QUOTIDIANO INDIPENDENTE
TORINO Via Roma
Telefoni: dal 40-963 al 40-969

LA STAMPA

VENERDI' 27 Luglio 1956
Anno XII - Num. 175
L. 25 (sped. in abb. postale)

Frangar, non flectar

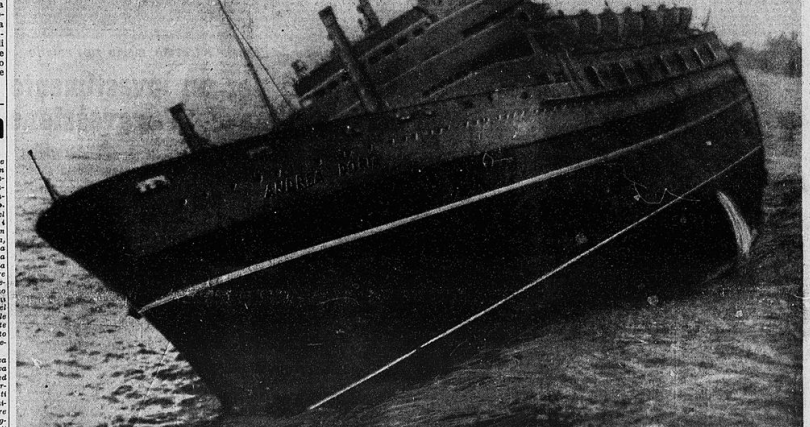
INSERZIONI: S.P.I., via S. Teresa 7, tel. 42-039, 50-890, 53-961. - Prezzi per mm. d'altezza in una col.: Annunzi commerc. L. 350 - Annunzi finanziari e legali L. 450 - Necrol. L. 800 (partecipaz. L. 1200 la linea). - Echi di cronaca L. 700 la linea - Echi spettacoli L. 800 la linea - Pubbl. econ.: Vedere rubriche. Pagamento anticipato. - Il giornale si riserva il diritto di rifiutare qualsiasi inserzione. — ABBONAMENTI (conto corrente postale N. 2/29710): ITALIA: anno L. 6500, semestre L. 3250, trimestre L. 1700. - ESTERO: anno L. 10.000, semestre L. 5500, trimestre L. 2700. — Copie arretrate: prezzo doppio.

Ore 23,20: collisione con la nave «Stockholm»; ore 10,09: sparisce tra le onde

L'«Andrea Doria» affonda nell'Atlantico Salvate 1600 persone; 12 morti e 100 feriti

Lo scontro tremendo fra i due colossi è avvenuto nella notte, in mezzo a fittissima nebbia - La prua del piroscafo investitore ha squarciato il fianco della turbonave italiana, che si è inclinata sbandando - Gli S.O.S., raccolti dalle navi e dai comandi della Guardia Costiera, hanno dato inizio ad una gigantesca opera di soccorso - Le scialuppe e gli elicotteri hanno raccolto prima i 1135 passeggeri, poi i 500 uomini di equipaggio - Il capitano e venti marinai sono rimasti sull'«Andrea Doria» fino all'ultimo, nel tentativo disperato di salvarla

Almeno sei vittime sulla nave italiana: quasi certamente stranieri - Mancano notizie di oltre 50 passeggeri



Pauroso inclinata sul fianco destro, la turbonave «Andrea Doria», già abbandonata dai passeggeri e dall'equipaggio, sta per affondare. Sono le 15,05 ora italiana. (Radiofoto)

E' scomparso qualcosa di nostro

L'*Andrea Doria*, la nave delle meraviglie, è scomparsa. Giace adesso sul fondo d'un mare straniero. Non sembra possibile. Il nostro cuore è triste; e, più che triste, è umiliato. Non siamo gente di mare, non abbiamo mai viaggiato e nemmeno avuto l'occasione di veder l'*Andrea Doria*, eppure è come se fosse scomparso qualche cosa di nostro, che ci era caro, qualche cosa che ci faceva orgogliosi e che, purtroppo, s'impara a conoscere da vicino nel momento stesso in cui la si perde.

Dominata l'angoscia per le vite umane purtroppo perdute, superata la pietà che subito ci assale se pensiamo ai momenti drammatici di chi nella notte, sul mare, in mezzo alla nebbia, vede la propria nave invasa dalle acque, ci resta addosso un'amarezza crudele. Alla fin dei conti anche l'*Andrea Doria* era una macchina, come macchine sono gli aeroplani e le automobili. Ma se in una sciagura aerea o automobilistica i piloti ed i passeggeri si salvano, noi tiriamo un fiato di sollievo e ben raramente i nostri pensieri si rivolgono con emozione all'aereo perduto o all'auto fracassata.

Quando c'è di mezzo una macchina come l'*Andrea Doria* non succede così. Era assicurata per tredici miliardi di lire, ma non è certo l'entità del valore materiale, oramai perduto, che ci fa addolorati. E', invece, qualche cosa di disinteressato e di poetico che ci sconvolge l'animo. Noi sappiamo che in ogni porto straniero, a Marsiglia, a Gibilterra, infine a Nuova York, l'ingresso di una grossa nave come l'*Andrea Doria* era sempre un avvenimento importante. In quei momenti l'Italia stessa si presentava agli stranieri con un mito di bellezza, di pace e, nello stesso tempo, di potenza.

Quell'ingresso, quando era fatto da una unità come l'*Andrea Doria*, era un meraviglioso biglietto di visita; e, senza voler recare offesa a nessuno, rappresentava un'ambasceria sempre perfetta di gusto, di eleganza, di capacità tecnica e di modernità. Per capire queste cose, bisogna essere nelle condizioni degli emigrati e lavorare nelle grandi città straniere di mare. Magari a Nuova York, soltanto cento italiani vanno a ricevere un nuovo ambasciatore, ma di certo diecimila corrono sul molo per salutare ogni arrivo di una nave italiana quando è bella come l'*Andrea Doria*.

E adesso non c'è più. E' scomparsa sprofondata in quelle acque che già altre numerose volte aveva tagliato con la prua alla quindici metri, solenne e potente. Non riusciamo a capacitarci di come sia avvenuto un tale disastro. I tecnici ci dànno frettolosamente una spiegazione che ci permettiamo di trovare ingenua: essi dicono che con la nebbia, ed a distanza ravvicinata, gli apparecchi radar rimangono inefficienti o, come scrivono il loro gergo, accecati. Sull'esempio delle inutili verità lapalissiane, viene voglia di rispondere che le dite navi, prima d'essere vicinissime, saranno pur state ad una certa distanza e che quindi le segnalazioni dovevano funzionare. Ma non è il momento, e noi non siamo le persone più adatte, per simili discorsi.

La realtà è un'altra, e tocca un lato della nostra superbia di uomini moderni, partecipi di una civiltà che si evolve con smisurato orgoglio al ritmo delle nuove realizzazioni dei tecnici. L'*Andrea Doria* era una meraviglia dell'ingegneria navale. Le sue eliche pesavano trentadue tonnellate, le sue turbine potevano raggiungere la potenza di centomila cavalli vapore. Ogni passeggero, stando nella propria cabina, poteva col radiotelefono comunicare con la sua casa, anche se si trovava in capo al mondo. Numerosissimi apparecchi sembrava che la proteggessero da ogni pericolo, che allontanassero ogni insidia, che neutralizzassero ogni sbaglio dell'uomo.

E, invece, abbiamo visto che non è stato così. Il destino l'ha condotta ad una fine tanto drammatica e crudele quanto semplice e veloce, che ci lascia interdetti. Con l'inabissamento dell'*Andrea Doria* e la nuova perdita di vite umane non è soltanto scomparsa una ragione del nostro amoroso orgoglio di italiani, ma si è anche offuscata la sicurezza che gli uomini di tutto il mondo hanno nelle macchine che costruiscono col loro cervello e con le loro mani.

Enrico Emanuelli

L'improvvisa tragedia

(Dal nostro inviato speciale)

New York, 26 luglio.

Alle 10 e 5 minuti di questa mattina, ora locale, la grande turbonave italiana Andrea Doria è stata inghiottita dalle acque dell'Atlantico. E' affondata di prua nel volgere di pochi minuti; la poppa è emersa ancora per qualche istante, poi il più bel transatlantico italiano è stato completamente ricoperto dalle onde placate dell'Atlantico. Sul posto della tragedia è stata deposta una boa bianco-rossa con una forte lampada, in cima a una canapa, che si muoverà dalle onde sì è messa a suonare funebri rintocchi di morte.

L'annuncio dell'affondamento è stato dato con questi tre messaggi dalla vedetta guardacoste Evergreen, che aveva preso a bordo il capitano dell'Andrea Doria:

«Affonda rapidamente. E' abbandonata dal suo comandante e dal pugno di ufficiali che si sono battuti sino all'ultimo istante per salvare la loro nave.

«Affonda, emerge solamente la poppa.

«La turbonave «Andrea Doria» è colata a picco, in una profondità di 70 metri, alle 10,09».

Undici ore prima — esattamente alle 23,20 di ieri notte — a quattro chilometri di distanza l'Andrea Doria era stata investita dal transatlantico svedese Stockholm. La nave svedese l'avevano speronata nel fianco destro con inaudita violenza. Nella fiancata della turbonave si era aperta una paurosa falla; il piroscafo sbandava, si era inclinato sul fianco. La prua dello Stockholm aveva riportato nell'urto tremendi danni; ma poteva continuare a navigare. L'Andrea Doria, invece, si trovava in grave pericolo: i ponti erano stati squarciati, la fiancata dilaniata.

La prua d'acciaio della nave svedese, corazzata per resistere ai ghiacci artici, aveva aperto una enorme falla all'altezza del ponte di comando. Un pilota, che ha sorvolato la nave, l'ha descritta in questo modo: «Lo scafo era squarciato per una larghezza di dodici-diciotto metri. La falla cominciava esattamente nel punto in cui il ponte di comando si salda al ponte principale. La profondità di penetrazione della falla mi è parsa di un terzo della larghezza della nave. Il ponte anteriore era sconvolto: le lamiere contorte sembravano cartone stracciato».

L'urto tra i due colossi del mare era avvenuto mentre il transatlantico navigavano in un fittissimo banco di nebbia, a circa quarantacinque miglia dall'isola di Nantucket, cioè a circa centottanta miglia da New York. Il disastro appare sino a questo momento inspiegabile: entrambe le navi erano dotate di perfetti meccanismi di sicurezza: disponevano dei radar, ed avevano adottate le misure precauzionali imposte dalla fittissima nebbia. L'urto comunque avvenne e fu tremendo.

