni di tonnellate quello della città di Venezia. Quindi al movimento del naviglio deve far riscontro il movimento delle merci importate ed esportate dalle basi marittime in questione.

A meglio delucidare la nostra tesi valgano le seguenti cifre:

AMBURGO.

	Importazione	Esportazione	Totale
	Tonn.	Tonn.	Tonn.
1905	12.102.100	5.546.400	17.648.500
1906	» 12.751.100	» 6.192.900	» 18.944.000
1907	» 14.670.200	» 6.142.200	» 20.812.400
1908	» 14.406.500	» 6.019.900	» 20.426.400
1909	» 15.045.000	» 6.322.700	» 21.367.700
1910	» 15.064.600	» 7.044.100	» 22.108.700
1911	» 15.716.600	» 7.569.200	» 23.285.800

ROTTERDAM (I).

	Importazione	Esportazione	Totale
	Tonn.	Tonn.	Tonn.
1905	14.311.900	5.432.700	19.744.600
1906	» 15.692.500	» 6.083.900	» 21.776.400
1907	» 17.222.900	» 5.934.500	» 23.157.400
1908	» 14.798.900	» 5.609.200	» 20.408.100
1909	» 16.107.700	» 6.118.800	» 22.226.500
1910	» 17.859.000	» 7.057.300	» 24.916.300
1911	» 18.898.600	» 7.340.100	» 26.238.700

ANVERSA.

	Importazione	Esportazione	Totale
	Tonn.	Tonn.	Tonn.
1905	7.778.000	5.408.000	13.186.000
1906	» 8.388.100	» 5.913.500	» 14.301.600
1907	» 8.813.900	» 5.532.500	» 14.346.400
1908	» 8.296.600	» 5.306.700	» 13.603.300
1909	» 8.792.200	» 5.879.300	» 14.671.500
1910	» 9.264.800	» 6.951.700	» 16.216.500
1911	» 10.195.800	» 7.222.700	» 17.418.500

(1) Osserviamo che le statistiche olandesi registrano tutte le merci in arrivo e partenza, indipendentemente se provenienti da via mare o trasportate con ferrovia.

Dalle suesposte cifre vediamo che il movimento delle merci corrisponde all'importanza del movimento marittimo dei tre porti, ma quello di Rotterdam supera di 2.953.000 tonnellate il movimento merci di Amburgo e per quanto Anversa non abbia ancora raggiunto l'importanza di Amburgo, l'aumento percentuale è superiore a quello della maggiore città anseatica.

L'aumento percentuale fu nel periodo 1905-1911:

per Amburgo	del 31,94 %
» Rotterdam	» 32,89
» Anversa	» 32,10

e l'aumento percentuale annuo fu nei seguenti periodi:

	AMBURGO	ROTTERDAM	ANVERSA
1905-1910	5,06 %	4,36 %	5,60 %
1907-1911	3,51	1,86	5,35
1909-1910	3,40	12,10	10,50
1910-1911	5,30	5,30	7,40
1905-1911	4,56	4,69	4,58

Nel bacino Mediterraneo il fenomeno di spostamento si ripercuote per i motivi già esposti con non minore chiarezza:

FIUME.

	Importazione	Esportazione	Totale
1905	Tonn. 611.100	Tonn. 785.200	Tonn. 1.396.300
1906	» 577.900	» 772.800	» 1.350.700
1907	» 884.800	» 728.500	» 1.613.300
1908	» 649.400	» 825.300	» 1.484.700
1909	» 842.300	» 771.400	» 1.613.700
1910	» 824.200	» 692.000	» 1.516.200
1911	» 757.000	» 853.800	» 1.629.500

TRIESTE.

	Importazione	Esportazione	Totale
1905	Tonn. 1.551.400	Tonn. 758.400	Tonn. 2.309.800
1906	» 1.660.300	» 931.800	» 2.592.100
1907	» 1.993.700	» 810.100	» 2.803.800
1908	» 2.015.600	» 767.200	» 2.782.800
1909	» 2.094.500	» 814.400	» 2.908.900
1910	» 1.983.900	» 871.800	» 2.854.900
1911	» 2.144.100	» 928.000	» 2.072.100

VENEZIA.

	Importazione	Esportazione	Totale
	Tonn.	Tonn.	Tonn.
1905	1.655.100	242.800	1.897.900
1906	» 1.978.800	» 264.700	» 2.243.500
1907	» 1.975.300	» 269.400	» 2.244.700
1908	» 2.170.800	» 294.200	» 2.465.000
1909	» 2.298.000	» 282.500	» 2.580.500
1910	» 2.335.400	» 344.100	» 2.669.500
1911	» 2.404.600	» 338.800	» 2.743.500

GENOVA.

	Importazione	Esportazione	Totale
	Tonn.	Tonn.	Tonn.
1905	4.783.500	889.100	5.672.600
1906	» 5.313.200	» 904.300	» 6.217.500
1907	» 5.294.200	» 1.011.400	» 6.305.600
1908	» 5.469.200	» 897.000	» 6.366.200
1909	» 6.140.900	» 930.000	» 7.070.900
1910	» 6.054.800	» 965.000	» 7.019.800
1911	» 6.065.000	» 1.084.100	» 7.149.100

MARSIGLIA.

