QUOTIDIANO INDIPENDENTE
TORINO - Via Roma
Telefoni: dal 40-943 al 40-949

LA STAMPA

Frangar, non flectar

DOMENICA 29 Luglio 1956
Anno XII - Num. 177
L. 25 (sped. in abb. postale)

INSERZIONI: S.P.I., via S. Teresa 7, tel. 43-028, 50-990, 53-961. - Prezzi per mm. d'altezza in una col.: Annunzi commerci, L. 550 - Annunzi finanziari e legali L. 600 - Necrol. L. 300 (partecipazione, L. 1200 in linea). - Echi di cronaca L. 700 la linea - Echi spettacoli L. 800 la linea - Pubbl. econ.: Vedere rubrichè. Pagamento anticipato. - Il giornale si riserva il diritto di rifiutare qualsiasi inserzione. — ABBUNAMENTI (conto corrente postale N. 2/2010): ITALIA: anno L. 6500, semestre L. 3250, trimestre L. 1700. - ESTERO: anno L. 10.000, semestre L. 5200, trimestre L. 2700. — Copie arretrate: presso depòsito.

La drammatica rivelazione di un portavoce italiano a New York

Angosciosa incertezza per 90 passeggeri dell'«Andrea Doria» Diciotto sarebbero morti; quanti vivi fra i 72 dispersi?

Un funzionario della Compagnia "Italia„ afferma che il bilancio delle vittime è più grave di quanto appaisso dalle prime valutazioni - Due morti vanno aggiunti alle 7 vittime già accertate; 18 passeggeri sono probabilmente deceduti nella collisione e affondarono con la nave - La "Stockholm„ nello speronamento ha distrutto almeno 40 cabine della "Doria„ - Parecchi degli scomparsi forse sono già tornati alle loro case, senza dare notizie - Si teme ci siano cittadini italiani tra le vittime

(Dal nostro inviato speciale)
New York, 28 luglio.

Un angoscioso mistero grava stasera sulla sorte dei circa novanta passeggeri dell'«Andrea Doria».

Dal momento in cui gli ultimi scaglioni di naufragati sono sbarcati a New York si è iniziato il complicatissimo lavoro di determinare chi era stato salvato e chi doveva essere considerato come disperso, molte cifre contraddittorie hanno di volta in volta aumentato e fatto precipitare le speranze che la tragica contabilità potesse venir contenuta in limiti minimi. Fino a quando i passeggeri trasportati a salvamento da una schiera di navi erano ancora in mare, si poteva sperare che molti dei mancanti avessero trovato posto su altre navi e si trovassero in altri centri di raccolta; ma poco per volta, soprattutto dopo il ritorno in porto delle «Stockholm», le molte liste provvisorie, redatte appesso confusamente a bordo delle navi di salvataggio, vennero controllate ed il numero dei mancanti non fece che salire.

Vi furono, è vero, molte improvvise diminuzioni, perchè è accaduto molto spesso che passeggeri americani, appena scesi a terra non si curassero di perder tempo con le autorità e si diressero invece subito alle loro case. Ma avvenne così, intanto, che di molti passeggeri si hanno solo notizie contraddittorie: c'è chi ricorda di averli veduti a bordo delle scialuppe, chi dice di averli veduti a bordo delle navi di salvataggio, ma le autorità non possegono alcuna prova che siano sbarcati.

E allora? Oggi, alla Compagnia «Italia», undici funzionari lavoravano ininterrottamente da ieri mattina e controllare quella posizione. In serata le conclusioni alle quali erano giunti sono allarmanti.

Al sette morti finora accertati, se ne devono aggiungere due: la piccola Norma Del Sandro, che è spirata nell'ospedale di Boston nonostante i prodigiosi interventi chirurgici, ed un commerciante newyorkese morto di attacco cardiaco seguito dell'eciotto nomi di persone disperse e presunte morte.

Ed ecco che si sono lungo lista comprendente 72 nomi di persone, che si sperano vive, ma che non hanno fatto saper nulla di sè alle autorità nè americane, nè italiane.

Questa categoria comprende, certamente, parecchie persone che, evitando i posti di controllo sistemati ai punti di sbarco, si sono recate subito alle proprie case. La Compagnia «Italia» ha saputo oggi, per esempio, che una coppia italo-americana data sino a stamane per dispersa, si trova sana e salva a Newark. Casi simili possono ripetersi. Ma quanto più le ore passano, e quanto più molte delle associazioni familiari che attendevano l'arrivo dei parenti sulla «Doria» rimangono senza alcuna notizia di essi, scema la speranza.

La drammatica rivelazione di questo più grave bilancio, è stata fatta presso la sede della Compagnia «Italia» da un portavoce della società di navigazione, Walter Wood, addetto all'«Ufficio relazioni con il pubblico», ed hanno provocato — data l'autorevole fonte — comprensibile impressione.

Fra le diciotto persone disperse sicuramente e presumibilmente morte, figurano molti passeggeri che occupavano cabine di prima, seconda e terza classe, sistemate proprio lungo quella parte della fiancata destra distrutta e sventrata dalla prua dello *Stockholm*. E' difficile stabilire con esattezza quante cabine siano state distrutte, e quante di esse fossero occupate al momento dello speronamento. Molti passeggeri, soprattutto di classe turistica, erano a quell'ora al cinema.