L'Andrea Doria proveniva dall'Italia; partita da Genova aveva fatto scalo a Cannes ed a Gibilterra ed aveva imbarcato 1135 passeggeri: aggiunti ai cinquecento uomini di equipaggio aveva a bordo oltre 1600 vite umane. Fra i viaggiatori novecento emigranti italiani diretti negli Stati Uniti e 160 turisti americani di ritorno da un viaggio di diporto in Europa. La nave sarebbe dovuta giungere a New York alle nove di questa mattina; la collisione è avvenuta al termine della festa dell'ultima notte in mare» che era riuscita brillantissima e a cui avevano partecipato attrici, industriali, uomini d'affari, personalità della finanza. La Doria era entrata nel banco di nebbia nel pomeriggio di ieri; il mare non era troppo cattivo; il comandante Piero Calamai diriguva la manovrando dal ponte di nuova fin dalla prima serata.

Eppure, nonostante tutte le misure precauzionali, avvenne l'incredibile tragedia. Ora qualche superstite afferma che, pochi secondi prima della collisione, qualche passeggero si sarebbe accorto dell'imminente disastro ed avrebbe dato l'allarme urlando. Ma forse: nessuno si accorse di quel che stava accadendo fino a quando non si produsse la fatale collisione.

Fu qualcosa di tremendo, di allucinante. I rotografi sbarcati a New York, raccontano che la collisione gettò quasi tutti in terra. Dopo il grosso spavento, si udì uno stridio di metallo su altro metallo, mentre scintille si levavano dalle lamiere delle due navi che si schiacciavano l'una contro l'altra. Dai circuiti elettrici della nave italiana, si levò un fumo spesso, sebbene tutto sia fatto senza che scoppiasse alcun incendio.

I più dei passeggeri furono sorpresi nel sonno, e ciò rese più paurosi i primi minuti dopo il disastro: la fuga dei passeggeri dalle cabine, la corsa affannosa nei corridoi, l'accalcarsi sui ponti, e' vista della gente attorno a me, mi facevano paura», ha detto una signora americana. La nave era subito sbandata, mentre dall'enorme falla imbarcava acqua; era difficile tenersi in piedi.

Il dott. Pucci, di Genova, scampato dal tutto illeso e raccolto dall'Ile de France ancora in «smoking», ha detto che nella nave piombata nel buio, ci furono «accenni di grida e di pianti, ed un po' di panico; ma l'opera dell'equipaggio ed il suo esempio servirono a riportare la calma, mentre la radio interna ammonivo i passeggeri alla calma e li invitava a portarsi senza esitazione sui ponti, seguendo le indicazioni del sistema di salvataggio, portando ognuno il proprio salvagente ed abbandonando ogni altra cosa nelle cabine. Intanto il marconista del Doria dava il segnale di «S.O.S.», seguito subito dopo dallo Stockholm. Ecco il primo messaggio d'allarme:

«S.O.S. S.O.S. S.O.S. qui «Andrea Doria», Latitudine 40-30 nord, longitudine 69-53 ovest. In collisione con nave passeggeri svedese «Stockholm». Siamo in condizione immediato pericolo. Non possiamo usare nostro scialuppe. Bisogno assistenza. Immediata».

Nove miglia a sud-est, il messaggio venne captato dal mercantile americano Cape Ann, che proceduva cautamente nella nebbia, proveniente da Bremerhaven e diretto a New York. La sua risposta fu immediata: «Ricevuto. Ripetete posizione». Un minuto dopo la Doria ripete. Passa ancora un minuto e la prima rassicurante parola in quel dramma spaventoso penetra attraverso la nebbia e raggiunge il Doria: «Capito, dirigo su voi».

Subito dopo la nave svedese invitava il capitano della Doria a mettere in mare le proprie scialuppe a vantaggio, dicendosi in grado di poter manovrare per il recupero dei naufraghi. Però le scialuppe italiane erano inutilizzabili: quelle di dritta erano state in parte sconnesse ed in parte perdute nella collisione, e le altre di sinistra non potevano essere calate data la inclinazione della nave, che le piegava verso la parte interna del ponte.

L'abnegazione dell'equipaggio italiano

Dovevano essere le scialuppe della nave investitrice ad iniziare l'opera di soccorso, quantunque tre marinai svedesi fossero stati uccisi nell'urto ed altri avessero riportato gravi ferite. Ma intanto si metteva in moto la più grande operazione di assistenza navale che mai sia stata realizzata. Gli S.O.S. dei due transatlantici feriti erano stati raccolti dai posti di ascolto della Guardia Costiera e da decine di piroscafi in navigazione su quella rotta frequentatissima. Soltanto la nebbia e la notte erano di ostacolo ad un impiego massiccio dell'aviazione, sia degli idrovolanti del soccorso navale che degli elicotteri.

Accorrevano sul posto, prima ancora dei battelli guardiacoste partiti dalle loro basi a tutto vapore tre piroscafi naviganti a più breve distanza, il suddetto Cape Ann, la nave della marina militare americana William Thomas e finalmente il transatlantico Ile de France. Mentre il marconista dell'Andrea Doria, operando sul sistema radiotelegrafico di allarme, continuava ad invocare la messa in mare di sempre nuove scialuppe, i primi passeggeri venivano portati in salvo.

Alle due di notte l'operazione di soccorso era in pieno svolgimento. I riflettori delle navi tentavano di squarciare la nebbia; dai ponti di comando i capitani guidavano con l'altoparlante il movimento delle scialuppe, mentre i radiotelegrafisti mantenevano il contatto tra loro e con la costa.

Quasi tutte le testimonianze concordano nell'elogiare l'estrema disciplina dei passeggeri e la eccezionale bravura dell'equipaggio italiano. Il sindaco di Filadelfia, Dilworth, che tornava da un viaggio in Europa ed è stato svegliato dall'urto pauroso mentre dormiva nella sua cabina, ha detto:

«Nessuna panico s'è verificato a bordo del transatlantico italiano. Alcune scialuppe di salvataggio poterono essere calate a tribordo, ma la nave sbandava talmente che nessuna di esse potè essere utilizzata. Arrivati i soccorsi, la maggior parte dei passeggeri sono scesi nei canotti di salvataggio mediante scale da corda. Donne e bambini sono stati i primi a lasciare la nave, e quindi si sono messi in salvo gli uomini. La calma è regnata durante tutte le operazioni di salvataggio».

Non è stato un lavoro facile. I serbatoi della nafta sulla nave italiana erano stati squarciati ed uno strato di carburante era caduto in mare rendendo tutto vischioso. L'inclinazione della nave impedisce di tenersi in piedi. Passeggeri e marinai dovevano avanzare seduti o carponi strisciando. Unico elemento positivo il fatto dirodarsi della nebbia che facilitava il movimento delle scialuppe e consentiva finalmente anche l'intervento degli elicotteri della Guardia Costiera. Gli elicotteri non potevano scendere sull'Andrea Doria: si possavano sulla tolda della nave andando e di lì, con speciali barelle, raccoglievano i feriti per trasportarli all'ospedale di Nantucket. Di qui i più gravi vennero poi smistati all'ospedale navale di Boston, meglio attrezzato per cure più perfezionate.

La mancanza di panico, l'abilità dell'equipaggio italiano, la prontezza dei soccorsi evitarono una spaventosa ecatombe. Ma vittime, purtroppo ce ne sono state. Sino a questo momento non siamo in grado di dire esattamente quante. Le prime notizie di morti si sono avute dal piroscafo investitore: tre marinai medesi morirono nella collisione, un quarto è deceduto immediatamente dopo il ricovero in ospedale, e stasera si parla di una quinta vittima. I feriti sullo Stockholm sono certamente numerosi. E sull'Andrea Doria?

Le prime notizie parlavano di molti feriti e mutilati contusi. Non c'è da sorprendersi. Soltanto questa sera, con lo sbarco dei primi superstiti a New York e con le deposizioni degli scampati, ci si è resi conto che sulla nave italiana c'erano state delle vittime. Almeno sei morti risultano accertati sino a questo momento; ma più probabilmente, come spiegheremo, le vittime sono otto. Inoltre la Guardia Costiera informa che non si sa dove si trovino da 56 a

(Continua in terza pagina)

Gli ultimi istanti della bella nave

L'agonia della turbonave sta per concludersi: ancora pochi istanti e l'«Andrea Doria» è inabissata in un punto dove l'Oceano è profondo circa 70 metri. (Radiofoto)

Vedere nelle pagine interne altri servizi e fotografie sul naufragio dell'Andrea Doria

Giornata di disperazione a Genova

In piazza De Ferrari una scena di dolore dei familiari dell'equipaggio. (Telefoto)

(Segue dalla prima pagina)

90 persone, tra passeggeri ed equipaggio; probabilmente sono a bordo di qualche nave di soccorso, ma non è certo.

Alle tre di notte, la situazione si presentava così. Completato lo sgombero dei passeggeri, era stato avviato e condotto a termine il salvataggio del personale di bordo. Il transatlantico Ile de France *aveva a bordo 758 naufraghi, di cui un centinaio feriti ed una ventina di essi gravi. Il mercantile* Cape Ann *aveva imbarcato 178 superstiti; due feriti gravi, molti ustionati. La nave militare* Thomas *aveva preso 165 superstiti. Il piroscafo svedese investitore aveva raccolto almeno 425 persone. Non si parlava di dispersi.*

Soltanto il capitano Piero Calamai e venti marinai restavano sulla nave ferita a morte. Undici si erano fermati subito con il loro comandante; nove già raccolti da scialuppe di salvataggio avevano voluto tornare sul loro transatlantico con manovra pericolosissima, per cooperare al tentativo di salvare la splendida turbonave.

Fu fatto l'impossibile ma inutilmente. I tecnici dei battelli guardacoste avevano sperato anch'essi in un primo momento che sarebbe stato possibile salvare la nave italiana, ma col passare del tempo la sua situazione andava sempre più peggiorando. L'inclinazione si faceva più forte. La nave andava lentamente alla deriva trascinata dalla corrente: percorse quattro chilometri prima di affondare. I marinai italiani resistevano ancora, disperatamente, e forse avrebbero condiviso la sorte del loro piroscafo, secondo l'etica eroica della gente di mare, se da Roma non fosse giunto per radio l'ordine perentorio del Ministero della Marina Mercantile: «Abbandonate l'Andrea Doria».

I ventun uomini obbedirono; ultimo il capitano scesero dal relitto pericolante e salirono sul battello Evergreen. *Di qui assistettero all'ultima agonia della nave che era il loro orgoglio. Alle 15,9 l'Andrea Doria non esisteva più. Una boa soltanto segna il punto del disastro; qualche relitto va alla deriva.*

Intanto i naufraghi a bordo delle quattro navi che li avevano raccolti navigavano verso la costa americana. L'Ile de France con le sue macchine veloci marciava a 22 nodi verso il porto di New York, dove era atteso per le ore 17 di sera. Le altre navi dovrebbero arrivare nella notte; solo il transatlantico svedese, che cammina a velocità ridotta, non potrà essere qui prima della tarda mattinata di domani. Il comando del porto di New York e le autorità politiche, militari e sanitarie avevano preparato frattanto le più vaste misure per una grandiosa opera di assistenza.

