

posamine entro speciali pozzi poco inclinati sulla verticale, praticati nello scafo e comunicanti col mare; le torpedini venivano mollate qua e là, a grappoli anzichè in banchi regolari, e questo rendeva più laboriosa e difficile la ricerca ed il dragaggio.

Questo nuovo metodo di posar le torpedini sorprese le marine alleate e, sull'inizio, la Germania ne trasse buon frutto. L'ancoramento delle torpedini poteva avvenire inavvertito in ogni momento, anche di giorno; per conseguenza il dragaggio non era sufficiente, se non era continuo, nelle acque antistanti le bocche dei porti militari e commerciali e sulle rotte obbligate; dovunque i fondali fossero inferiori ai cento metri bisognava dragare ogni volta che delle navi dovessero transitarvi<sup>1</sup>. Di qui la necessità di trovare un numero rilevante di unità idonee alle funzioni di dragamine.

Fu appunto per il duplice servizio antisommergibile e di dragaggio che la guerra portò in onore una specie di naviglio che nessuno aveva preveduto sarebbe salito all'onore di battere bandiera da guerra: rimorchiatori, navi ed imbarcazioni da diporto, pescherecci a vapore ed a motore, velieri

---

<sup>1</sup> A Venezia e a Brindisi il dragaggio sistematico dovette essere portato fino a 15 miglia al largo.

Nel novembre 1917 si acquistò altresì la certezza che le torpedini tedesche potevano raggiungere la profondità per cui erano state regolate anche a distanza di un giorno dal loro ancoramento. In tal modo una zona dragata poteva automaticamente tornare ad essere pericolosa.