Ma da un calcolo prudenziale fatto dalla Compagnia, è probabile che almeno quaranta e forse cinquanta cabine siano state completamente distrutte nell'urto. Il fatto che i cadaveri degli occupanti non siano stati trovati dall'equipaggio della «Doria» nei ripetuti controlli alle cabine fatti dopo lo scontro, non è sufficiente per credere che essi debbano essere trovati fra i vivi. Infatti la prua della «Stockholm», ritirandosi dalla «Doria», trascinò con sè tutto quanto aveva fracassato.

I marinai svedesi, per esempio, hanno raccontato l'orrendo episodio a cui assistettero subito dopo lo speronamento: dai rottami della prua, pendeva uriante una donna bionda, praticamente nuda, infissa in uno spezzone di acciaio: prima che si potesse portarle soccorso, precipitò nella fiumare e scomparve. Chi era? Forse la signora Theiriot, moglie di un giornalista di San Francisco, che appunto figura nella lista del diciotto mancanti e presunti morti: la sua cabina era sotto quella del giornalista Cianfarra.

Ed una prova ancora si ha, ma questa davvero miracolosa, dell'azione esercitata dalla prua dello *Stockholm* sulle aventrato interno della *Doria*. Cianfarra e la moglie Linda, data per morta e ritrovata ieri nell'ospedale dello *Stockholm*, era stata scoperta quasi per caso, svenuta e ferita, da un giovane marinaio svedese parecchie ore dopo lo scontro proprio fra i rottami scovolti. poco sopra la linea di galleggiamento. Evidentemente la piccola Linda, che non ricorda nulla della terrifiante avventura, non ne riuscchiata con il resto della cabina dalla prua della nave svedese che si è ritirata, invece di cadere in mare, come sarà indubbiamente accaduto ad altri passeggeri così colpiti, venne trattenuta dai rottami della nave investitrice.

Tra i dispersi figurano anche numerosi nomi di italiani. I primi cinque che sono stati documenti riguardano cinque donne: Margherita ed Agnese Barata, di Milano; la pittrice Laura Pittau, di Roma; la signora Anita Leoni, partita da Napoli; la signora Teresina Imbelloni, pure di Napoli.

La signora Margherita Barata ha 76 anni, sua figlia Agnese, della «Scala» di Milano, ne ha 41. Esse dovevano recarsi a Redwood City (California) per una visita ad una parente. Anche un'altra dispersa si recava in California: è la signora Teresina Imbelloni, da Napoli, partita dall'Italia per visitare sua sorella Mary Rinaldi. Il marito di Teresina Imbelloni, Giacomo Imbelloni, ha telegrafato alla Rinaldi di sessrsi salvato dal naufragio insieme al figlio Giuseppe, di 13 anni, ma di non avere notizie della moglie.

La pittrice Laura Pittau, da Roma, di 31 anni, è coniugata all'americano Floyd Bremermann. Quando lasciò la sua moglie fosse sull'«Andrea Doria», di ritorno da una visita in Italia, ed è in possesso di un telegramma da lei spedito il 24 luglio da bordo della nave. Peraltro il nome di Laura Pittau non figura nell'elenco dei passeggeri dei transatlantici affondato.

L'altra donna italiana che manca all'appello è la signora Anita Leoni, di 54 anni, partita da Napoli per visitare a Xenia, nel New Jersey, la figlia Lilian Zangrandi, sposata ad un cittadino americano. La signora Zangrandi, ha finora cercato invano notizie della madre: si sottolinea che il nome di lei è nell'elenco dei passeggeri. Aveva ricevuto un cablogramma poco prima della partenza dell'Andrea Doria dall'Italia, in cui la madre avvertiva dell'imminente arrivo ma in una precedente lettera ricevuta oggi, amaramente profetica, la signora diceva: «So, cara figlia, che non vivrò abbastanza per rivederti».

Anche fra i dispersi si trovano molti italiani od italo-americani: e vi si notano parecchi gruppi familiari scomparsi o morti insieme. Stralciamo dalla lista i nomi italiani, ricordando che tutte le persone elencate sono state ufficialmente invitate a mettersi in contatto con le autorità italiane od americane.

Vincenzo Zumbo, Rosa Zumbo, Vito Rizzi, Giovannina Romano, Raffaele Rugliano, Agnese Rugliano, Michele Russo, Maria Russo, Giovanna Russo, Vincenza Russo, Margherita Sernio, Maria Sergi, Giuseppe Sergi, Rocco Sergi, Michelina Suozzi, Maria Tessaglia, Vincenzina Fiocca, Luigi Coppola, Rose De Francesco, Maria Di Masi, Giovanna Di Giacomo, Maria De Lucio, Concetta Di Michelis, Giuseppa Cascio, Gaetana Calaido, Giuseppe Cirincione, Rosalia Cirincione, Giuseppe Di Grandi, Maria Fasmularol, Annetta Longo, Rosa Margiotta, Alfredo Dequillard, Giuseppina Piacenza, Maria Cardano, Frank Delisa, Teresa Maria Del Gaudio, Maria Grechi, Francesca Tanucci, Peter Ferradari, Desene Gasperi, Francesco Ramengia, Ada Raimengia, Giuseppe (o Giuseppa) Costanti, Agnese Baratta, Margaret Carola, Vita Leoni, Anita Leoni, Vincenza Marroni, Serafina Matteo, Francesca Palaia, Maria Paladino, Domenico Paruccino, Antonio Perrotta, Margherita Pontecorvi, Sabatina Rizzi.