Da Washington, il Dipartimento di Stato aveva ordinato che fossero sospese tutte le misure che regolano lo sbarco degli stranieri: i naufraghi potevano toccare la terra americana senza bisogno di documenti e di formalità. Un Sottosegretario di Stato in persona seguiva l'operazione. Erano mobilitate le più alte autorità diplomatiche e consolari italiane. Sul molo otto dov'era atteso il transatlantico francese, bloccato da trecento agenti di polizia, attendevano decine di ambulanze, un centinaio di medici e infermiere. Vestiti, scarpe, biancheria, coperte, eran già ammucchiati sul molo.

L'Ile de France è arrivato in perfetto orario alle 17,05 come aveva comunicato per radio. Migliaia di persone attendevano questo arrivo con ansia, con speranza, con timore. Per evitare l'assalto agli uffici portuali ed ai posti di polizia da parte dei parenti ansiosi, un altoparlante della polizia portuale avvertiva che i nomi dei superstiti sarebbero stati prontamente ed ampiamente diffusi, così da placare le legittime ansie. Sui ponti della nave erano visibili i gruppi dei naufraghi, molti rivestiti alla meglio con coperte, quasi tutti macchiati di nafta e con evidenti i segni della paura e della stanchezza.

Sono stati i naufraghi dell'«Ile de France» a fornire le prime notizie sicure sulle perdite umane sulla nave italiana. Di quattro morti si conoscono le generalità: il giornalista americano Cianfarra ed i due figli; la signora americana Peterson. Una signora svedese anziana, di nome Stevenson, sembra sia morta cadendo dall'«Andrea Doria»; a bordo sarebbe pure morto un medico non identificato. Inoltre due passeggere sono morte dopo il ricovero nell'infermeria del transatlantico francese: non ne abbiamo i nomi.

Il giornalista Michael Cianfarra, corrispondente da Madrid del New York Times *è morto con i suoi figli nella collisione. La notizia è stata data dal dott. Peterson, che occupava la cabina vicina a quella della famiglia Cianfarra; questa, purtroppo, si trovava esattamente nel punto in cui il transatlantico svedese ha speronato l'Andrea Doria. Il dott. Peterson ha aggiunto che anche sua moglie è rimasta schiacciata da lamiere di acciaio e che non gli è stato possibile liberarla. «E' scomparsa con la nave», ha detto piangendo.*

La signora Cianfarra è salva, ma con una gamba fratturata; è stata trasportata subito all'ospedale si trova in uno stato di totale prostrazione e non è stato possibile interrogarla. Poiché i morti dello Stockholm *sono certamente quattro, ma forse cinque, è chiaro che il numero complessivo delle vittime della collisione non è inferiore a dodici.*

Non crescerà il tragico elenco? Il Servizio Guardacoste ha precisato che non meno di 50, ma forse 95 passeggeri o uomini dell'equipaggio dell'«Andrea Doria» non risultano presenti al controllo nominativo dei naufraghi salvati. E' probabile che essi siano stati raccolti da qualche nave, e che i loro nomi non siano stati ancora segnalati alle autorità; però non si può escludere che qualcuno sia morto.

Quanto ai feriti, ancora meno siamo in grado di dare una statistica precisa. Bisogna attendere l'arrivo delle tre altre navi con i naufraghi, od almeno le comunicazioni ufficiali, che potranno essere date dalla polizia americana o dalla sede americana della Compagnia di navigazione Italia, *la quale sinora non ha fornito indicazioni di nominativi. Da fonte attendibile siamo tuttavia in grado di rassicurare che, almeno fino a questo momento, nessun cittadino italiano figura tra le vittime.*

I feriti, tutto compreso, non sono meno di un centinaio. Venti sembrano in condizioni serie. Alcuni dei feriti sono bambini. Una bimbetta di tre o quattro anni, ferita e coperta solo da una camicia da notte bianca è stata raccolta su un ponte della nave italiana, trasbordata sulla nave svedese, portata in elicottero all'ospedale di Nantucket e poi di Boston, dove sta ora lottando con la morte. Nessuna indicazione delle sue generalità.

Più fortunato un bimbetto, anch'esso in tenerissima età. Lo hanno raccolto i bravi marinai del Doria ed affidato agli uomini del piroscafo militare americano Thomas; *da questa nave il marconista ha avvertito che il bimbo è illeso e sta bene, ma che s'ignora completamente chi siano i suoi genitori ed a quale nazionalità appartenga.*

Gli italiani, dunque, che costituivano la maggioranza dei 1135 passeggeri dell'Andrea Doria, sembrano tutti salvi anche se qualcuno è ferito. Anche illesi, essi hanno naturalmente perduto interamente il bagaglio.

E' chiaro che, anche da un punto di vista finanziario, il disastro è estremamente grave. L'Andrea Doria valeva miliardi ed è stato inghiottito per sempre dalle acque; recava a bordo bagagli indubbiamente per centinaia di milioni; e nessuno potrà pagare mai il prezzo delle vite umane perdute... Quanto ai danni riportati dallo Stockholm, *per ora non è stata fatta nessuna valutazione, ma la nave richiederà certamente imponentissime riparazioni.*

L'inchiesta sulle responsabilità verrà condotta congiuntamente dalle autorità navali italiane e svedesi. Il disastro è avvenuto fuori delle acque territoriali americane, e pertanto la marina degli Stati Uniti non ha giurisdizione nell'inchiesta: potrà certamente aiutare gli specialisti dei due Paesi interessati, e lo farà, ma senza prendere decisioni in merito.

I passeggeri salvati dall'Ile de France hanno cominciato a sbarcare verso le 18,30, dopo lo sgombero dei feriti. Ma è difficile ricostruire dai loro racconti ciò che avvenne nella notte: la maggioranza è ancora gravemente scossa, emotivamente, e non sa dare un racconto coerente dei fatti. Soprattutto i passeggeri della terza classe, molti dei quali si trovavano nella sezione direttamente colpita dalla prua dello Stockholm, *appaiono ancora terrificati e scossi. Una vecchia italo-americana, di ritorno dalla Sicilia, non faceva che ripetere: «Lu mare e lu scoppio mi son venuti addosso, nel letto». Parole ingenue, che rendono viva l'impressione di terrore della tragedia.*

Gino Tomajuoli

Più numerose le vittime?

New York, 26 luglio.

Il servizio guardacoste ha reso noto che 95 del 1135 passeggeri dell'«Andrea Doria» non sono risultati presenti al controllo, ma è stato fatto presente che essi potrebbero essere stati raccolti da altre navi.

Vedere altri ampi servizi e fotografie nella quinta e nell'ottava pagina.

La sede della società armatrice «Italia» assediata dai congiunti dell'equipaggio

Donne anziane, giovani spose, bimbi - Ore di angoscia in attesa di notizie rassicuranti - Silenzio nel porto intorno alle navi attraccate - "Non è giusto,, dice un vecchio carpentiere che aveva lavorato sull'«Andrea Doria» - A notte, sulla stessa rotta di New York, è partito il «Conte Biancamano»

(Dal nostro inviato speciale)

Genova, 26 luglio.

La notizia che alle ore 15,9 l'«Andrea Doria» era colata a picco nel punto in cui era entrata in collisione con il piroscafo svedese «Stockholm» si è diffusa a Genova, nel tardo pomeriggio, con le edizioni straordinarie dei giornali. Il senso di sbigottimento che gravava sulla città fin dalle prime ore del mattino, quando erano incominciate a circolare le prime voci sul disastro, si è trasformato in angoscia; la più bella, moderna, veloce nave della marina mercantile italiana era perduta irrimediabilmente e con lei, in fondo al mare, si erano inabissati valori immensi, capitali ingentissimi, anni di studi e di lavoro, speranze ed affetti.

Per comprendere che cosa significhi l'affondamento di una nave bisognava essere qui oggi, negli uffici della Società Italia, o sotto i portici della gran piazza De Ferrari, dove sostava una folla sgomenta, familiari di marittimi imbarcati, parenti di passeggeri ansiosi di notizie.

La voce che nel disastro i morti erano una dozzina si è diffusa rapidamente, e poiché ci si preoccupava di assicurare che tutti i passeggeri erano salvi, fatalmente la folla ha creduto di dedurre che le vittime erano tra il personale di bordo. Ma chi erano? La domanda rimaneva senza risposta. Donne anziane che avevano il figlio imbarcato, giovani spose che avevano salutato fiduciose il marito nove giorni or sono, bimbi appesi alle gonne delle madri con una gran voglia di piangere, si abbandonavano ad attimi di disperazione, poi si ricomponevano, sperando che il loro congiunto non fosse nel funebre elenco, ma tuttavia si guardavano con occhi interrogativi: «sarà il mio, sarà il tuo», domandavano quegli occhi arrossati da tante lacrime, e in tutti c'era la disperazione di non sapere se domani si sarebbero dovute vestire a lutto.

Sopra, negli uffici, lo sgomento era più controllato, ma non meno evidente. Quasi aggrappati ad un apparecchio radio, i funzionari attendevano voci e segnali che dicessero qualcosa di concreto sulla sciagura, che cosa accadeva in quel tratto di mare quasi di fronte al porto in cui, stamane, la nave sarebbe dovuta entrare accolta dall'urlio festoso delle sirene. Poche avare notizie uscivano dall'altoparlante che alternava le informazioni con disperanti motivi di canzonette.

Si seppe così che, evacuata di tutti i passeggeri e di buona parte dell'equipaggio, la nave, con il comandante capitano Pietro Calamai e undici uomini, stava per essere rimorchiata e tratta in salvo nel porto di Long Island. I funzionari dell'«Italia» trassero un respiro, non tutto era perduto, il danno era ingentissimo, ma non irreparabile. Un'altra notizia annunciava che tutti i 1135 passeggeri erano stati salvati e presi a bordo parte dalla stessa nave investitrice, altri dall'«Ile de France», dal «Cape Ann», dal «William Thomas». Ma poco dopo la radio di bordo del «Robert Hopkins» avvertiva di aver salvato in mare un altro passeggero, il signor Robert Hudson, di Nuova Orleans.

Poi, come una mazzata, arrivò la notizia definitiva: alle 15.9 l'«Andrea Doria», che un rimorchiatore trainava lentamente verso la costa, si è inabissata, appoggiandosi su un fianco su un fondale profondo 67 metri. Quando la radio ha trasmesso la notizia i funzionari dell'«Italia» si sono messi in piedi, come a rendere l'estremo omaggio alla bella nave perduta. Era una pagina finita, una breve, intenso, bellissima vita conclusa, incominciava l'ora degli encomi e dei ricordi.

L'«Andrea Doria» era stato il primo grande transatlantico italiano che avesse ripreso le rotte oceaniche nel dopoguerra. Era una grande, bellissima nave, una stupenda città galleggiante con verande fiorite come giardini, saloni e salotti, piscine e bar, sale di ginnastica e di ricreazione, tutto il necessario per trascorrere quasi sognando i nove giorni di traversata da Genova a New York.

