L'« ILE DE FRANCE » A NEW YORK CON 758 NAUFRAGHI

"E' sembrata un'esplosione,, raccontano i primi superstiti

Lo schianto nella notte - La calma dell'equipaggio ha salvato molte vite - La morte del giornalista Cianfarra e dei suoi figli

NEW YORK, 26. — *Delle varie navi che hanno soccorso i naufraghi della « Andrea Doria », la prima a toccare terra è stata l'« Ile de France », il grande transatlantico francese che recava a bordo 758 passeggeri della turbonave italiana. L'« Ile de France » è entrata nel fiume Hudson alle 21,30 (ora italiana) ed ha attraccato al molo 88 del porto di New York alle 22,05 (17,05 locali). Decine di motovedette della guardia costiera e di motoscafi privati, con a bordo giornalisti, fotografi e cineoperatori, l'avevano seguita nell'ultimo tratto; mentre centinaia di persone si ammassavano sul molo in attesa dello sbarco dei superstiti.*

Altre migliaia di persone si affollavano sul marciapiedi dal lato orientale della Dodicesima strada, a stento contenute dalle transenne di legno poste dalla polizia. Un raggio sono iniziate quando altoparlante installato su di la nebbia è scomparsa e la un autocarro della polizia trasmetteva nel silenzio spasmodico della folla in attesa i nomi dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio dell'« Andrea Doria » presi a bordo dell'« Ile de France ».

Subito dopo l'attracco, sono stati trasportati a terra i venti feriti che erano a bordo del transatlantico francese: le autoambulanze che attendevano sul molo li hanno caricati, allontanandosi poi velocemente precedute dall'urlo delle sirene dei poliziotti motociclisti. Hanno poi cominciato a scendere i superstiti, ancora sotto lo choc violento provocato dal naufragio in pieno oceano.

Dalla narrazione dei primi superstiti è emerso che l'improvvisa collisione ha gettato quasi tutti in terra, compresi i membri dell'equipaggio. Vi è stato un cozzo spaventoso, affermano i testimoni, e quindi uno stridio di metallo su altro metallo mentre scintille si levavano dalle lamiere delle due navi che si schiacciavano l'una contro la altra. Dai circuiti elettrici dell'« Andrea Doria » si è levato del fumo spesso, sebbene tutto ciò sia finito ben presto senza che si verificasse alcun incendio. Vi è stato del panico soltanto nei primi momenti e tutti i passeggeri hanno avuto parole di ammirazione e di gratitudine per l'equipaggio.

« Mi ero da poco addormentato nella mia cabina — ha detto uno dei primi a prender terra, il sindaco di Filadelfia Richardson Dilworth — quando ebbe luogo un urto estremamente violento. Mentre alcuni passeggeri correvano nei corridoi io e mia moglie prendemmo degli abiti e ci affrettammo a recarci verso il ponte.

« Nell'urto mia moglie è stata violentemente proiettata contro una porta a vetri, ma ha riportato soltanto alcune ecchimosi all'occhio. La maggior parte dei passeggeri sono scesi nei canotti di salvataggio mediante scale di corda. Donne e bambini sono stati i primi a lasciare la nave e solo successivamente si sono messi in salvo gli uomini.

« Nessun panico si è verificato a bordo del transatlantico. Alcune scialuppe di salvataggio poterono essere calate a tribordo, ma la nave sbandava talmente che nessuna di esse potè essere messa in mare a babordo ».

Un giovane americano che si trovava a bordo dell'« Andrea Doria » ha raccontato la commozione profonda che invase lui e gli altri passeggeri vedendo arrivare le navi soccorritrici. « Non dimenticherò mai — egli ha detto — l'emozione che mi ha preso quando, tra la notte e la foschia, è apparso tutto illuminato il piroscafo "Ile de France". E' stato il più drammatico momento della mia vita. Le operazioni di salvataggio sono iniziate quando la luna illuminava le operazioni delle tre navi: il "Cape Ann", l'"Ile de France" e lo "Stockholm" ».

Il dott. Franco Fusco, di Genova, e il dott. Lucio Vizzini hanno raccontato con calma ciò che è loro accaduto.