Dobbiamo precisare che le cifre fornite dalle autorità americane sono meno sconfortanti di quelle ricostruiti dall'incbiesta della società «Italia». Il numero dei caduti appello sarebbero solo 32, e secondo un altro computo solo 20. Ma vi vorranno ancora molti giorni di ricerche affannose prima di conoscere intera la portata della tragica vicenda.

Gino Tomajuoli

Vedere in quinta pagina altri ampi servizi e fotografie sulla tragedia della turbonave *Andrea Doria*

Tre inchieste sono in corso sulla spaventosa tragedia

Gli esperti americani si chiedono perchè la "Doria„ sia affondata e non abbiano resistito i suoi compartimenti-stagni - Tutte le ipotesi sul disastro portano a sottolineare le responsabilità dello "Stockholm„

La figliastra del giornalista Cianfarra, Linda Morgan, di 14 anni, viene trovata all'ospedale (Radiofoto).

(Dal nostro inviato speciale)
New York, 28 luglio.

La Compagnia «Italia», o «American Swedish Line» o il Governo americano compiranno ognuno per proprio conto inchieste separate sullo sperpronamento della *Doria*. La decisione è stata presa indipendentemente, ma mentre le due Compagnie direttamente coinvolte nel disastro, mireranno soprattutto a stabilire e ricostruire le circostanze che causarono allo speronamento per poter fissare le rispettive responsabilità, l'inchiesta voluta dalla Commissione per la Marina mercantile del Congresso americano ha un fine diverso, più generico: accertare le condizioni di «navigabilità» delle due navi, su cui erano imbarcati tanti cittadini degli S. U. dopo la collisione.

All'origine dell'interpellanza parlamentare che ha condotto alla decisione del Congresso è sorta la constatazione che i compartimenti stagni della *Doria* non hanno tenuto. Gli esperti americani, pur riservando ovviamente ogni giudizio definitivo quando si conosceranno le conclusioni delle inchieste, si domandano infatti per quale motivo, anche con due compartimenti completamente allagati, la nave sessuse subito una così pericolosa inclinazione.

Conoscendo i piani di costruzione della Doria, essi ne deducono che se gli altri compartimenti stagni longitudinali della nave avessero tenuto, era da attendersi che la Doria, sebbene gravemente ferita, non avrebbe dovuto assumere una inclinazione maggiore di una ventina di gradi, ed avrebbe quindi dovuto rimanere a galla.

Per quale motivo ciò non accadde? La supposizione prevalente (non basterà mai sottolineare il fatto che finora non si conosce alcun dato ufficiale) è che le porte di comunicazione fra i compartimenti stagni frantumati dalla prua dello *Stockholm* e quelli rimasti intatti, non vennero poi tenute chiuse, o non si poterono chiudere.

Ma nelle infinite discussioni che la tragedia alimenta, il fattore sicurezza della nave dopo lo scontro è, relativamente, in minore. Fra le ipotesi che tengono centrate soprattutto sul perchè e come avvenne la collisione. Come abbiamo riferito ieri, la *Doria* seguiva la sua rotta normale senza allontanarsi da quella convenzionale tracciata dalla Marina americana, e procedeva a velocità normale. Il suo «radar» funzionava, ed è attraverso il «radar», come abbiamo anticipato, che venne avvertita tempestivamente la presenza di una nave su una rotta che non era quella obbligatoria per la *Stockholm*.

Come mai la *Stockholm* era fuori rotta? Gli esperti fanno a questo punto tre ipotesi. Secondo la prima, la nave svedese, forse per evitare la nebbia o per qualsiasi altro motivo, constatò poco prima di quello che sarebbe stato il momento fatale, di trovarsi spostata troppo a nord rispetto alla rotta prescritta dalle convenzioni internazionali.

Scoperta questa situazione, il comandante svedese ordinò di fare una brusca accostata a destra, venendo così a trovarsi improvvisamente e irrimediabilmente di traverso alla *Doria*, che colpì con estrema violenza prima di poter tentare qualsiasi manovra.

La seconda ipotesi è sostanzialmente eguale alla precedente. La variante è che la *Stockholm*, presa una rotta più a nord di quella che avrebbe dovuto seguire, si accorse di trovarsi nelle immediate vicinanze del battellofaro di Nantucket e decise di fare la manovra descritta sopra: accostata a destra, con conseguente investimento della *Doria*.

La terza ipotesi parte dal presupposto che la *Doria*, avvertita la presenza sulla sua rotta di un'altra nave, seguì alla lettera le disposizioni internazionali per la navigazione nella nebbia. Queste prescrivono che, quando una nave che seguia nella nebbia sente la sirena di un'altra nave, e non riesce a determinare con esattezza la direzione provenga, deve fermarsi, ascoltare e procedere in modo da la nave, la sirena. E quanto sarebbe avvenuto sulla *Doria*.

La nostra nave si sarebbe fermata e mentre era fermo ad ascoltare l'eco della sirena un'altra nave (che fra la nebbia viene spaesissimo di storta), venne investita dalla *Stockholm* fuori rotta e in procinto di rimettersi sù quella più meridionale assegnatagli.

Si aggiunge una quarta ipotesi, destata dal racconto dei due equipaggi nel bar del porto: le due navi, secondo questa supposizione, si sarebbero trovate improvvisamente sulla stessa rotta, percorrendola in senso contrario, e nessuna di esse avrebbe potuto, veluto o saputo dare alla/ha il diritto di via, cioè accostare per togliersi dalla rotta comune.