Recentemente ho fatto un viaggio sulla «Cristoforo Colombo», gemella dell'«Andrea Doria», venuta con un paio di anni di ritardo a dividere con la consorella l'aumentato flusso di passeggeri. Identica nelle strutture a quella affondata, la «Colombo» ha solo poche differenze nell'arredamento, si vive su quelle navi come nel più lussuoso confortevole albergo, dove tutto ciò che si desidera si ottiene; persino il giornale di bordo viene fornito la mattina con la prima colazione.

Così era l'«Andrea Doria», superbamente bella e adorna, con i suoi mobili in palissandro, le scintillanti cristallerie e le preziose argenterie sulle tavole imbandite, le cabine vaste e spaziose in tutte le classi perché, e questo è un vanto della Società armatrice, tra la prima e la terza classe non esisteva gran differenza. L'emigrante riceveva quasi lo stesso trattamento del viaggiatore di lusso, la sua cabina forse era un po' più stretta, i bicchieri non erano di cristallo, le posate non d'argento, ma a tavola egli mangiava le vivande servite alla classe di lusso.

Era il suo lussuoso, ma confortevole e raffinato arredamento, era la cortesia del personale di bordo, l'accoglienza di gran riguardo per i passeggeri di ogni classe a farla scegliere da gente di ogni condizione e provenienza (102 mila passeggeri, quasi tutti stranieri, trasportati in cento viaggi). Nei suoi viaggi sostava a Cannes, a Napoli ed a Gibilterra prima del balzo finale verso New York. Questa volta a Cannes aveva imbarcato la nota attrice cinematografica Ruth Roman, che rientrava da un periodo di vacanze; a Gibilterra aveva accolto Betsy Drake, la moglie di Cary Grant, che era andata in Spagna a tenere compagnia al marito che girava con Sophia Loren Orgoglio e passione.

Tra i 1135 passeggeri c'erano moltissime personalità straniere della politica e della finanza, il sindaco di Filadelfia signor Richard Dilworth con la moglie, George Kerr, direttore della Protector Camble; *Stewart Coleman, vice-presidente della* Standard Oil; *Maring Boyer, dirigente della* Standard Oil; *Harry Burk, direttore di un altro complesso petrolifero; i danzatori coniugi Rabowski, reduci dal festival del balletto di Nervi, e vi erano le altre centinaia di anonimi che, per la lunghezza dell'elenco bisogna omettere.*

Tutta questa gente aveva già viaggiato altre volte sull'Andrea Doria, ne apprezzava i servizi inappuntabili e la sicura tenuta del mare. Come può dunque essere accaduto il disastro? In altra parte del giornale è riferita l'opinione di alcuni tecnici; certo la notizia dell'affondamento ha sorpreso dolorosamente i circoli marittimi di Genova, certi che nulla potesse minacciare la sicurezza della nave.

Il dott. Angelo Costa, presidente della Confederazione italiana armatori liberi, ha dichiarato oggi che la sciagura non doveva accadere; con tutti i mezzi di cui disponeva la nave, la collisione rimane incomprensibile. L'Andrea Doria era dotata delle più moderne apparecchiature per la condotta della navigazione e dei più progrediti strumenti nautici oggi esistenti. Oltre alle bussole magnetiche, aveva una bussola giroscopica Sperry, con diverse ripetitrici, nonché l'autogiro-pilota che mantiene automaticamente in rotta la nave, correggendo, sulle indicazioni della girobussola, tutte le deviazioni, anche piccolissime, causate dal vento.

Era munita inoltre del più moderno radar, che poteva scrutare l'orizzonte da una distanza minima di 35 metri ad una massima di 40 miglia. Un quadrante luminoso, sistemato in plancia, riproduceva il contorno delle coste, le navi, le boe, gli ostacoli che si trovavano entro tale spazio, permettendo di rilevare, con estrema precisione, le loro distanze.

Il comandante Pietro Calamai in una recente fotografia

Come e per quale ragione misteriosa la dura prua del rompighiaccio Stockholm *è andata a squarciare netto il fianco dell'*Andrea Doria, *provocando il disastro irreparabile? La nebbia che copriva in quel momento il vasto tratto di mare, non è ostacolo sufficiente, il radar permette di viaggiare ad occhi chiusi. Si parla di onde elettromagnetiche che avrebbero come accecato i* radar, *ma in questo caso i tecnici si sarebbero accorti che l'apparecchio non funzionava ed avrebbero accentuato la loro vigilanza sugli altri mezzi di segnalazione. Soltanto l'inchiesta, che sarà svolta, darà la spiegazione dell'immane disastro.*

Tutto quello che sappiamo è che la bella nave, orgoglio della Marina mercantile italiana, è affondata e che ci sono delle vittime. Nel momento in cui la prua dello Stockholm *ha squarciato il fianco del transatlantico italiano, sull'*Andrea Doria *si faceva festa, le orchestre suonavano, i camerieri servivano rinfreschi ai tavoli. Erano le 23,30 ora locale, ancora poche ore di viaggio e i passeggeri sarebbero sbarcati a New York che distava appena 170 miglia, poco meno di 300 chilometri. Negli uffici e nelle stive gli impiegati già si preparavano a scaricare le 1200 tonnellate di merci varie imbarcate a Genova.*

Era l'ultima notte di bordo e regnava già l'atmosfera delle separazioni dagli amici occasionali, un po' di festa prima di dormire ancora qualche ora nella spaziosa cabina. Ma in quel momento il destino sbucava dalla nebbia con la sagoma dello Stockholm, *ed era la tragedia improvvisa, il terrore nella notte. E' facile immaginare le scene che si sono svolte a bordo. Inclinata paurosamente sul fianco, la nave sembrò sprofondare, e non fu nemmeno possibile gettare in acqua le sedici lance su cui avrebbero potuto prendere posto tutti i passeggeri e l'equipaggio. Le scene d'orrore e di angoscia le descriveranno i superstiti, qui a Genova si contano i minuti per apprendere tutti i particolari sul disastro.*

Quando sarà fatto il bilancio delle vittime, si potrà anche fare quello dei danni irreparabili causati dalla sciagura alla economia marittima italiana. La nave era costata quasi 15 miliardi, nulla era stato trascurato perché fosse la più bella, sicura, confortevole. Possedeva tre centrali elettriche che producevano seimila Kwh, un centralino teleradiotelefonico con trecento numeri che consentivano ai passeggeri di parlare dalle proprie cabine con i più remoti angoli del mondo, cinque cucine dotate di forni, pasticcerie e frigoriferi, cantine inesauribili, una tipografia, un gruppo ospedaliero che poteva ospitare sessanta ammalati. Era in grado di trasportare 218 passeggeri di prima classe, 320 di seconda classe, 703 di terza classe e 571 uomini d'equipaggio, portava sedici lance che potevano trasportare 2008 persone in caso di sinistro. Non si ebbe il tempo di gettarle in mare e il salvataggio si svolse con rudimentali teleferiche tra la nave ferita e quelle soccorritrici, oppure direttamente dalle onde dove i passeggeri si erano lanciati a capofitto.

La nave era assicurata per 20 milioni di dollari, circa 13 miliardi di lire, ma se oggi si volesse ricostruirla costerebbe 19 miliardi, una somma enorme che l'assicurazione pagherà in parte. La società armatrice dovrà tuttavia provvedere a rifondere le vittime e le ditte che nel naufragio hanno perduto 1200 tonnellate di merci.

*Ma il danno materiale, anche se enorme, è inferiore all'angoscia che il sinistro ha provocato a Genova. Sul porto oggi pesava come una coltre di lutto, tutte le operazioni intorno alle navi attraccate si svolgevano in un silenzio strano, nessuno osava alzare la voce, come davanti ad un cadavere. Appoggiato ad una bitta, un marinaio, adusato dal sole e dall'aria, guardava lontano, oltre la diga. Si chiama anche lui Parodi, come tanti a Genova, e come tanti ha lavorato sull'*Andrea Doria. *«Ero ai cantieri Ansaldo quando l'hanno varata. Poi sono salito per rifinirla. Sono carpentiere, ci ho un po' messo l'anima mia a farla lucida e bella, a sistemare gli affreschi ed i pannelli decorativi, a lisciare con cura il legno dei suoi arredi. Ricordo che prima dell'inaugurazione, benché non fosse mio compito, ho dato gli ultimi colpi di lucidatrice ai pavimenti che imitavano tante varietà di marmo. E ora non c'è più nulla. Tutto è in fondo al mare a rovinarsi. Non è giusto».*

All'àncora, accosto ai moli della stazione marittima, il Conte Biancamano *affrettava le operazioni di partenza. Il capitano Giovanni Sandri, interrogato, non ha voluto rispondere. «Che potrei dire? Non so nulla se non quello che leggo dai giornali». Aveva il volto segnato dalla malinconia, come tutto il suo equipaggio: un velo di silenziosa tristezza appannava gli sguardi di tutta la gente che normalmente, alla partenza come all'arrivo, sono pervasi da una ilarità febbrile. Alle 22, salutato dall'urlio delle sirene, il* Conte Biancamano *ha mollato gli ormeggi e, guidato dal pilota, ha puntato la prora verso New York, sulla stessa rotta seguita dall'*Andrea Doria. *Nessuno dei numerosissimi passeggeri ha disdetto il biglietto di viaggio.*

Domani mattina alle 11 partirà, anche per New York, il Giulio Cesare, *nave che ha sempre fatto i viaggi per l'America del Sud e che è stata adibita alla rotta del sole per l'intensificato traffico passeggeri e merci con gli Stati Uniti. Anche il comandante di questo transatlantico, capitano Enrico Rosselli, non ha voluto fare dichiarazioni, come i funzionari della Società Italia che si trincerano dietro la mancanza di notizie controllate. Anche per il* Giulio Cesare *fino a questo momento nessun passeggero ha disdetto il viaggio.*

*La tragedia dell'*Andrea Doria *è collocata tra i molti fatti inesplicabili che si accavallano durante l'esistenza di ognuno di noi. I radar, le bussole elettromagnetiche, tutte le apparecchiature più moderne non sono servite a nulla. Il mare ha voluto le sue vittime come al tempo del* Titanic, *del* Mafalda *e degli altri innumerevoli piroscafi che le onde hanno inghiottito sulle infinite rotte dell'oceano.*

Francesco Rosso

L'opinione del comandante del «Rex»

La moglie del capitano Calamai ha appreso la notizia dagli strilloni dei giornali

(Nostro servizio particolare)

Genova, 26 luglio.

L'antica solidarietà che unisce gli uomini di mare, in continua peregrinazione attraverso gli scali di tutti i continenti, ha trasformato oggi il porto. Vista da qui, la tragedia dell'*Andrea Doria* appariva ancor più grave e irreparabile. Sui ponti delle navi, nei bar dei carrugi, una folla di gente in tuta e in maglietta ascoltava sgomenta i brevi dispacci che accompagnavano la fine dell'*Andrea Doria*.

