

H. S. 6719

Série de Notas sobre a Guerra

N.º 5

---

# A marinha mercante alemã

## depois da guerra

PUBLICADA PELO

Bureau da Imprensa Britanica em Lisboa

---

LISBOA

TYPOGRAPHIA DO ANNUARIO COMMERCIAL  
Praça dos Restauradores, 24

1917



# A marinha mercante alemã depois da guerra

## 1.ª parte

Poucas coisas havia que enchessêm de maior orgulho a nação alemã que a sua marinha mercante; e poucas coisas teem sofrido mais por efeito da guerra. Num artigo da *Cologne Gazette*, de setembro de 1916, vem declarado que a marinha alemã tinha sofrido mais em consequencia da guerra do que qualquer outra industria, mais ainda que o negocio de exportação, e que existia no mundo mercante alemão grande preocupação sobre a maneira por que as suas «graves feridas» se haviam de curar. As feridas hoje são mais graves e a preocupação maior.

Pode-se aceitar o total da tonelagem mercante alemã ao estalar a guerra como sendo, em conta redonda, de 5.500.000. Como consequencia de afundamento e do apresamento de navios alemães pelas nações que estão em guerra com ela, a Alemanha perdeu definitivamente 2.160.000 toneladas (alguns alemães dizem ser mais); e ainda pode perder um numero importante de navios que estão detidos nos portos do Chile e da Argentina. Em todo o caso, já perdeu em absoluto duas quintas partes da sua tonelagem total, não obstante o facto notavel que aconteceu estarem nas suas bases um numero desusado de navios alemães quando a Alemanha declarou a guerra.

Porém este calculo está longe de representar a medida das suas perdas. Os seus portos comerciais estão arruinados. O presidente da Câmara Municipal de Hamburgo declarou em maio que não só a marinha mercante de Hamburgo se achava quasi completamente destruida, mas que a sua simples restauração era impossivel, pois que os fios que uniam Hamburgo com todo o resto do mundo estavam inutilizados.

Acresce ainda que as grandes companhias de navegação nada ou bem pouco teem lucrado com as viagens do Mar Baltico e ao mesmo tempo as despezas teem sido exorbitantes. A companhia Hamburg-America carece annualmente de 250.000 libras para fazer face aos juros e ao fundo de amortisação; porém o que é mais grave é a grande despeza em que incorre para manter os seus navios em portos neutrais, isto além do custo de alimentação e salarios dos tripulantes. Herr Goetz de Hamburgo escreve na *Europäische Staats-und Wirtschafts Zeitung* de 3 de Fevereiro; «Não pode fazer idéa quem é leigo nestes assuntos do custo desse sustento (a que pode acrescentar-se ainda o custo de conservação dos navios) no estado actual do cambio alemão. E' caso para exgotar os fundos da companhia a mais rica.» A verdade é que as companhias sustentam-se por meio de emprestimos feitos pelo Governo; porém o futuro prepara-lhes outro golpe. O governo concedia ás companhias de navegação um subsidio enorme, o monopolio do trafico dos emigrantes da Europa Oriental para a America.



Representava isto para a companhia Hamburg-America e para a Norddeutscher Lloyd a soma anual de 12 a 16 milhões de libras; na Alemanha não se espera que este negocio lucrativo possa recuperar-se depois da guerra. Se assim fôr, os salões gigantescos montados para os emigrantes e todo o mecanismo de emigração, em que estas companhias gastaram rios de dinheiro, representarão uma perda total. Não parece duvida que, mesmo que os Aliados depois da guerra não se ocupem disso, a marinha mercante alemã ver-se-ha em grandes embarços e sem os recursos necessarios para ganhar o perdido. Por cada mez que dura a guerra peora a sua situação.

Era natural que na Alemanha se fizesse ouvir um brado: pede-se um grande programa de construção naval (proibindo-se a concorrência estrangeira) e subvenções do Estado. Durante o ano de 1916 falou-se muito neste programa de construção naval. Ouvia-se dizer que os estaleiros alemães tinham melhorado de situação durante a guerra; tinham aumentado os capitais e tinham-se ampliado as oficinas. Em Agosto de 1916, Herr Ballin publicou uma lista importante dos navios em construção por conta da sua companhia; na imprensa também se fez iguais declarações. Citamos uma que appareceu no jornal *Über Land und Meer*, que a companhia Hamburg-América tinha em via de construção 350.000 toneladas, e a Norddeutscher 246.000; que durante a guerra os estaleiros do Governo estavam trabalhando na construção de 750.000

toneladas para a marinha mercante. Quem se recorda que a construção total na Alemanha durante a década de 1902-12 foi de 950.000 toneladas, fica duvidoso. Porém esta basofia, junta com a discussão sobre subvenções no Reichstag em maio de 1916, produziu o seu efeito na Alemanha: houve um assalto ao mercado, o publico comprou ações das companhias de navegação e os portadores em Hamburgo e Bremen alijaram.

Depois, em outubro, Herr Ballin apresentou-se a declarar que assim que rompeu a guerra cessara por completo a construção de grandes vapores, e pouco tempo depois também de navios de frete; nada se fazia além de preparativos para uma construção sem limites *assim que viesse a paz*. E' eximio financeiro o Herr Ballin. E' facto bem afirmado que a *Frankfurter Zeitung* referiu-se ultimamente, como sendo um assunto bem conhecido, ao veto militar passado a novas construções navais. Podemos concluir dahi que a Alemanha não apresentará de repente no dia em que se assinar a paz uma marinha mercante nova em folha.

Do que não se póde duvidar é que na hora da paz a Alemanha estará pronta com um enorme programa de construções. As grandes casas financeiras e industriais estão-se interessando directamente nos meios de navegação afim de conseguirem transportes a preços rasoaveis para as suas importações. Mais duma companhia, como por exemplo a casa Krupp, já possuía navios seus. Constou-nos em setembro de

1916 que um director da Deutsche Banke e um director do Disconto-Gesellschaft tinham entrado para a direcção da Hamburg-America. Herr Stinnes de Westphalia tem fundos na Linha Woermann, a qual, por sua vez, se liga estreitamente com a Hamburg-America. A casa Thyssen fez importantes encomendas á firma Vulkan. Stinnes, a Hamburg-Amerika e a A. E. G. juntaram-se para estabelecer um novo estaleiro, o Hamburg Werft. O director da casa Krupp, faz parte da direcção da Norddeutscher e a primeira fez a compra de dois estaleiros. A A. E. G. comprou terreno perto de Hamburgo para estabelecer um estaleiro proprio. Este ano fundou-se em Stettin uma nova companhia de construções navais, a Pommern Werft A. G. com um capital de 500.000 libras, o que a constitue a quarta em importancia da Alemanha; o seu fim é construir grandes navios de frete segundo um determinado tipo e (diz-se) estará pronta a começar a laboração na primavera de 1918. Formou-se em setembro outra companhia para a construção de navios de frete de 8.000 toneladas; esta é a companhia E. Ritzlaf de Stettin. A companhia Reiharstieg de Hamburgo augmentou consideravelmente os seus estaleiros. Não é de supôr que esta lista seja completa; porém serve para indicar a grande actividade existente, e a prova que se está procurando meio de estreitar a união entre a navegação por um lado e a finança e a industria por outro.

Porém ha varios obstaculos que se devem tomar em consideração.