Erano nella sala da ballo del « belvedere » della « Andrea Doria », quando è avvenuta la collisione: « E' stato un colpo terribile — ha detto il dott. Fusco — ed è sembrato che tutto si fermasse. Poi, la nave ha cominciato a piegarsi su un fianco. Nessuno sapeva cose fosse accaduto; ci dirigemmo sul ponte. Aspettammo nel buio qualche notizia. Vi furono accenni di grida e di pianti, un po' di panico. Ma tutto finì presto. La gente rimase calma ad aspettare. Attendemmo tutta la notte, e con le prime luci dell'alba, ci accorgemmo che il transatlantico francese - Ile de France - stava raccogliendo i passeggeri ».

La signora Gustin, di origine francese, che risiede a Toronto, ha dichiarato: « Erano da poco passate le 23, avevamo appena raggiunto, mio marito ed io, la nostra cabina e stavamo cominciando a prepararci per andare a letto. Un urto violento ha rovesciato tutto nella cabina e noi siamo caduti. Un secondo urto ha scosso l'"Andrea Doria". Si sarebbe creduta una esplosione. Pensammo che provenisse dalla sala macchine. Ci siamo alzati e subito il transatlantico ha cominciato a piegarsi da un lato. Abbiamo allora compreso. Ho preso la borsetta e mio marito si è rivestito. Poi abbiamo allacciato le cinture di salvataggio salendo sulla passeggiata.

« Nessuno aveva perduto la calma sul transatlantico, e la elettricità non è mancata. I generatori di emergenza hanno continuato a funzionare fin verso le otto del mattino. A poco a poco i passeggeri si sono raccolti sui ponti, alcuni in pigiama e altri vestiti alla meglio. Gli altoparlanti continuavano a ripetere in italiano: "Mantenete la calma, non vi è motivo di inquietudine". La inclinazione della nave continuava però ad accentuarsi e a poco a poco abbiamo cominciato a innervosirci vedendo gli sforzi infruttuosi dell'equipaggio per mettere in mare le scialuppe. Un inizio di panico sorse, soprattutto da madri che cercavano i loro bambini ».

Il dott. Peterson di New York ha perso nel disastro la moglie, morta schiacciata al momento della collisione fra le due navi. « Non sono stato in grado di liberarla — egli ha detto. — Il suo corpo è andato a picco con la nave.

« Nella cabina a fianco della mia — ha detto ancora Peterson — ho visto il giornalista Camillo Cianfarra e i suoi due figli morti. La signora Cianfarra è stata salvata dopo alcune ore di sforzi dai marinai della nave, riusciti a liberarla dall'incastro di lamiere e legno in cui era rimasta presa. Credo che abbia le gambe fratturate ».

Il giornalista Camille Cianfarra era ben noto nei circoli giornalistici e politici di Roma, dove aveva svolto la sua attività di corrispondente del « New York Times » nell'immediato dopo guerra fino al 1952.

Il comandante dell'« Ile de France » ha confermato la morte della signora Peterson. Sono anche morti un medico di cui non è stata resa nota l'identità e un'anziana signora che, saltata dal ponte dell'« Andrea Doria », è scomparsa tra i flutti.

Il Comandante del « Doria »

Il comandante dell'« Andrea Doria », Pietro Calamai, nato a Genova 59 anni fa, appartiene a una famiglia di marinai: suo padre, Oreste Calamai, fu fondatore della rivista « La Marina Italiana » e suo fratello ha recentemente raggiunto il grado di ammiraglio nella Marina militare. Il cap. Piero Calamai iniziò la carriera sul piroscafo « Moncalieri », del « Lloyd triestino ». Nel 1936 comandava il « Toscano », poi fu comandante in seconda del « Conte Grande », dell'« Augustus » e del « Conte di Savoia ». Durante l'ultima guerra era comandante di manovra della corazzata « Duilio », quando la corazzata fu silurata a Taranto, l'11 ottobre 1940. Egli contribuì validamente e riuscì a scongiurare la perdita della nave, guidandola contro un basso fondale, dove si insabbiò e potè successivamente essere recuperata. Tornato poi nella Marina mercantile, il cap. Calamai comandò la « Ugolino Vivaldi », la « Toscanelli », il « Santa Cruz », il « Conte Grande », la « Saturnia ». Comandava l'« Andrea Doria » dal suo primo viaggio

