

fondarlo rapidamente con piccole cariche d'esplosivo che ne squarciavano lo scafo, senza nemmeno servirsi del siluro troppo costoso. Nè eccessivamente pericoloso per un comandante di sommergibile buono e sperimentato era nel primo periodo delle ostilità l'attacco alle navi da guerra. Sullo stimolo del momento le navi corazzate, tanto più armate quanto più grandi, ma altrettanto più vulnerabili ed impotenti di fronte al sommergibile, avevano trovato una difesa nella navigazione ad alta velocità, nel farsi scortare di prua e sui fianchi da cacciatorpediniere e nel cambiamento frequente della rotta; procedendo nella direzione voluta con un percorso a zig-zag si disorientava il sommergibile mentre questo cercava una posizione favorevole d'attacco. Ma queste difese erano soltanto passive, tutt'altro che sufficienti, e nello stesso tempo molto costose per consumo di combustibile, per l'usura degli apparati motori, per la necessità di moltiplicare il numero delle siluranti: aumentava poi così la durata delle navigazioni ed il tempo durante il quale le navi erano esposte al pericolo.

Fra le perdite della marina mercantile italiana, ebbe per prima un'eco maggiore, dato il numero dei passeggeri a bordo e dei morti verificatisi, quella del piroscalo *Ancona*, avvenuta il 7 novembre 1915 per opera del sommergibile *U 39*. L'attacco fu iniziato col cannone senza preavviso: il tiro durò ad intervalli ben 45 minuti dopo che la nave