Tutte le personalità degli ambienti marittimi che abbiamo avvicinato, non sanno dare un parere su quello che è avvenuto. Le informazioni pervenute da New York sono talvolta contrastanti e non descrivono con esattezza le varie fasi del sinistro. Da quanto si sa, la sciagura sembra essere accaduta per una concomitanza di circostanze incredibili. L'opinione corrente dei competenti è che non una, ma una serie di cause dovrebbero aver determinato il disastro: il mancato funzionamento del radar certo è stata la causa fondamentale, ma anche essa è quasi inspiegabile.

L'*Andrea Doria*, attrezzata con i più efficienti dispositivi di sicurezza, fino a ieri veniva considerata dagli esperti una nave praticamente inaffondabile. I cantieri «Ansaldo» l'avevano costruita nel '52 con straordinaria generosità di mezzi per garantirne la salvezza anche nel caso di grave avaria.

Il comandante, cap. Piero Calamai, è una figura notissima e la sua fama di eccellente condottiero di transatlantici lo ha portato sui ponti di comando di numerose e importanti unità. Nato a Genova 59 anni or sono, è figlio di un tecnico di problemi marittimi che per parecchi anni diresse un'autorevole pubblicazione intitolata: «Rivista Marinara»; un fratello attualmente copre un'alta carica nella filiale newyorkese di un Istituto bancario italiano. Giovanissimo, Piero Calamai frequentò la Scuola nautica «San Giorgio», diplomandosi comandante di lungo corso. Durante la prima guerra mondiale combattè a bordo di imbarcazioni della Marina militare e si distinse in varie imprese. Dopo un lungo periodo di preparazione su piroscafi da carico e su rotte difficili, passò alle dipendenze dell'«Italia», e gli fu affidato, subito dopo la fine del secondo conflitto, il comando della motonave «Paolo Toscanelli» adibita alla linea Genova-Sud Pacifico; nel '48, lo troviamo a capo del «Conte Grande», dove rimane sino al '52. Varata la «Andrea Doria», la società armatrice gli dette il comando della potente e lussuosa turbonave.

Piero Calamai abita a Genova in piazza Leonardo da Vinci 7 con la moglie e due figlie; le ragazze, Marina di 18 anni, e Silvia, di 16, studiano lingue estere. La moglie, signora Anna Piccardo, ha saputo che suo marito era in pericolo di vita per la strada, rientrando a casa. Scesa dal tram, ha sentito il giornalaio che, agitando l'edizione straordinaria d'un quotidiano locale, gridava: "L'«Andrea Doria» affonda: il capitano non vuole abbandonare la nave".

Ai molti commenti raccolti sul disastro, di rilevante interesse è quello del comandante Tarabotto, il grande e famoso comandante del «Rex» soprannominato «capitano nastro azzurro», perché in una memorabile traversata conquistò alla nostra Marina il primato della navigazione atlantica. Ottuagenario e in pensione da tempo, il comandante Francesco Tarabotto è considerato una gloria della Marina mercantile e tuttora gode di prestigio internazionale.

«Ho letto i giornali, ho sentito la radio — ha detto — e ho partecipato con il cuore a pezzi a questa sciagura che, per la mia esperienza, è come se si fosse svolta sotto i miei occhi. Conosco quel tratto di mare come le stanze di casa mia. Da stamane mi domando come la disgrazia sia potuta accadere, e non ho trovato una risposta.

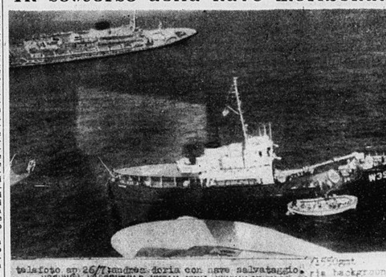
«Quando, nelle prime ore del pomeriggio di oggi, i comunicati descrivevano l'«Andrea Doria» abbattuta su un fianco — ha proseguito Francesco Tarabotto — con una inclinazione di 40°, credevo riuscisse a salvarsi; ma poi ho capito che le cose andavano peggiorando allorché si è saputo che l'«Andrea Doria» veniva rimorchiato verso un isolotto nel disperato tentativo di arenarlo su un banco. Era una manovra destinata al fallimento, e dubito che sia stata veramente tentata. In quel mare, il fondale ha una profondità uniforme, sui settanta metri, e non esistono isolotti. Anche sulla costa non vi è alcun promontorio, tant'è vero che i fari sono collocati su navi permanentemente ancorate in alcuni punti per segnare le rotte di sicurezza. Sovente la nebbia impedisce di vedere le luci e le navi-faro sono per questo dotate di sirene.

«Certamente il radar non ha funzionato; ma suppongo che, malgrado l'urto estremamente violento, un'altra causa abbia aggravato la situazione. Penso, ed è soltanto una ipotesi, che, data la stagione estiva e il caldo umido e opprimente, gli oblò, al momento del sinistro, fossero spalancati. Questo, secondo me, spiegherebbe perchè la turbonave, nonostante le poderose paratie stagne, abbia continuato ad imbarcare acqua. Ricordo che appunto perché aveva gli oblò aperti naufragò a poche centinaia di metri dalla costa brasiliana, il transatlantico «Principessa Mafalda», varato nei cantieri di Riva Trigoso. Appena uscito al largo, il «Principessa Mafalda» si abbattè su un fianco. Si disse poi che lo sbandamento doveva attribuirsi a un difetto di costruzione, e può essere; certo è che scomparve per l'enorme quantità d'acqua entrata attraverso gli oblò che non erano stati chiusi».

Sul «mistero del radar», che racchiude la spiegazione della sciagura, i tecnici sono reticenti. Ci troviamo, infatti, di fronte a un autentico mistero. Il congegno installato sull'*Andrea Doria* era di assoluta precisione, sotto continuo controllo, e non aveva mai subito la minima avaria. Nessuno riesce a capire come sia stato possibile che tanto il «radar» della turbonave italiana quanto quello dello *Stockholm* non abbiano avvertito in tempo l'avvicinarsi del pericolo.

Alberto Macchiavello

In soccorso della nave moribonda



Uno dei battelli della squadra di salvataggio si sta avvicinando allo scafo dell'«Andrea Doria», già fortemente inclinato su un fianco, per raccogliere i naufraghi (Radiofoto)

Come funziona il radar nautico

Verso la fine dell'ultima guerra, nel corso della quale il radar era stato perfezionato prima e poi adoperato in misura crescente, si cominciò a pensare ad una destinazione di esso in aiuto della marina mercantile. L'occhio elettronico, ch'era servito a cercare gli aeroplani o il naviglio nemico, avrebbe potuto aiutare le navi in condizioni di difficile visibilità; ed evitare ad esse il pericolo di collisioni, soprattutto in caso di nebbia, di traffico intenso, di acque ristrette.

I nostri lettori conoscono certamente i principi del radar. Radio-onde mandate attorno da un trasmettitore sono riflesse dagli oggetti circostanti: una minima frazione dell'energia emessa ritorna ad un ricevitore che, per comodità, è collocato nello stesso luogo del trasmettitore. Questa eco di ritorno è adoperata per localizzare o ritrarre o determinare altre proprietà dell'oggetto che l'ha rimandata.

Una delle più chiare descrizioni dei principi del radar nautico è stata fatta in un anno in cui esso non esisteva ancora, il 1922, da uno ch'era in grado di vedere lontano in queste cose. In un discorso tenuto ad una associazione di radiotecnici, che gli avevano offerto una medaglia, Marconi disse: «Come fu dimostrato da Hertz, le onde elettromagnetiche possono essere riflesse completamente da corpi che siano buoni conduttori della elettricità. In alcune prove, ho potuto sperimentare la riflessione di queste onde da parte di oggetti metallici a distanza di miglia. Mi sembra che sia possibile progettare un apparato, per mezzo del quale una nave proietti un fascio di questi raggi in qualsiasi direzione; i quali raggi, se s'imbatteranno in un oggetto metallico come potrebbe essere un altro piroscafo, saranno riflessi indietro ad un ricevitore; e perciò riveleranno la presenza e il comportamento di quell'altra nave nella nebbia o nell'oscurità».

Il tipo di radar che risultò più utile per la navigazione e che fu universalmente adottato è quello detto topografico, indicato anche con la sigla P.P.I. (*plan position indicator*, che sarebbe come dire indicatore della posizione su un piano orizzontale). A dirla in breve, è un tipo di radar che dà visibilmente su uno schermo simile a quello di un televisore, ma circolare, la mappa della regione nel cui centro sta la nave; mentre tutto all'intorno di questo punto, con distanze indicate in opportuna scala di cerchi concentrici, appaiono gli altri oggetti: che possono essere coste, boe, moli, ghiacci natanti, altre navi, ma anche uragani e copiose precipitazioni. Per dare questa rappresentazione della regione circostante, c'è una antenna direttiva posta su un albero della nave, antenna animata da un movimento circolare con velocità uniforme.

Questa esplora di continuo tutto l'orizzonte alla ricerca di oggetti che riflettano le radio-onde che essa emette; e i cui segnali di ritorno sono mandati allo schermo fluorescente: una certa persistenza su questo schermo dell'immagine fa sì che si possa avere una visione continua dello spazio circostante: una carta nautica via via mutevole con la rotta della nave. In vicinanza di coste e di isole questo strumento può permettere, in certi casi, la determinazione del punto. Così il bisogno fortissimo che ogni marinaio ha di vedere («Se puoi vedere sai navigare», scrisse Joseph Conrad) viene esteso felicemente alle ore notturne e al tempo nebbioso.

Il caso dell'*Andrea Doria* segna una grande benemerenza della radio per la salvezza della vita umana sul mare; dal momento che un così grosso evento poté prodursi con poche vittime umane, grazie alla prontezza con cui fu risposto agli appelli di aiuto; ma segna altresì una sconfitta, una delusione nell'uso del radar nautico. Come mai esso non abbia funzionato né sull'una né sull'altra nave prima che esse fossero praticamente addosso l'una dell'altra è ciò che le inchieste dovranno stabilire.

Didimo

E' molto difficile trovare una spiegazione alla tragedia

Il disastro è avvenuto nella zona più nebbiosa dell'Atlantico, ma in condizioni meteorologiche calme - Nemmeno una tempesta magnetica giustifica il mancato funzionamento del "radar"

La grave perdita che ha colpito la Marina italiana in una delle più belle unità della sua flotta mercantile, il modernissimo transatlantico *Andrea Doria*, si è verificata in circostanze di cui alcune risultano abbastanza chiare; sotto altri aspetti, invece, lo svolgersi dei fatti è meno evidente e solo successive accurate indagini potranno far piena luce su quanto è avvenuto.