QUESTE LE CARATTERISTICHE D'UN GIOIELLO DELLA TECNICA E DEL LAVORO ITALIANO

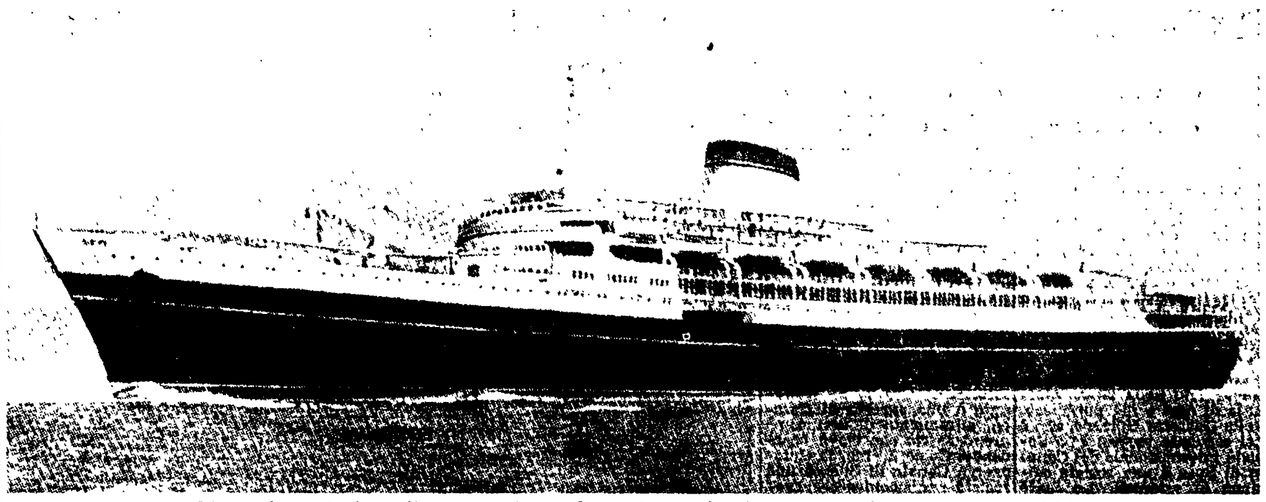
Gli operai dell'Ansaldo avevano lottato per mettere in cantiere la "città galleggiante,,

I radar avevano un raggio di 40 km. - Quattro cinema, tre ponti, decine di sale - L'aria condizionata

L'« Andrea Doria », gemella della « Cristoforo Colombo » — che è attesa a Genova da New York nella giornata di domani — era una tra le navi italiane più moderne e perfette in quanto ad apparati ed a comodità. La sua potenza è indicata dalle seguenti cifre: la stazza era di 29 100 tonnellate, era lunga 212 metri e larga 27; la potenza complessiva dei suoi motori era di 50.000 cavalli; e poteva sviluppare una velocità massima di 25,3 nodi orari. Ospitava 1250 passeggeri più 580 uomini di equipaggio. Era il primo transatlantico italiano a turbina su due assi; ogni elica a tre pale aveva un diametro di metri 5,80 e pesava circa 16 tonnellate.

I passeggeri erano sistemati su nove ponti e le cabine comprendevano da uno a quattro letti. Esistevano grandi ponti, come il « ponte del sole », dedicati ai giochi e agli sport. I saloni coprivano complessivamente un'area di 4630 metri quadrati di superficie. Nel salone delle feste, dove, secondo le notizie pervenute, al momento della collisione, era in corso un trattenimento danzante, il pavimento era ricoperto da un grande tappeto annodato a mano di lana pettinata su tutta la sua superficie, esclusa la pedana per il ballo.

Impostata nel 1950 nei cantieri Ansaldo di Sestri Ponente, l'« Andrea Doria » venne varata il 16 giugno 1951; il 9 dicembre 1952 fu sottoposta alle prove di macchina, e il 14 gennaio 1953 compiva la prima traversata. Ne compì altre 100, da allora. Quella fatale era la centounesima.