Come si vede, tre delle quattro ipotesi fanno gravare una forte responsabilità sulla Stockholm. Essa sembra arrischiato. Se questa ipotesi trovasse nuovo riscontro con le testimonianze raccolte direttamente dai membri dell'equipaggio, cioè che la Stockholm tardò a prendere le misure indicate gli per radio dalla Doria perchè correggesse la sua rotta, tanto da obbligare il comandante Calamai ad adottare una manovra disperata per tentare di sfuggire all'impatto con la nave svedese, ed ha la conferma — per quanto provvisoria ed indiretta — che i pochi fatti noseiti e le ipotesi concordano nell'attribuire la responsabilità all'inspiegabile errore di valutazione e di manovra del comando della Stockholm.

Che le due navi corressero incontro sulla stessa rotta o su due rotte parallele separate da così breve distanza da dare, sul radar, l'impressione di trovarsi una di fronte all'altra, sembra un fatto accertato anche da altre considerazioni. Il «radar» funziona, ed è avvertita della *Stockholm* offrirebbe, secondo alcuni tecnici, la prova che la nave avvedesse non fece alcuna manovra per evitare il como, mentre la testa mantenne rotta dell'Andrea Doria prova che la nave italiana tentò un'estrema manovra per salvarsi, vedendo con terrore che la *Stockholm* correva diritto allo speronamento.

Il comandante Calamai, che — come tutti i giornali notano — gode di altissima stima nei circoli marittimi internazionali per la sua esperienza e competenza, si sarebbe trovato nella disperata necessità di spingere sulla sinistra, perchè ogni regolare manovra sulla destra gli sarebbe stata impossibile, data l'alta velocità a cui navigava la svedese. La vicinanza verso destra, a così breve distanza, avrebbe infatti portato in ogni caso la poppa della Doria sotto lo sperone della Stockholm.

Poco per volte, stafando tutte le diverse corse nei primi momenti, i tecnici sono arrivati alla conclusione che è impossibile che i «radar» delle due navi non funzionassero. E si ha ormai indiretta conferma, dai membri del due equipaggi, che essi effettivamente funzionavano.

Come è potuto accadere, allora, che sulla *Stockholm* non si stimasse la situazione così come la si stimò sulla *Doria*? e che non sia stata avvertita la necessità di eseguire la manovra prescritta dai leggi marittime internazionali, che non la si sia eseguita in tempo utile? Domande che marcava fu iniziata dagli svedesi quando era troppo tardi, così da costringere la *Doria* a pensare solo ad evitare l'ormai imminente investimento?

I tecnici concludono irrevisibilmente le loro supposizioni con l'osservazione che "ferma restando è la causa prima del disastro.

g. t.

Il comandante Calamai durante la conferenza stampa tenuta a New York (Radiofoto)

Il comandante italiano racconta come diresse le operazioni di salvataggio

Il capitano constatò subito che la situazione era gravissima perché metà delle scialuppe erano inutilizzabili - Egli elogia il comportamento dell'equipaggio e ringrazia i passeggeri per la loro disciplina

Calamai abbandonò la nave circa tre ore prima nel naufragio, quando l'affondamento appare inevitabile

(Dal nostro inviato speciale)
New York, 28 luglio.

«Smentisco con la massima fermezza che il mio equipaggio non abbia diretto uno aiuto fornito due forze la situazione dei passeggeri. Io e mia conoscenza diretta che l'equipaggio ha fatto tutto intero il suo dovere. Posso dire, per il momento, che tutti, marinai ed ufficiali, si sono comportati perfettamente in ogni modo».

Il capitano Piero Calamai, facendo questa dichiarazione nella conferenza-stampa che concluso negli uffici della Compagnia «Italia», ha voluto soprattutto trasporire l'amarezza che ancheglì indubbiamente condivide con i membri del suo equipaggio per le insinuazioni, le malignità, le interpretazioni sensazionalistiche e partigiane, che una piccola parte dei passeggeri ha fatto sbarcando ieri dallo Stockholm.

Amaro vestitissimo provato nel fisico dalla tremenda prova, il capitano Calamai ha affrontato con fermezza e sicurezza il fuoco di fila dei cronisti; pure ai molti erano chiaramente intenzionali a interpretare le sue dichiarazioni in modo da alimentare ancor di più le passionali testimonianze, raccolte con prontezza dalla stampa americana (ma diplomate esplicitamente da una parte dei giornali statunitensi). Ed è stato un gran bene che Calamai abbia convocato la conferenza-stampa: il suo silenzio minacciava già di essere interpretato come un indizio di preoccupazione, come la prova che si volesse eludere il confronto con un'opinione pubblica spesso inclina a credere ad ogni giudizio sfavorevole agli italiani.

La sua dichiarazione alla stampa, ed il racconto ensastonante che egli ha fatto delle disposizioni date e delle sue azioni dal momento dello speronamento a quello dell'abbandono della Doria, varranno — si spera — a richiamare l'opinione pubblica e la stampa americana alla considerazione di un fatto di importanza fondamentale: che praticamente tutti i passeggeri che non sono rimasti annientati dalla prua dello Stockholm, sono stati salvati. Vi che quasi nessuna perdita di vite si è dovuta registrare nella operazione di salvataggio. E questo successo, che gli uomini di mare hanno immediatamente capito ed apprezzato, dovrebbe disperdere la nube di odiosi sensazionalismi e di speculazione drammatistica, che qualcuno vorrebbe imbastire contro il buon nome della marineria italiana.