Il luogo dove il sinistro si è verificato, è tipico per l'Oceano Atlantico. L'isola Nantucket, posta a una distanza di circa 300 chilometri da Nuova York, e presso a poco a est della metropoli statunitense, si trova infatti in una regione meteorologicamente assai singolare. In essa vengono a confluire le acque di due correnti marine dalle caratteristiche completamente opposte. Una è la corrente del Labrador, che discende tra l'America e la Groenlandia lambendo il Labrador, Terranova, la Nuova Scozia e la Nuova Inghilterra, e portando verso sud le sue acque gelide, e spesso ghiacci natanti. L'altra è la calda corrente del Golfo, che risale dal Golfo del Messico lungo la costa americana verso nord-est.

Il contrasto fra queste due correnti fa sì che, nella regione che c'interessa, si originino di frequente delle perturbazioni cicloniche; ma soprattutto fa sì che vi si generino, quasi con continuità, degli estesi e persistenti banchi di nebbia. Questa è infatti senza dubbio la regione più nebbiosa dell'Oceano Atlantico (un'altra analoga se ne trova nel Pacifico, a nord del Giappone). La frequenza delle nebbie vi raggiunge infatti il 30 e più per cento; a Terranova, poi, in certi mesi, non si vede quasi mai il sole.

Le condizioni meteorologiche, in cui si è verificato l'incidente, sono quindi praticamente normali per la zona e per la stagione. Ciò che appare singolare, è che i radar, di cui tanto l'*Andrea Doria* quanto la nave svedese investitrice, la *Stockholm*, erano dotate, non abbiano funzionato. A quanto pare, in particolarissime condizioni si possono avere delle interruzioni delle segnalazioni radar; ma si tratta sempre di interruzioni di breve durata, che difficilmente potrebbero compromettere del tutto il rendimento dell'apparecchio. Il problema che gli specialisti sono chiamati a risolvere, si presenta quindi piuttosto arduo.

Qualcuno ha affacciato l'ipotesi della influenza di una « burrasca » magnetica; ipotesi che potrebbe acquistar maggior credito per il fatto che ci stiamo avvicinando a un periodo di massimo della attività solare (che dovrebbe verificarsi nel 1957), e notoriamente, quando l'attività solare è più intensa, le perturbazioni del campo magnetico terrestre sono più notevoli e persistenti. In tali casi, il normale andamento magnetico diurno è completamente cancellato e sopraffatto da variazioni più vistose e irregolari, la cui durata può andare da qualche ora ad alcuni giorni.

Durante queste « tempeste » magnetiche, le bussole normali impazziscono, le comunicazioni telegrafiche sono assai perturbate, e ancor più quelle radioelettriche, che in certi casi divengono addirittura impossibili.

Non sembra, tuttavia, che fenomeni del genere siano potuti intervenire nel nostro caso. A parte il fatto che le grandi navi moderne — e tra esse le due che c'interessano — non navigano più alla bussola magnetica, ma alla girobussola la quale, fondandosi sul principio del giroscopio, è del tutto insensibile alle variazioni del campo magnetico terrestre e indica sempre esattamente il nord geografico; a parte questo fatto, dicevamo, una tempesta magnetica che avesse reso difficili comunicazioni e rilevamenti, non avrebbe potuto essere un fenomeno localizzato in una zona di qualche centinaio di chilometri. Simili tempeste, infatti, sono sempre a scala vastissima, anzi addirittura mondiale. Quindi, gli effetti di una perturbazione del genere si sarebbero resi evidenti su amplissime regioni, il che non è stato.

Mentre quindi la causa generica del sinistro è stata senza dubbio la scarsa visibilità dovuta alla nebbia, rimane difficile spiegare, ricorrendo a considerazioni generali, il mancato funzionamento dei mezzi protettivi di cui entrambe le unità disponevano, appunto per questa eventualità; e ciò è compito dei tecnici i quali, tenendo conto di tutte le circostanze, anche apparentemente trascurabili, che si sono presentate, potranno forse dire l'ultima parola sul doloroso argomento.

r. b.

Ad un passeggero dell'« Andrea Doria », ferito gravemente, viene praticata una trasfusione di sangue a bordo di una delle navi su cui sono trasbordati i naufraghi (Radiof.)

L'inchiesta sarà condotta da italiani e svedesi

New York, 26 luglio.

Il contrammiraglio Roy L. Raney, comandante il 1° Distretto della Guardia costiera, ha dichiarato che le indagini sulla collisione saranno svolte dalle autorità italiane e svedesi, in quanto il disastro è avvenuto fuori delle acque territoriali americane ed ha coinvolto solo navi straniere. Egli ha rifiutato d'esprimere la sua opinione sulle cause del disastro.

In forma privata, tuttavia, gli ufficiali della Guardia costiera ammettono che lo scontro appare finora « incredibile ». Non si riesce a concepire come un transatlantico della mole dell'*Andrea Doria* abbia potuto essere speronato e affondato da un altro grande transatlantico, mentre erano forniti entrambi di strumenti perfetti per garantire la sicurezza della navigazione.

A parte gli strumenti ormai classici, come il radiogoniometro, il solcometro ed altri ancora, entrambe le navi avevano impianti modernissimi di « radar » e di « loran »: i primi per la radiolocalizzazione degli ostacoli, i secondi per la determinazione istantanea del « punto » della nave. Qualcuno ha affacciato l'ipotesi che gli impianti delle due navi abbiano riportato un'avaria nello stesso momento; ma la cosa viene giudicata assolutamente improbabile dagli esperti.

L'ipotesi poi, affacciata dai profani, che gli « occhi elettronici » siano stati « accecati » dalla densa nebbia, è giudicata priva di ogni consistenza: si fa rilevare anzi che il « radar » è stato costruito proprio per garantire la sicurezza quando la navigazione avviene nell'oscurità e nella nebbia. Per ora, non resta che supporre che altre condizioni atmosferiche abbiano provocato una « distorsione » dei segnali captati dai « radar », rendendo difficile l'interpretazione degli sprazzi luminosi sugli oscilloscopi.

Ma un'altra circostanza ancora contribuisce ad aumentare la perplessità degli esperti. Le convenzioni internazionali, firmate tanto dall'Italia quanto dalla Svezia, impongono che, in caso di nebbia, ed indipendentemente da ogni altra misura di sicurezza, sulla parte estrema della prua della nave stia in permanenza un marinaio, che a brevissimi intervalli suoni una campana, e, contemporaneamente, diminuita la velocità, dal ponte di comando vengano lanciati ad intervalli frequenti segnali sonori con una sirena. Ci si chiede come nella notte, con mare abbastanza calmo, nessuno abbia udito gli ululati delle sirene, sia pure sapendo che la nebbia produce pericolose deformazioni acustiche.

Un ingegnere elettronico ha dichiarato che, in particolari circostanze e alla distanza di diverse miglia, può accadere che un oggetto anche di dimensioni notevoli, non venga rivelato sullo schermo dell'apparecchio radar. Fino a mezzo miglio di distanza, è ancora possibile che, con mare mosso, le forti ondate possano in una certa misura intralciare le ricerche dell'«occhio elettronico». Nulla peraltro può impedire al « radar » di rilevare la presenza di una mole enorme, quale quella di un transatlantico di grosso tonnellaggio, sotto una distanza di mezzo miglio, quali che siano le condizioni della navigazione.

I Lloyds pagheranno quasi cinque miliardi

(Dal nostro corrispondente)

Londra, 26 luglio.

Il disastro navale italiano costerà alla Compagnia assicuratrice dei Lloyds di Londra due milioni e 850 mila sterline, (al cambio italiano odierno, sulla base di 1713 lire per sterlina, sono quattro miliardi e 862 milioni di lire) cioè una parte del valore assicurato della nave e, scrive un giornale londinese « i Lloyds come sempre pagheranno fino all'ultimo centesimo ».

La giornata odierna, durante la quale si è sentita suonare la celebre e terribile campana dei naufragi, è stata la peggiore che questo imponente gruppo di assicuratori londinesi — un gruppo di circa 250 assicuratori individuali che assumono personalmente la responsabilità delle quote — abbia avuto dal 1949, quando una nave inglese di linea, perfettamente nuova, di quasi 20.000 tonnellate, il « Magdalena », affondò durante il viaggio inaugurale al largo del Brasile. Ad assicurare l'« Andrea Doria », per la quale veniva pagata annualmente un'assicurazione di 34 mila sterline, circa 60 milioni di lire italiane, partecipavano circa 100 « sottoscrittori » dei Lloyds.

Anche il piroscafo svedese *Stockholms* è assicurato presso i Llyods di Londra, per l'intera cifra del suo valore, un milione di sterline, circa un miliardo e 713 milioni.

L'assicurazione dei Lloyds di Londra copre soltanto una parte del valore dell'« Andrea Doria ». L'altra parte è stata distribuita fra società assicurative navali di varie parti del mondo.

Un giornale londinese avanza l'ipotesi che il disastro sia dovuto a « ipnosi da radar », un fenomeno che da qualche tempo preoccupa gli ambienti di mare. Esso consiste soprattutto in una fiducia cieca dell'apparecchio e quindi nell'abbandono di altre misure precauzionali quando si affronta un banco di nebbia. Inoltre il marinaio o l'ufficiale che ha il compito di osservare lo schermo ne resta spesso ipnotizzato e non riesce più a discernere l'immagine che gli si presenta.

Secondo alcuni esperti londinesi di recuperi marittimi, il recupero dell'« Andrea Doria » sarebbe « possibile ma non pratico ».

La cronaca del disastro marittimo occupa la prima pagina di tutti i giornali inglesi popolari nelle edizioni di stamane.

r. a.

Ripresa dalla televisione l'agonia della grande nave

New York, 26 luglio.

Milioni di americani hanno seguito sugli schermi televisivi le ultime drammatiche fasi dell'affondamento dell'« Andrea Doria ».

La « National Broadcasting Company », la « Columbia Broadcasting Company » e l'« American Broadcasting Company » — cioè i tre massimi organismi radio-televisivi americani — hanno noleggiato numerosi apparecchi ed hanno ripreso l'agonia della turbonave italiana. Assai prima dell'affondamento, sia la « NBC » che la « CBC » e l'« ABC » avevano trasmesso le prime riprese dall'alto, che mostravano la « Andrea Doria » in procinto di sparire tra le onde dell'Atlantico.

E' scomparso un gioiello dell'architettura navale

Genova, 26 luglio.

L'« Andrea Doria », varata dai cantieri Ansaldo il 15 giugno 1951, iniziò il viaggio inaugurale da Genova il 14 gennaio 1953. Era un gioiello di architettura navale: lunga 213 metri, alta 15, larga 36, stazzava 29.088 tonnellate ed apparteneva alla « Società Italia». L'impianto motori disponeva di due gruppi di turbine che sviluppavano 60 mila cavalli vapore, pari ad una velocità di 23 nodi a pieno carico; le due eliche, a tre pale ciascuna, pesavano complessivamente 32 tonnellate. La nave aveva sedici imbarcazioni di salvataggio (2008 persone), era dotata di *radar*, radiotelegrafo, radiogoniometro, giro-bussola — che mantiene automaticamente la rotta — e un impianto centrale per la segnalazione incendi.