L'« Andrea Doria », il nostro più moderno transatlantico, entrato in servizio nel 1951

Per gli operai di Sestri e per tutta Genova, l'« Andrea Doria » è qualcosa di più di un gioiello della tecnica. Come il gemello « Cristoforo Colombo », il suo nome è legato alle lotte delle maestranze di questo cantiere e alle lotte di tutti i lavoratori genovesi — la cui grande maggioranza è impiegata all'Ansaldo — perchè le società di prominente interesse nazionale fossero potenziate e messe in grado di fronteggiare efficacemente la concorrenza sia degli armatori privati nazionali che di quelli esteri.

Nessuno a Genova ha dimenticato le piovose giornate del '50 quando nel cantiere di Sestri, da oltre due mesi ritenuto un fortilizio operaio contro i licenziamenti e per una politica produttivistica, le maestranze, ad onta della direzione che aveva disertato e del governo che ostentava per il problema la più completa indifferenza, impostarono sugli scali la prima lamiera del « Colombo », la prima lamiera di quella che, assieme all'« Andrea Doria », doveva divenire un gioiello — così come è stato definito — della tecnica non solo del nostro Paese ma di tutti i Paesi del mondo. Navi preferite dai viaggiatori di oltre Oceano a quelle stesse della loro terra di origine.

La « rotta del sole » percorsa dall'« Andrea Doria » e dalla « Cristoforo Colombo » da Genova a New York è tra le più frequentate dal flusso turistico e quella che ha incontrato il successo più lusinghiero nella ripresa dei nostri traffici.

L'« Andrea Doria » era stata progettata minuziosamente con uno studio ed una cura particolari perchè la posta che rappresentava tappeto per la concorrenza e per la necessità di una seria rinascita della nostra marina mercantile) era altissima. Il suo scafo era stato oggetto di numerosi esperimenti; il suo profilo era stato provato e riprovato nel cantiere in vasche speciali, sottoposto a pressioni e a correnti; aveva resistito e, attraverso i successivi miglioramenti, aveva raggiunto una perfezione pressoché totale. All'interno la nave godeva di un perenne primavera grazie al sistema di condizionamento dell'aria che ne conteneva la temperatura entro i 28 gradi col 50 per cento di umidità relativa. Con una temperatura di 10 gradi sotto zero all'esterno, l'interno godeva di un clima di 20 gradi. Quindici chilometri di condutture garantivano tale condizione interna. La nave disponeva di quattro cinematografi, di uffici turistici, bancari, postali, di una tipografia per il giornale di bordo, garage, istituti di bellezza, ecc. Era anche dotata delle più moderne e perfezionate apparecchiature per la condotta della navigazione e dei più progrediti strumenti nautici oggi esistenti. Oltre alle bussole magnetiche, aveva a bordo una bussola giroscopica « Sperry » con diverse ripetitrici, nonchè l'autogiroscopio, che mantiene automaticamente in rotta la nave correggendo, sulle indicazioni della girobussola, tutte le deviazioni, anche piccolissime, causate dal mare e dal vento. E' munita inoltre del più moderno tipo di radar, che permette di navigare e di manovrare anche quando la visibilità sia nulla. Il radar, attraverso un riflettore ruotante montato sulla coffa dell'albero di trinchetto ed una serie di complesse apparecchiature elettroniche, può scrutare l'orizzonte attorno alla nave da una distanza minima di 35 metri ad una massima di 40 miglia, e, su un grande quadrato luminoso sistemato in plancia, riproduce il contorno delle coste, delle navi, le boe, gli ostacoli che si trovano entro tale spazio, permettendo di rilevarne con estrema precisione la direzione rispetto alla prua della nave e la distanza.

Inoltre, era fornita del cosiddetto sistema « Loran » di navigazione peribolica, che con apparecchiature elettroniche di alta precisione permette di determinare e controllare, in qualsiasi condizione, con grande rapidità ed elevato grado di approssimazione, il punto della nave senza bisogno di osservazioni astronomiche: tale sistema è collegato al funzionamento di una rete di stazioni radio. Nella sala nautica del transatlantico, oltre al radiogoniometro e allo scandaglio ultrasonoro, vi erano due solcometri che misurano istantaneamente la velocità della nave e il percorso compiuto. La nave era dotata ancora di registratore automatico continuo scrivente a rotta, di indicatore dell'angolo di barra dato al timone, e di ogni altro strumento ed apparecchio utile alla sicurezza della navigazione, anche nelle più sfavorevoli condizioni atmosferiche, ed al controllo dei servizi di bordo.