Il capitano dell'Andrea Doria era fiancheggiato da due avvocati della Compagnia Italia, Underwood e Brick, il cui compito è di assicurare che le indagini, che verranno compiute per l'accertamento delle responsabilità e per la liquidazione dei danni da parte della Compagnia di Assicurazioni.

Oltre al dramma umano e marittimo, bisogna infatti tenere conto anche di questi fattori economico-giuridici, di estremo importanza. I due avvocati si opposero quindi, come già ieri avevano fatto gli avvocati della Compagnia di navigazione svedese durante la conferenza-stampa del comandante dello Stockholm, che il comandante Calamai rispondesse a domande tecniche. Essi si assunsero la responsabilità dei rifiuti, e gli permisero solo di rispondere a quelle domande che, senza investire questioni tecniche, potevano contribuire a chiarire meglio l'azione del comandante.

Calamai, continuamente interrotto dal clamore dei fotografi e della macchina da presa, cominciò a rendere cavallerescamente omaggio ai passeggeri.

«Desidero esprimere a tutti i passeggeri che viaggiavano sull'Andrea Doria la mia ammirazione e gratitudine per la loro magnifica condotta. Desidero particolarmente ringraziare quei passeggeri che non ritenuto dovesse esprimere il loro apprezzamento per la operazione di salvataggio condotta dopo l'incidente.

«Dal momento del mio cuore, dico grazie a quei passeggeri che hanno parlato in termini di alta ammirazione del mio equipaggio, del lavoro svolto dai miei ufficiali in un momento in cui, addolorati per la perdita di vite umane e per quella, sul mare sensibili come uomini di mare, della nostra amata Andrea Doria, non sono dire ora che è perfettamente vera che, se non fosse stato per il coraggio dei miei ufficiali e dei miei uomini, e per la cooperazione e la bravura dei passeggeri, le operazioni di salvataggio sarebbero state assai più rischiose e non avrebbero potuto ottenere i soddisfacenti risultati avuti.

«In circostanze così serie e impreveduti come quelle attraversate, io quindi non dovrei passare, perdite e danni eraino inevitabili. Ma, per la mia esperienza, come capitano di una grande nave colpita da un così crudele destino, credo necessario sottolineare il fatto che l'operazione più importante per tutti gli interessati, è il salvataggio delle vite umane. Io affermo a dispetto di grandi difficoltà e convinta che un successo senza precedenti.

«Quasi immediatamente dopo essere stati colpiti dallo Stockholm, la nostra nave subì un abbandono e abbandono così pronunciato da rendere impossibile in nessa la mia e delle scialuppe del lato di tribordo. Tutte le scialuppe che potevano essere abbassate vennero messe immediatamente in movimento. La percentuale dei salvati fu così solo di una piccola frazione inferiore al cento per cento durante le operazioni di salvataggio. Quasi tutte le morti avvennero registrate al momento dello sperpronamento, in conseguenza della prima stessa.

«Al primo momento possibile, quando la più compiete delle indagini sarà completata, e sarà documentata l'intera storia, i particolari verranno fatti conoscere. Sino a quel momento io spero che ogni tenuta, speculazione e voce sarà temperata da giudizi sensati. Desidero ripetere ancora una volta la mia profonda gratitudine per l'Esercito, la Marina, il Servizio guardacoste degli Stati Uniti, la Ile de France, il Cap Ann e per tutti coloro che collaborarono alle operazioni di salvataggio».

Il racconto che delle drammatiche ore del naufragio ha fatto Calamai, può sembrare arido, ma ricrea in realtà con grande immediatezza ciò che accadde in quelle prime ore. Appena la prua dello Stockholm si immerse nella fiancata della Doria, ha detto il nostro capitano, «ho ordinato ai miei comando tutti gli ufficiali di ponti ed impartii loro l'ordine di abbassare le scialuppe di tutte le scialuppe, mentre ad altri ufficiali diedi l'ordine di controllare lo stato della nave.

«Non ho fatto in quel momento alcuna comunicazione ai passeggeri circa il loro movimento verso le scialuppe di salvataggio, perché prima

(Continua in 5.a pagina)

Delirio per Nasser in Egitto mentre è forse in gioco la pace

Il Presidente egiziano ha pronunciato ieri al Cairo un altro violento discorso contro le Potenze occidentali, suscitando il frenetico entusiasmo della folla; ma la sua decisione di nazionalizzare il Canale di Suez provoca a Londra, Parigi e Washington un turbamento sempre più profondo. (Vedere in 7.a pagina ampi servizi sul Suez)

Un difficile compito attende le due comandanti

Il punto principale è di stabilire la posizione delle prore delle due navi - È incontrovertibile che il comandante dello "Stockholm,, ordinò l'accostata a destra finendo contro l'"Andrea Doria,, - Perché vennero ritardate le manovre?

(Dal nostro inviato speciale)

Genova, 28 luglio.

Delle cause che hanno provocato il naufragio dell'Andrea Doria si conoscono pochi e contrastanti elementi, insufficienti anche ad un giudice del navigatore per formulare un giudizio sulla tragedia, e stabilire delle responsabilità. Per una comprensibile riservatezza, gli ambienti marittimi preferiscono rifiutarsi di fare dichiarazioni, limitandosi, in pochi casi, ad esprimere opinioni, o supposizioni, che non sfiorino però la delicata situazione in cui si trovano i comandanti delle due navi.