Poteva trasportare 1241 passeggeri oltre a 575 uomini di equipaggio. Avevà dieci ponti, tre piscine all'aperto, un ospedale con sessanta letti, quattro cinematografi, un impianto di aria condizionata, ascensori e 300 telefoni. L'energia elettrica era fornita da tre centrali con una potenza complessiva di 6 mila cavalli, distribuita attraverso 300 chilometri di cavi e sufficiente a provvedere al fabbisogno di una piccola città. La rete di telefoni automatici faceva capo ad un centralino di 300 numeri. I passeggeri potevano ricevere in cabina, durante la navigazione, comunicazioni con i centri più remoti del mondo.

C'era a bordo inoltre un impianto per le telefoto e una piccola ma attrezzatissima tipografia dalla quale usciva ogni giorno il « Corriere del Mare » con le ultime notizie arrivate via radio da tutto il mondo. Vi erano cinque cucine razionali e modernissime, con gelaterie e forni, amplissimi bagagliai e un'autorimessa: alla partenza e all'arrivo le macchine venivano fatte entrare ed uscire attraverso un portellone aperto sul fianco della nave. L'ospedale, per attrezzature, assistenza e organizzazione poteva sostenere il confronto con un modernissimo complesso ospedaliero in una città.

Sul ponte superiore erano sistemate numerose cabine di prima e seconda classe, e a poppa la sala delle feste, le sale da giuoco, di lettura, di soggiorno, le passeggiate coperte e scoperte. La biblioteca era ricchissima, vi si potevano trovare libri in tutte le lingue. A prua era un giardino d'inverno, verande-belvedere, sale elioterapiche, di massaggi, di ginnastica.

Gli impianti sportivi erano perfetti: a bordo si poteva giocare a tennis e a pallacanestro, tirare al piattello o al bersaglio. La prima classe aveva una capacità di 218 passeggeri, la seconda di 320, quella turistica di 703: in tutto, come s'è detto, 1241 persone che potevano trovare ospitalità in 452 cabine attrezzate come stanze di un albergo di lusso.

Il condizionamento dell'aria era assicurato in tutta la nave da un sistema composto di 58 apparecchi a regolazione automatica a mezzo di termostati. Innumerevoli i ventilatori e gli estrattori d'aria, che avevano una portata complessiva oraria di 1.126.500 metri cubi. Le condotte di ventilazione e di estrazione avevano uno sviluppo di oltre 15 chilometri. La centrale frigorifera era una delle più potenti installate su navi passeggeri, con un impianto di 1500 cavalli.

La cambusa per le provviste di bordo aveva un volume di circa 1450 metri cubi, di cui 850 in celle isolate e refrigerate. Per una traversata atlantica si immagazzinano negli impianti frigorifero 18 mila chili di carne, 2800 di burro, 30 mila di frutta, 16 mila litri di latte e 25 mila di vino, 25 mila limoni, 1600 bottiglie di *gin* e di *whisky*, 2500 di spumante e 14 mila di birra. Le cisterne per l'acqua dolce avevano una portata di 3300 tonnellate. Altre cisterne contenevano 370 tonnellate di acqua potabile. I depositi di nafta avevano una capacità di 4300 metri cubi, sufficienti per consentire alla nave un viaggio completo di andata e ritorno sulle più lunghe distanze.

Clara Luce elogia la disciplina dell'equipaggio

Roma, 26 luglio.

L'ambasciatore degli Stati Uniti, Clara Luce, ha fatto pervenire al ministro degli Esteri Martino, tramite l'ambasciata americana di Roma, il seguente telegramma:

« La prego di voler accogliere i sensi del mio più profondo rammarico per la perdita della superba e magnifica nave « Andrea Doria ». Possiamo comunque compiacerci che la meravigliosa disciplina dimostrata dall'equipaggio e dagli ufficiali abbia consentito di salvare tutti coloro che erano a bordo ».

Un telegramma dello stesso tenore è stato inviato dall'ambasciatore Luce al presidente della Compagnia di navigazione « Italia ».

L'ordine al comandante di abbandonare la nave

Il Ministro della Marina ha lanciato il radiogramma autorizzato da Segni - Elogio di Gronchi all'equipaggio - Il governo pronto a favorire la messa in cantiere di una turbonave gemella dell'« Andrea Doria »

Il comunicato ufficiale del Ministero della Marina

Roma, 26 luglio.

Il Ministero della Marina mercantile comunica:

« La turbonave "Andrea Doria", della Società di navigazione "Italia", iscritta al Compartimento marittimo di Genova, è affondata oggi alle ore 10,09 (ora locale) a circa 180 miglia al largo delle coste degli Stati Uniti per collisione con il piroscafo svedese "Stockholm".

« I passeggeri della turbonave, 1134 persone, sono stati salvati e trasbordati sulle navi di soccorso. L'equipaggio ha successivamente abbandonato la nave.

« A bordo è rimasto sino all'ultimo il comandante, capitano Calamai, con alcuni ufficiali e uomini di equipaggio nell'estremo tentativo di far azionare le pompe di salvataggio. In seguito all'ordine impartito dal Ministro della Marina mercantile, gli ultimi membri dell'equipaggio ed il comandante hanno lasciato la nave pochi minuti prima dell'inabissamento.

« Si è in attesa di conoscere con esattezza l'elenco dei passeggeri e dei componenti dell'equipaggio eventualmente infortunati nel sinistro. Alle ore 23 (ora italiana) giungerà a New York l'"Ile de France" con parte dei naufraghi raccolti. Per interessamento del Ministero della Marina mercantile, il Ministero delle PP. TT. ha disposto che vengano facilitate al massimo richieste di notizie a New York sulla sorte dei singoli passeggeri e dei singoli membri dell'equipaggio ».

Segni ha chiamato al telefono il Ministro della Marina Mercantile e l'ha autorizzato ad ordinare al comandante Calamai di abbandonare la nave appena fossero cadute le residue speranze di salvarla. Cassiani ha atteso ancora qualche ora e alle 13,50 ha fatto trasmettere l'ordine.

Il radiogramma diceva:

« *Ove nave corra serio pericolo impongovi abbandonarla unitamente equipaggio tutto* ».

Il messaggio è stato appoggiato all'*Ile de France* ed alle altre navi che si trovavano sul luogo della collisione. Come si sa, l'ordine di abbandonare la nave viene dato solitamente dalle Società armatrici, ma il Ministro della Marina Mercantile, in quanto responsabile di tutto il traffico marittimo, ha facoltà d'impartire a sua volta l'ordine, qualora lo giudichi opportuno, indipendentemente dalla Società. Nel caso specifico il Governo può considerarsi anche diretta parte in causa perché la Società armatrice *Italia* è una Società della Finmare, che a sua volta, come si sa, è una branca dell'I.R.I.

Segni ha appreso la notizia dell'affondamento dal sottosegretario Russo, che è andato a comunicargliela direttamente a casa. Più tardi il Presidente ha dichiarato ai giornalisti: « *Il dramma colpisce luttuosamente la Marina Mercantile e addolora profondamente tutto il popolo italiano. Era una delle nostre più belle e moderne navi, era il frutto dell'ingegno e del lavoro italiano, che dava prestigio al nostro Paese sugli Oceani. E' una perdita incalcolabile. Il Governo italiano, nell'associarsi allo sgomento e al cordoglio di tutto il Paese, esprime la sua commossa solidarietà alle famiglie delle vittime. Sentiamo anche il dovere di manifestare la nostra gratitudine per l'ammirevole opera di salvataggio svolta dal coraggioso equipaggio dell'"Andrea Doria" e per la tempestiva opera di soccorso prestata dalle navi delle diverse Marine, immediatamente accorse, opera veramente straordinaria che ha permesso di salvare una moltitudine di vite umane* ».

Il Presidente della Repubblica ha inviato al Ministro della Marina Mercantile, on. Cassiani, il seguente telegramma:

« *La notizia dell'affondamento dell'Andrea Doria colpisce dolorosamente la Nazione italiana, che considerava la bella nave uno dei simboli più espressivi della sua ricostruzione. Il valoroso comportamento del comandante, degli ufficiali e dell'equipaggio conferma le nobili tradizioni della Marina Italiana. La prego di rendersi interprete del cordoglio della Nazione e mio personale presso i dirigenti della Società armatrice* ».

Nel pomeriggio sono partiti da Ciampino, diretti a New York, i primi esperti della Società di navigazione. Il Ministro della Marina Mercantile ha, da parte sua, ordinato un'inchiesta sulle circostanze del sinistro. Alti ufficiali della Marina parteciperanno all'inchiesta collaborando con i rappresentanti delle Società armatoriali e con la Commissione che verrà nominata dalle Autorità marittime degli Stati Uniti. Si dà per certo che il Governo prenderà al più presto i provvedimenti necessari a favorire la messa in cantiere di un'altra motonave gemella dell'*Andrea Doria*.

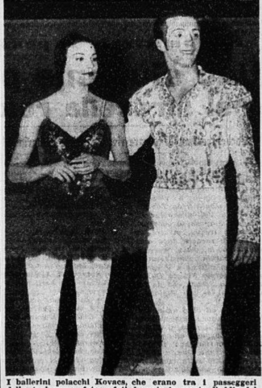
Il Consiglio d'amministrazione dell'IRI avrebbe dovuto nominare stamane il dott. Sernesi direttore generale dell'Istituto, ma, in considerazione dei nuovi, improvvisi impegni che l'interessato, nella sua qualità di direttore generale dell'*Italia*, dovrà assolvere nei prossimi giorni, si è ritenuto opportuno rinviare la nomina alla prossima riunione, fissata per il 2 agosto.

L'impressione a Roma

Roma, 26 luglio.

Fin dalle prime ore del mattino radio, telegrafi, telefoni hanno trasmesso alla Presidenza del Consiglio e al Ministero della Marina Mercantile gli annunci — via via sempre più disperati — sulla sorte dell'*Andrea Doria*.

Poco dopo le dieci, quando la *Reuter* ha comunicato il primo messaggio del servizio guardiacoste sul completamento dell'opera di salvataggio.



I ballerini polacchi Kovacs, che erano tra i passeggeri della turbonave, fotografati durante la serata d'addio del loro balletto alcuni giorni fa a Nervi (Telefoto)

Personalità e attori tra i 1135 passeggeri

Genova, 26 luglio.

A bordo dell'*Andrea Doria* si trovavano 1135 passeggeri di varie nazionalità, divisi nelle tre classi. Fra di essi figurano numerose personalità: Morris Novak presidente della stazione radio Wov di New York, e la moglie; George P. Kerr, direttore per l'Europa della fabbrica di saponi « Proctor and Gamble » e famiglia; Robert T. Young, sovrintendente capo dell'Ufficio di navigazione del governo americano, e famiglia. Istvan Rabovsky e sua moglie Eleonora Kovacs, danzatori di fama internazionale, che rientravano dal « Festival del balletto » di Genova.