Funzionava a bordo una stazione meteorologica per la raccolta e trasmissione dei rilievi meteorologici ai centri del servizio meteorologico internazionale.

L'impianto radiotelegrafico e radiotelefonico di bordo era fra i più potenti finora installati su una nave e permetteva di tenere l'« Andrea Doria » in continuo contatto con le stazioni di terra e con le altre navi.

Lo scafo era rivestito allo interno di materiali incombustibili isolanti, sia per evitare incendi, sia per una migliore abitabilità, sia infine, per ridurre al minimo la dispersione e la trasmissione di calore e la propagazione dei rumori. I ponti abitati erano suddivisi in 33 zone di sicurezza; per il servizio di salvataggio, che non ha funzionato per l'inclinazione della nave a seguito dell'urto con la « Stockholm », erano predisposte 16 grosse barche con scafo in lega leggera, delle quali due con propulsione a motore e munite di impianti radiotelegrafici: dodici di queste barche avevano una portata di 146 persone, le altre di 70 persone. Il servizio poteva garantire in condizioni normali il salvataggio di oltre duemila persone, più che sufficiente, quindi, per il numero dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio che la nave portava.

Queste le caratteristiche dell'« Andrea Doria »; esse sono da oggi note con tanta precisione a decine di migliaia di cittadini italiani e di genovesi che le hanno lette su tutte le edizioni straordinarie, che sono andati a ricercarle negli uffici della società « Italia » alla cui flotta la nave apparteneva. E, con la loro conoscenza, il disagio provocato dalla ricerca dei motivi che possono aver provocato la sciagura aumenta, si fa acuto. Con le speciali apparecchiature radar, come è stato possibile che la nave svedese abbia potuto avvicinarsi di tanto al transatlantico italiano senza mettere quest'ultimo in allarme?

L'ELOGIO DELLA PATRIA AL COMANDANTE E AI MARINAI DELL'"ANDREA DORIA,,

Profonda emozione suscitata in tutta Italia dal più grave disastro della nostra marina

Genova è in lutto - La folla alla sede della Società Italia - Come i familiari dell'equipaggio hanno appreso la notizia - Numerosi interrogativi sulle cause che hanno provocato lo spaventoso disastro

Profonda e angosciosa la impressione suscitata in tutto il paese da quella che resterà come una delle più terribili sciagure della marina italiana. Dalla radio, dalle edizioni straordinarie dei giornali succedutesi di ora in ora, gli italiani hanno appreso il drammatico succedersi degli eventi. Una grande nave, la più grande nave italiana, agonizzava in un punto lontano dell'Oceano.

Una nave è ricchezza, è forza, è bellezza. L'« Andrea Doria », il cui nome era forse fino ieri sconosciuto a milioni di italiani, è divenuta di colpo un bene prezioso, al quale sentiamo di aver contribuito un po' tutti, e la cui perdita sarà un lutto per tutta la nazione.

Il ministro della Marina mercantile, Cassiani, che nella mattinata aveva trasmesso al capitano Calamai il drammatico messaggio radio per ordinargli di abbandonare la nave ormai perduta, ha dato alle 21 il comunicato ufficiale, riepilogando i particolari del disastro.

Il Presidente Gronchi ha così telegrafato al ministro:

"Notizia affondamento « Andrea Doria » colpisce dolorosamente 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. Pregola rendersi interprete del cordoglio della Nazione e mio personale presso i dirigenti della società armatrice - *Giovanni Gronchi*".

Dal canto suo, il presidente del Consiglio Segni ha dichiarato:

"Il drammatico affondamento dell'« Andrea Doria » colpisce luttuosamente la Marina mercantile italiana e addolora profondamente tutto il popolo italiano. Era una delle nostre più belle e moderne navi, frutto dell'ingegno e del lavoro italiani che dava prestigio all'Italia sugli oceani. E' una perdita incalcolabile. Il governo italiano nello associarsi allo sgomento e al cordoglio di tutto il paese, esprime la sua commossa solidarietà alle famiglie delle vittime. Il governo italiano sente il dovere di manifestare la sua gratitudine per l'ammirevole opera di salvataggio svolta dal coraggioso equipaggio dell'« Andrea Doria » e dalla tempestiva opera di soccorso prestata con tradizionale slancio di solidarietà dalle navi delle diverse marine immediatamente accorse, opera veramente straordinaria che ha permesso di trarre in salvo una moltitudine di vite umane".