Le commissioni d'inchiesta dovranno stabilire le responsabilità, ed è questo l'aspetto più delicato del problema che si presenta come conclusione della catastrofe. E' facile intuire quanti, e quanto grossi interessi coinvolga la decisione degli inquirenti. Innanzitutto è in gioco il prestigio dei comandanti, poi le grosse somme per cui le navi sono assicurate. Se risulterà che la colpa dell'investimento risale al comandante dello Stockholm, la società che ha assicurato la nave svedese dovrà pagare a quella che ha assicurato l'Andrea Doria 12 milioni di lire oltre ai danni subiti dallo Stockholm. E' comprensibile, quindi, che anche le opinioni siano espresse con somma cautela, persino in riferimento a dati tecnici.

Si discute molto sulla rotta seguita dal comandante dello Stockholm e da molte parti si è spinto dire che la nave svedese viaggiava con una deviazione di 10 miglia a sud della sua rotta normale. Secondo il parere dei competenti, il comandante svedese non era tenuto a seguire una rotta più lontano da un'altra. Anzi, proprio, perché, che in questo periodo dell'anno egli si trovasse così spostato a sud. Di solito, durante i mesi primaverili, i pranzesi attraversano l'Atlantico su una rotta di sicurezza spostata a sud per evitare gli iceberg che scendono dalla Groenlandia e non incorrere nel tragico destino del Titanic. Ma in estate, cessato il periodo delle erranti montagne di ghiaccio, ripristinano la rotta consueta e più breve tra Londra e New York, quella definita del «Circolo massimo».

Resta inspiegabile come la nave svedese, in piena difficoltà abbia scelto la strada più lunga mettendosi sulla consueta «rotta del sole» che sfiora le coste d'Azzorre, normalmente seguita dai piroscafi italiani in ogni periodo dell'anno. Questo fatto non costituirebbe, però, ancora una responsabilità del comandante dello Stockholm, essendo egli libero di scegliere la rotta che più gli faceva comodo. Però, una volta diretta la prua verso una determinata posizione, egli aveva il dovere di attenersi alle norme della navigazione che impongono regole ben precise.

Quando due navi si trovano nella posizione in cui erano l'Andrea Doria e lo Stockholm prima della sciagura, i comandanti ordinano entrambi un'accostata a destra per mettere più spazio tra l'una e l'altra. E' la stessa norma che regola il traffico stradale: due macchine che viaggiano in direzione opposta, si spostano sulla loro destra.

Che cosa sia accaduto nella mezz'ora in cui dall'Andrea Doria e dallo Stockholm mancinarono a partire le segnalazioni per dare la propria posizione per il momento dell'urto tremendo, potrà svelarlo forse la commissione d'inchiesta, se riuscirà a stabilire esse possibilità di equivoco la posizione delle prore delle due navi. Il nocciolo del problema è tutto qui; ma non sarà facile decifrarlo perché, e questo è umano, ciascuna testerà a far valere la propria tesi. Le due navi, come si sa, percorrevano rotte opposte in senso contrario, lo Stockholm proveniva da New York e l'Andrea Doria vi era diretta. Ad un certo momento, sui quadranti dei radar — ogni nave era provvista di due apparecchi — si disegnò due sagome di piroscafi. Se i radar abbiano funzionato fino all'istante della tragedia non si sa, ma un fatto è incontrovertibile: la prua dello Stockholm ha avuto la funzione destra dell'Andrea Doria.

Per quale fatale manovra le due navi sono entrate in collisione? Secondo le regole di navigazione i due piroscafi avrebbero dovuto far entrambi un'accostata a destra, ed è probabile che l'abbiano fatta, ma troppo tardi, per ragioni che ora è impossibile spiegare. Che il comandante dello Stockholm abbia ordinato l'accostamento a destra appare evidente dal fatto che la prua della sua nave ha colpito proprio la fiancata destra dell'Andrea Doria. Il comandante Calamai, quando si vide la nave svedese, più avere ordinato una forte accostata a sinistra, quasi un dietrofront, nel tentativo di schivare accanto allo Stockholm. Che qualcosa sia stato sulla destra, per mettersi cioè in posizione parallela. La manovra, per la troppo ravvicinata distanza, non deve essergli riuscita e così l'Andrea Doria espose il fianco destro alla prua dello Stockholm, coronando come un romphiaccio.

Se le manovre ordinate dai due comandanti fossero le più idonee per tentare di evitare la collisione, nessuno si sente in grado di affermarlo, mancando gli elementi necessari al giudizio; i risultati, inoltre, sono di tanto drammatico evidenza che sarebbe superfluo insistere su questo punto. Innanzitutto sarebbe necessario chiarire perché le navi si sono trovate a ridosso dopo essere scorte, ed avere rilevato le reciproche posizioni da una distanza che consentiva ogni libertà di manovra precauzionale. Per quale ragione, sapendo, che, se avessero insistito sulla rotta iniziale, avrebbero fatalmente cozzato frontalmente, i comandanti hanno tentato le accostate quando non avevano più tempo e spazio sufficienti?

Poiché non è pensabile che sul mare accada quello che talvolta avviene sulle strade per il diritto di precedenza, anche perché la regola della navigazione non più riconosciuto tale diritto, bisogna ricorrere a quei mezzi che consegnò a cui è affidata la sicurezza delle navi, e di tante vite umane, non abbiano funzionato, che radar, bussole magnetiche e probabilmente piloti si siano arrestati proprio nel momento in cui la loro funzione era più necessaria.

Francesco Rosso

La bimba milanese Norma Di Sandro decedduta a Boston

(Nostro servizio particolare)

Boston, 28 luglio.