A Cannes era salita a bordo l'attrice americana Ruth Roman, col figlio Richard Hall, di quattro anni; a Gibilterra s'era imbarcata un'altra attrice: Betsy Drake, moglie di Cary Grant.

A bordo erano anche Stewart Coleman, dirigente della « Standard Oil Co. » del New Jersey con la moglie; il dr. Vittorio Bifulco, ispettore capo dei servizi tecnici del Ministero degli Esteri italiano; Michael Cianfarra, corrispondente da Madrid del *New York Times* con la famiglia.

A Napoli si era imbarcato Francesco De Girolamo, già residente ad Ischia in via Luigi Mazzella, 13, il quale emigrava negli S. U. con la moglie Anne — nativa di Brooklyn — ed i loro cinque figli: Rosaria di 19 anni, Antonio di 18, Nicola di 15, Mario di 9 e Biagio di 4.

L'opinione di due esperti sul funzionamento del radar

Roma, 26 luglio.

Sul mancato funzionamento del « radar » a bordo di entrambe le navi ha formulato alcune ipotesi l'ing. Mario Pasetti, generale delle armi navali, esperto dei servizi radioelettrici della navigazione. Intervistato dalla RAI Genova, il generale ha detto: « La causa più probabile può ricercarsi nei disturbi provocati dal contemporaneo funzionamento dei « radar » dei due piroscafi. Sugli schermi visivi dei « radar », specialmente a distanza ravvicinata, le immagini luminose corrispondenti alle navi in navigazione possono diminuire di luminosità ed anche temporaneamente scomparire. Può essere che, in questo caso, il comandante del transatlantico o dei transatlantici abbia ritenuto che la nave che prima compariva sullo schermo « radar » si fosse allontanata, tanto da non essere più percepita ».

Il prof. Algeri Marino, presidente del Consiglio superiore delle telecomunicazioni del ministero delle Poste e Telecomunicazioni, intervistato sullo stesso argomento ha detto: « Sul mancato funzionamento del « radar » della « Stockholm » si possono fare due ipotesi: la prima che si sia determinato un guasto nelle apparecchiature relative, la seconda — che ritengo più probabile — è che la portata del « radar » a causa della forte densità degli strati di nebbia e della conseguente attenuazione determinata nella propagazione del fascio d'onde elettro-magnetiche lanciato dal « radar », si sia ridotta in misura tale da rendere inevitabile la collisione.

« Tale ipotesi sembra molto attendibile poiché a bordo delle navi vengono normalmente utilizzati radar funzionanti su frequenze elevatissime di 10.000 M.H.Z. (lunghezza d'onda di 3 centimetri), che risentono fortemente, nella loro propagazione, dei fenomeni di assorbimento da parte di strati nebbiosi molto densi e talvolta anche da parte di formazioni di sabbia sospesi nell'atmosfera, come si è constatato nella navigazione dei mari dell'Africa del Nord ».

Il drammatico rapporto-radio del comandante dell'« Ile de France »

(Nostro servizio particolare)

Parigi, 26 luglio.

Un cablogramma inviato dal comandante dell'"Ile de France", capitano Raul De Beaumont alla sua Società, riferisce brevemente, ma con viva efficacia, come si sono svolte le operazioni di salvataggio. Esso dice testualmente:

« *A bordo dell'*Ile de France *abbiamo captato l'S.O.S. dell'*Andrea Doria *circa alle 22,30 mentre eravamo a sei miglia a sud di Nantucket. Procedevamo a 22 nodi. La nebbia, caduta mezz'ora prima, era densa: dalla mia passerella mi era impossibile distinguere la prora della nave. Abbiamo subito tentato di entrare in contatto con la nave italiana a mezzo radio. Il suo messaggio diceva semplicemente che aveva bisogno di aiuto. Abbiamo risposto che saremmo giunti sul posto in capo a due ore. Le abbiamo chiesto se affondava, ma non abbiamo avuto risposta. Da quel momento la nave emetteva sul sistema radio di pericolo. Eravamo troppo lontani per captare i suoi messaggi, ma ascoltando la radio delle altre navi abbiamo saputo che l'*Andrea Doria *affondava con 1500 persone a bordo.*

« *Nonostante la nebbia, ci siamo diretti verso il luogo indicato alla velocità di 22 nodi. Il* Cape Ann *e un'altra nave erano già arrivate. Una aveva messo in mare otto canotti, e l'altra due. Non era abbastanza. Lo* Stockholm *ci ha segnalato allora che avrebbe inviato nelle acque canotti, sebbene fosse anch'esso danneggiato e potesse avere bisogno di aiuto in seguito.*

« *Ho pregato perché la nebbia si alzasse. La nebbia è incominciata davvero ad alzarsi e ho visto la* Doria, *facile a riconoscersi poiché la nave s'inclinava sul fianco. Abbiamo messo dieci canotti in mare: L'operazione ha richiesto cinque minuti. Essi si diressero subito verso l'*Andrea Doria*, che si trovava a 500 metri; i marinai dei canotti hanno dato prova di coraggio e di disciplina magnifici, mentre noi davamo gli ordini a mezzo di megafono.*

« *Abbiamo raccolto circa 760 persone, quasi tutte seminude, alcune ferite, altre che piangevano i loro morti. Tutti i nostri medici, infermieri e infermiere sono stati ammirevoli nello sforzo per curare i feriti nel nostro ospedale di bordo. Le altre navi facevano egualmente sforzi ammirevoli. Una nave americana rimorchiava un piccolo bastimento francese che era in difficoltà a causa dell'elica.*

« *La scena ricordava gli anni dell'ultima guerra. Ora mi affretto per arrivare a Nuova York. Non potrò certo ricuperare il ritardo, ma esso non conta rispetto a 760 vite umane* ». *La grande nave francese era partita da New York diretta a Goteborg; il dirottamento, l'arresto sul luogo del disastro, il ritorno nel porto americano hanno provocato un ritardo nel viaggio di almeno 36 ore.*

L'impresa del vecchio, glorioso transatlantico francese viene sottolineata dai giornali, i quali ricordano che per la terza volta esso è intervenuto efficacemente per soccorrere in Atlantico delle navi in difficoltà e salvare i suoi passeggeri. La prima volta ciò avvenne nel dicembre del 1951 quando, trovandosi a mezza strada fra Le Havre e Nuova York, dirottò per portare soccorso al mercantile britannico Chiswick; *la seconda volta il 23 settembre 1953 esso captò l'S.O.S. lanciato dal mercantile liberiano* Greenville *e giunse in tempo pel salvare l'equipaggio, pochi minuti prima che il bastimento affondasse.*

l. m.

La nave svedese investitrice

La prua della nave svedese « Stockholm », sfasciata dopo il tremendo urto. (Radiofoto)

Le maggiori sciagure nella storia della Marina

La storia della marina mercantile ha registrato in questo secolo numerosi disastri, con gravissime perdite di vite umane e di navi. Tra i più drammatici è quello avvenuto il 23 gennaio 1909 nelle stesse acque in cui ieri è colata a picco la più bella unità della flotta commerciale italiana. Anche allora si trattò di una collisione; affondò una nave inglese, la « Republic », speronata dal piroscafo italiano « Florida ». Il disastro costò la vita di sei persone: per la prima volta nella storia della marina mercantile la maggior parte dei naufraghi fu salvata grazie all'impiego della radio.

Il 1912 fu un anno disastroso. Il 5 marzo, il piroscafo spagnolo « Principe de Asturias » finì su una scogliera presso Punta Sebastian: 500 passeggeri annegarono. Un mese dopo, il 15 aprile, durante il viaggio inaugurale, il grande transatlantico « Titanic » urtò contro un *iceberg* e colò a picco in pochi minuti trascinando con sé 1513 tra passeggeri e uomini dell'equipaggio. Un'altra collisione avvenne nell'estuario del San Lorenzo il 29 maggio 1914. Affondò il vapore « Empress of Ireland » e nella catastrofe morirono 1024 persone. Il 24 luglio 1915, sui grandi laghi americani, altra grave perdita: l'affondamento dell'« Estland » e la morte di 812 passeggeri.

Dopo la prima guerra mondiale, il primo grande disastro navale avvenne il 25 ottobre 1927 al largo delle coste brasiliane. Andò a picco un transatlantico italiano, il *Principessa Mafalda*, e con esso il mare ingoiò 314 persone. Un anno dopo, il 12 novembre 1928, il vapore inglese *Vestris* scomparve durante una burrasca al largo della Virginia, con 110 persone. Altre 450 vittime si ebbero il 14 giugno 1931 davanti a Saint Nazaire, con l'affondamento di un battello costiero. Meno spaventosa, ma non per questo di minor gravità, un'altra catastrofe di quegli anni: l'incendio del « Morro Castle » al largo delle coste americane, l'8 settembre 1934, con 130 morti. L'ultima grande sciagura del periodo prebellico fu l'incendio, davanti alla costa catalana, della motonave italiana *Orazio*. Il sinistro avvenne il 22 gennaio 1940 e provocò 104 vittime.

Anche durante l'ultima guerra la marina mercantile subì gravi perdite, indipendentemente dalle operazioni militari, come l'esplosione nel porto di Bari, il 9 aprile 1945, di un *cargo* americano (360 vittime), e l'affondamento al largo di Danzica del vapore tedesco *Wilhelm Gustloff*, il 18 febbraio 1945; catastrofe in cui trovarono la morte circa 7 mila fuggiaschi che cercavano di sottrarsi all'avanzata russa e che può pertanto essere considerata la più spaventosa di tutta la storia della marina.

Nel dopoguerra si ebbero gravi sciagure, specialmente nei mari orientali. Il 3 dicembre 1948 saltò in aria il piroscafo cinese « Kiangya » e morirono mille persone. Un mese dopo un'altra nave cinese, il vapore «Taiping», speronò una carboniera: entrambe colarono a picco trascinando nel mare 600 vittime. Negli altri mari si registrarono le perdite del «Noronic», incendiatosi il 17 settembre 1949 a Toronto (130 morti), e del *cargo* americano «Pennsylvania» abbandonato il 9 gennaio 1952 (45 dispersi). Gli ultimi nomi della tragica lista sono: il vapore coreano « Chang Tyong Ho » affondato il 9 gennaio 1953 con 249 persone; il *ferry-boat* inglese « Princess Victoria » inabissatosi il 31 gennaio dello stesso anno con 133 passeggeri; il *cargo* «Hobson» speronato dalla portaerei americana «Wasp» il 26 aprile 1953 (176 dispersi); il battello francese «Monique» scomparso il 1° agosto dello stesso anno nel Pacifico con 120 tra passeggeri e membri dell'equipaggio, e infine il traghetto giapponese « Shinan Maru », affondato l'11 maggio 1955 con 138 passeggeri.