Genova, i cui operai hanno costruito la nave, e che da essa traeva ricchezza e prestigio, ha vissuto ore di angoscia.

GENOVA — I familiari dei marinai dell'« Andrea Doria » attendono notizie dei loro cari davanti alla sede della società di navigazione « Italia » (Telefoto)

Il lutto di Genova

La nostra redazione ci telefonava in serata:

Le « edizioni straordinarie » dei quotidiani genovesi si sono succedute per tutta la giornata per dare l'annuncio prima e per informare poi sulle fasi della catastrofe dell'« Andrea Doria ». Ansie e speranze si sono succedute fin nel tardo pomeriggio quando di là di ogni più pessimistica previsione, è stata data la notizia che la nave era affondata. I titoli su nove colonne annunciantì l'affondamento, con i loro caratteri neri ancora freschi di inchiostro, sono apparsi su tutte le edicole luttuosi, funerei. I genovesi sono parchi nell'esprimere i propri sentimenti, rifiutano da manifestazioni plateali o comunque men che controllate di ciò che più profondamente li colpisce o li agita: ma questa sera ne abbiamo veduti molti piangere.

Alle edicole i capannelli che avevano stazionato in attesa di notizie per tutto il giorno, a sera si sono ingrossati: in particolare sono divenuti folle nelle zone adiacenti il porto, dai varchi lungo la via Gramsci fino alla Stazione marittima e oltre. I marittimi, a Genova, sono disseminati un po' dovunque; centinaia e migliaia sono le famiglie genovesi che annoverano un marittimo tra i loro membri, e su tutti i rioni, su tutti i quartieri, mentre calavano le prime ombre e sempre più drammatiche circolavano le informazioni più disparate e gli annunci delle vittime della sciagura, scendeva pesante, greve, la atmosfera del lutto. Una città di mare come la nostra non è nuova a sciagure del genere, ma ogni volta che se ne registra una nuova, ogni volta che una tragedia di questa portata si aggiunge alle altre — maggiore o minore non importa — ciò che di più tradizionale ed intimo vi è nei genovesi ne rimane colpito, ne soffre.

Un antico detto ligure sembrava rivivere a Genova: "Quando una nave è colpita, tutta la città piange".

Le dichiarazioni del dottor Angelo Costa, presidente degli Armatori Liberi, trasmesse dall'ANSA, riecheggiano il disagio di cui parlavamo e che si risolverà, è augurabile, appena l'inchiesta avrà accertato i fatti e le ragioni che hanno reso possibile la collisione e lo speronamento.

Il presidente della Confederazione Italiana Armatori Liberi ha infatti dichiarato:

"Non posso esprimere che il mio più vivo rammarico per questo incidente che, diciamolo francamente, non doveva succedere. Oggi con tutti i mezzi a disposizione che posseggono le navi, grandi e piccole (radar ed altri strumenti) l'incidente rimane incomprensibile. Evidentemente l'« Andrea Doria » è stata colpita nel centro, poichè, se così non fosse, l'incidente non sarebbe stato così grave.

"La « Stockholm », essendo una nave molto più piccola, per aver provocato un danno così grave deve aver colpito la « Andrea Doria » a 90 gradi, con la sua prua rompighiaccio, aggravando così il sinistro.

"Comunque — ha proseguito il dr. Costa — il fatto che la nave abbia subito uno sbandamento, tanto da impedire la messa in mare delle scialuppe di salvataggio, non significa che la bella unità italiana debba affondare. La « Andrea Doria » anche con due compartimenti allagati deve infatti poter galleggiare.

"C'è da augurarsi — ha concluso il presidente della « Confitarma » — che la « Andrea Doria » possa essere presto recuperata, ripristinata nei suoi servizi, onde ritornare a solcare gli oceani".