La bimba milanese Norma Di Sandro, di 4 anni, è morta questa notte. Non ha superato la crisi sopravvenuta al difficile intervento chirurgico alla testa, cui era stata sottoposta al Civic Hospital di Boston. Padre e madre, che l'hanno assistita fino alla fine, sono annichiliti dal dolore, e non sanno se resteranno negli Stati Uniti o faranno ritorno in Italia.

Bella, ricciuta, vivacissima la piccina sognava il mare come solo i bambini lo possono sognare: una grande distesa di azzurro, calma, increspata di fiocchi di spuma. Raccontava ne i genitori che prima d'imbarcarsi sull'«Andrea Doria» l'Norma sognava di salire a bordo d'Parto con la più bella nave del mondo «diceva ai suoi piccoli amici: «l'ha detto papà».

Ma il mare è stato crudele con la piccina. Dormiva nella sua cuccetta a fianco del padre Tullio Di Sandro, un radiotecnico di 29 anni che aveva lasciato la sua casa a Dergano, alla periferia di Milano, con la moglie Filomena, di 26 anni per prendere servizio in un grande complesso americano dal quale era stato chiamato grazie alla sua abilità. Tullio Di Sandro aveva accettato con entusiasmo. A New York aveva già alcuni trascorsi emigratori da anni e gli era sembrato meno doloroso il distacco dalla sua terra.

Sull'Andrea Doria la famiglia aveva trascorso giorni splendidi. La bambina era cocolata da tutti i passeggeri, gaia, simpatica, chiacchierina, era diventata la benjamina di bordo. Mercoledì nelle prime ore della sera Norma era stata messa a letto e vicino a lei un poco dopo si erano coricati i genitori. Il giovane dopo avrebbero raggiunto la mata.

Erano tutti e tre in poco eccitati. Non presero sonno facilmente, ma infine, verso le 22,30 — dice poi il povero padre — si addormentarono. Alle 22,20 le «Stockholm» entrò con tutta la prua a tribordo dell'«Andrea Doria». Tullio e Filomena Di Sandro si sentirono prendere dal panico. La nave stava affondando. Terrorizzati, si buio, si avvicinarono al letto della bambina. Le avvolsero in una coperta e si precipitarono fuori. Arrancarono sulle scalette. Raggiunsero faticosamente il ponte superiore.

La confusione era indescrivibile. Tullio Di Sandro cercava la gente correva senza tendersi conto di quanto stava accadendo. Nessuno ascoltava gli ordini, i marinai si prodigavano per portare un po' d'ordine. Molti si davano da fare attorno alle scialuppe, ma la nave era troppo inclinata. Non si poteva mettere in mare che due lance.

Tullio Di Sandro correva vicino ad un gruppo di marinai intenti ad armeggiare intorno ai canotti. Si accorse che la bimba aveva la camicia da notte bagnata di sangue. «Mi sentii morire», disse il povero padre. «Norma era rimasta ferita in seguito all'urto. Bisognava farla scendere in una scialuppa. I bambini dovevano avere la precedenza. Filomena Di Sandro seguiva il marito con la bimba sanguinante. Ma la nave era troppo inclinata. Non si poteva mettere in mare che due lance.

Tullio Di Sandro correva vicino ad un gruppo di marinai intenti ad armeggiare intorno ai canotti. Si accorse che la bimba aveva la camicia da notte bagnata di sangue. «Mi sentii morire», disse il povero padre. «Norma era rimasta ferita in seguito all'urto. Bisognava farla scendere in una scialuppa. I bambini dovevano avere la precedenza. Filomena Di Sandro seguiva il marito con la bimba sanguinante. Ma la nave era troppo inclinata. Non si poteva mettere in mare che due lance.

Tre genovesi: i cognati Luigi Del Gatto (da sinistra), Vincenzo Olivero e Giuseppe Sannino, ritirano appena sbarcati, oggetti di vestiario della Croce Rossa. (Radiofoto)

E' morta la piccina milanese che il padre gettò su una lancia

Il drammatico racconto del genitore: "Un marinaio della «Stockholm» sembrava pronto ad afferrarla - Cadde invece in acqua e non la vidi più,, - Raccolta ferita alla testa, è spirata dopo una difficile operazione

La genovese Anna Tomberi stringe al petto la foto del marito che faceva parte dell'equipaggio dell'Andrea Doria»

E' ormai impossibile il recupero del grande transatlantico affondato

Il presidente della "Sorima,, spiega le difficoltà che esistono in quella zona dell'oceano - Un industriale americano della Florida si era offerto di finanziare i lavori

Genova, 28 luglio.

Ad una grossa ditta di recuperi genovese è giunto ieri un cablogramma dalla Florida nel quale il noto industriale americano Welsman si offre di sostenere qualsiasi spesa per di poter recuperare l'«Andrea Doria». Le risposte, che è partita oggi nel pomeriggio, ha precisato che il tentativo è impossibile.

Anche il barone Manzi F6, presidente della SO.IM.A. ha dichiarato che il recupero dell'«Andrea Doria» non è effettuabile. «L'impianto — ha esposto — oltre che impossibile a causa della profondità eccessiva al 30 metri, della posizione in mare aperto e della scarsa visibilità, sarebbe antieconomica. Siamo infatti nell'ordine dei miliardi».