	Importazione	Esportazione	Totale
	Tonn.	Tonn.	Tonn.
1905	3.878.600	2.366.600	6.245.200
1906	» 4.276.700	» 2.469.900	» 6.746.600
1907	» 4.638.500	» 2.492.200	» 7.130.700
1908	» 4.296.000	» 2.466.300	» 6.762.300
1909	» 4.728.400	» 2.483.300	» 7.211.700
1910	» 5.096.600	» 2.544.700	» 7.641.300
1911	» 5.576.600	» 2.699.500	» 8.176.100

AUMENTO PERCENTUALE (1905-1911)

Fiume	del 16,71 %
Trieste	» 33,00
Venezia	» 44,55
Genova	» 26,03
Marsiglia	» 30,92

Notisi che un primo spostamento verificasi nell'Adriatico tra Fiume e Trieste con il 16,29 % in favore del porto di Trieste e del 27,84 % a favore di Venezia. Trieste stessa perde l'11,55 % del movimento merci in raffronto al movimento che nello stesso

periodo viene segnalato a Venezia. E come l'asse dei traffici si sposta nell'Adriatico da Fiume a Trieste e da Trieste a Venezia, contemporaneamente esso da Genova passa a Marsiglia.

Ancor meglio si palesa lo sviluppo dei traffici dal seguente raffronto:

AUMENTO PERCENTUALE ANNUALE.

	FIUME	TRIESTE	VENEZIA
1905-1910	1,72 %	4,70 %	6,78 %
1907-1911	0,20	2,75 ¹	5,56
1909-1910	-7,70	-1,80	-1,60
1910-1911	1,84	7,60	2,70
1905-1911	2,39	4,71	6,36

	GENOVA	MARSIGLIA
1905-1910	4,98 %	5,50 %
1907-1911	3,39	3,66
1909-1910	-7,70	5,90
1910-1911	1,84	7,00
1905-1911	3,72	4,42

Il rapporto fra il movimento del naviglio e il movimento delle merci fu per Amburgo: 1 : 0,90 nel 1905; 1 : 0,88 nel 1911, quindi esso è peggiorato; per Rotterdam (1) constatiamo all'incontro un sensibile miglioramento: 1 : 1,12 nel 1905; 1 : 1,18 nel 1911; mentre il rapporto per Anversa oscilla fra 1 : 0,65 e 1 : 0,67.

Per quanto riguarda i cinque maggiori centri marittimi del Mediterraneo notiamo i seguenti rapporti fra movimento navi e movimento merci:

Fiume	1905	1 : 0,33
	1911	1 : 0,35
Trieste	1905	1 : 0,38
	1911	1 : 0,36
Venezia	1905	1 : 0,65
	1911	1 : 0,62
Genova	1905	1 : 0,44
	1911	1 : 0,48
Marsiglia	1905	1 : 0,42
	1911	1 : 0,42

(1) Ricordiamo ancora una volta che nelle statistiche olandesi, il movimento merci comprende tutte le merci, tanto quelle importate ed esportate via mare, quanto quelle in arrivo e partenza via terra.

* * *

Da quanto abbiamo esposto, si comprenderà quale importanza abbia il porto di Amburgo per la Germania ed il possesso di Trieste e Fiume per l'Austria-Ungheria. Per le suddette città passa l'asse, attorno al quale si sarebbero dovuti svolgere tutti i traffici della Mitteleuropa, e questo asse, in tempi non lontani, si sarebbe dovuto automaticamente spostare, prima verso Salonico per consolidarsi definitivamente sulla linea Amburgo-Vienna-Budapest-Belgrado-Sofia-Costantinopoli-Bagdad, con due diramazioni: Vienna-Trieste-Fiume e Budapest-Salonico.

Ma questa Mitteleuropa Germanica non poteva corrispondere al naturale svolgersi dei traffici del xx secolo, bensì allo sviluppo commerciale dell'epoca che intercede fra le Crociate e la scoperta dell'America. Oggi il grande movimento dei beni internazionali ha carattere interoceanico ed i continenti non rappresentano e non hanno altra funzione che quella di enormi centri di produzione agricola ed industriale.

L'artificiosa costruzione germanica doveva inesorabilmente produrre uno squilibrio, un perturbamento di interessi, tanto più intollerabile, in quanto il popolo tedesco per nulla era intenzionato a rinunciare al predominio sui mari; anzi, premeditata intenzione sua era di assicurarsi Anversa e possibilmente Håvre, ma incerto dell'elemento infido tenevasi aggrappato al continente, industrialandosi di deviare, ad esclusivo suo beneficio, la corrente dei traffici verso Oriente, con incalcolabile danno degli altri interessati, ed in particolare modo dei popoli anglo-sassoni. Questo squilibrio d'interessi è stata una delle tante cause che hanno determinata la guerra universale e certo essa non fu una delle ultime, nè delle meno importanti e decisive.