L'«Andrea Doria», a causa del suo enorme peso, 30 mila tonnellate, non può essere sollevata dal fondo marino da nessun mezzo galleggiante. Potrebbe anche essere, negli ambienti marittimi di Genova — e lo dicono i migliori tra i palombari — un'unica possibilità, soltanto nel caso che la nave si trovasse non a 30 metri ma a 180 gradi, il che significa che l'«Andrea Doria» dovrebbe essere disposta con la chiglia verso il cielo: se si trova a 90 gradi, per esempio, stando alle ultime notizie pervenute, non è assolutamente possibile portarla a 180° dato il suo peso. Nel caso del 180° il recupero sarebbe possibile disporre compressori sotto i boccaporti ed iniettare aria all'interno fino a un massimo contenuto di 40 mila metri cubi. Solo a questo punto la nave si sarebbe piano piano e finirebbe per galleggiare emergendo con la chiglia.

Ecco infine le principali difficoltà che si frappongono a un'operazione di recupero nell'oceano: 1) la zona si trova in mare aperto; 2) esistono correnti contrastanti da due o tre miglia; 3) vi è in permanenza una nebbia fitta provocata dell'incontro sottomarino di una corrente fredda e di una calda, che proprio in quella zona si incontrano. La visibilità quindi è scarsissima. Ne conseguono difficoltà nelle manovre in superficie. Sul fondo marino poi la visibilità sarebbe nulla, perché i raggi del sole non filtrano; 4) il grosso lavorativo è molto breve in quella zona, dunque non può essere sollevata dal fondo marino da nessun mezzo galleggiante. Potrebbe anche essere, negli ambienti marittimi di Genova — e lo dicono i migliori tra i palombari — un'unica possibilità, soltanto nel caso che la nave si trovasse non a 30 metri ma a 180 gradi, il che significa che l'«Andrea Doria» dovrebbe essere disposta con la chiglia verso il cielo: se si trova a 90 gradi, per esempio, stando alle ultime notizie pervenute, non è assolutamente possibile portarla a 180° dato il suo peso. Nel caso del 180° il recupero sarebbe possi-

Il radar non può dare la sicurezza assoluta

Roma, 28 luglio.

Aiutilo meraviglioso ai naviganti, il radar non può impedire, in ipnes assoluta, i disastri del mare. Questa è la tesi dell'interessante film documentario americano «Stiz passage», presentato oggi a Roma in anteprima assoluta a cura del rappresentanti in Italia di una importante industria elettronica degli Stati Uniti.

Il film narra in drammatiche sequenze quattro casi di collisione in mare aperto, protagoniste navi fornite di radar e in condizioni diverse di visibilità. Quattro diverse ipotesi stanno all'origine dei sinistri: radar non in azione, radar non regolato, radar improprianamente manovrato e «ipnosi da radar». Le prime tre si fondano su aspetti tecnici e tecnicoumani, la quarta su un problema psicologico, denominato dalla fiducia che il marinaio finisce per nutrire nello strumentario «occhio magico», installato a bordo.

In altre parole il film, che per la sua drammatica attualità è stato presentato fra brevi sugli schermi italiani, vuol dimostrare che i sinistri, e sono parecchi sensibilissimi, perfettamente spiegabili con ostacoli a distanza lontana e vicina; teoricamente garantiscono sicurezza alla navigazione, ma ai pari di strumenti altrettanto preziosi come la radio, la radiotelefonia, il radiogoniometro, e l'ecoscandaglio, non sono mai sostitutivi dell'intelligenza e della diligenza dell'uomo chiamato a manovrarli.

Wally Castelbarco Toscanini, figlia del maestro, accorsa tra i primi al porto di New York, aiuta il macchinista dell'«Andrea Doria», Sylvo Fortunato, a ricevere gli indumenti offerti dalla Croce Rossa americana (Radiofoto)

Fatti i primi versamenti dagli assicuratori americani

New York, 28 luglio.

Gli assicuratori internazionali hanno cominciato a risarcire i danni subiti dai viaggiatori dell'*Andrea Doria*, che si erano premuniti contro il rischio della navigazione. La compagnia, «Johnson & Higgings» ha versato la somma di 2 mila dollari ad un viaggiatore, che nel naufragio aveva perduto un prezioso orologio d'oro. Egli l'aveva assicurato per 1.300 mila lire, e la Società ha già effettuato il primo versamento.

Negli ambienti assicurativi ferve un'intensa attività, in quanto nei contratti di assicurazione e riassicurazione sono interessati un gran numero di compagnie e di assicuratori privati. Gli esperti segnalano che occorreranno forse degli anni prima che tutte le pratiche siano definite.

Oggi la stessa «Johnson and Higgings» ha inviato assegni per un totale di dollari 2 milioni 156.858 (circa un miliardo e 357 milioni di lire) ad una compagnia di Londra. La somma rappresenta la quota sottoscritta da quest'ultima nell'assieme dei contratti assicurativi conclusi da Compagnie americane.

Il pagamento — informa la «Johnson and Higgings» — è stato effettuato appena avuto che l'*Andrea Doria* è andata definitivamente perduta.

estate in bicicletta

e con MAS Miscela Agip Super

Dal Luglio e fino al 25 Agosto

oltre venti milioni di premi

in palio fra i compratori di "LAMBRETTA"

il motor scooter impareggiabile

per robustezza - conforto - eleganza

Sorteggio entro il 15 Settembre 1956

Elenco dei premi e informazioni presso i Commissionari e Sub-Agenti LAMBRETTA

A tutti i 10 litri di Miscela Agip Super e..

una bella estate con Lambretta

Ar. Mn. Pu. D.M. 38683 - 5.7.56

Prop. INNOCENTI