"Siamo col cuore accanto alla nostra bella nave — ha dichiarato il sindaco di Genova, on. Pertusio, apprendendo la notizia del sinistro — e profondamente addolorati per questo grave evento. Ci consola il pensiero che i passeggeri e gran parte dell'equipaggio, come risulta dalle ultime notizie, siano in salvo. Ci auguriamo che la magnifica unità possa essere salvata. Sono sicuro — ha concluso l'on. Pertusio — che questo è il sentimento di tutti i genovesi".

Il presidente della Società Italia, ing. Linch, ha espresso il dolore della società e il commosso ringraziamento al comando e agli equipaggi di tutte le navi soccorritrici.

"Noi non ci lasceremo abbattere dalla sciagura — ha soggiunto l'ing. Linch — e fin da ora dedicheremo tutte le nostre energie per risolvere i problemi immediati e mettere le basi per i provvedimenti futuri".

Per il momento l'impressione della tragedia grava troppo sulla città perchè sia possibile una risposta a tutte le domande che affiorano.

Dalle prime ore di questa mattina tutta la città è in agitazione: le telefonate che più frequentemente sono giunte alla nostra redazione provenivano dal Cantiere navale di Sestri: erano i lavoratori che domandavano notizie della loro nave.

Nella stessa ora in piazza De' Ferrari la folla si addensava dinanzi alla sede della Società Italia. La notizia che il capitano Pietro Calamai, uno tra i più anziani ed esperti comandanti di marina della Liguria, era tra gli ultimi rimasti a bordo dell'« Andrea Doria », correva di bocca in bocca a ricordare l'antica tradizione che la gente di mare sempre rinnova.

Nella Società « Italia », il lavoro è convulso: si cerca disperatamente di mettersi in contatto con le basi radio americane attraverso l'Oceano per sapere, sapere ancora...

A sera, una vera folla stazionava davanti alla sede, in attesa di notizie. Le figlie del capitano Calamai hanno appreso la notizia la mattina, mentre si trovavano al Lido di Albaro. Sono subito corse a casa, a confortare la madre, signora Anna; costei era uscita di casa in cerca di notizie. Hanno seguito la drammatica vicenda dalla radio.

La nave era assicurata presso i Lloyd e in Italia

Estremo riserbo della compagnia londinese che ha captato direttamente i messaggi dell'« Andrea Doria »

L'« Andrea Doria » il cui costo di costruzione e di allestimento, nel 1952, fu di 15 miliardi di lire circa era assicurata « a pieno rischio » presso compagnie di assicurazione italiane per 16.500.000 dollari, pari a 10 miliardi e 230 milioni di lire circa. Le compagnie assicuratrici avevano provveduto a riassicurare la nave sul mercato di Londra per il 65 per cento, vale a dire per 9 milioni e 900.000 dollari, pari a 6,2 miliardi circa.

A Londra la compagnia di Assicurazioni Lloyd (presso cui è stata fatta l'assicurazione dell'« Andrea Doria ») si è rifiutata di fornire qualsiasi notizia e di esprimere qualsiasi commento.

Sembra che i Lloyd abbiano coperto la polizza della società di Assicurazione di Genova per 2.850.000 sterline, pari a 4.850.000.000 di lire. Tale cifra corrisponde al 50% dell'assicurazione statale. Il restante sarà quindi a carico della Società di Assicurazione di Genova. L'affondamento dell'« Andrea Doria » costituisce il più grave colpo per i Lloyd del dopoguerra. Il transatlantico « Stokholm » era anch'esso assicurato da sub-agenti londinesi per un valore di 1.000.000 di sterline. La società di navigazione Italia versava ai Lloyd per l'« Andrea Doria » un premio annuale di 57 milioni e 800.000 lire.

ANNUNCI ECONOMICI

1) COMMERCIALI L. 12

A.A. ARTIGIANI Cantù svendono camere letto pranzo ecc. Arredamenti gran lusso economici. Facilitazioni Tarsia 31 dirimpetto ENAL Napoli.

7) OCCASIONI L. 12

BELVEDERE ottima stato privato vende - Telef. 874171

ANNUNCI SANITARI

Studio medico ESQUILINO
VENEREE Cure prematrimoniali
DISFUNZIONI SESSUALI di ogni origine
LABORATORIO ANALISI MICROS. SANGUE
Dirett. Dr. F. Calandri Specialista
Via Carlo Alberto, 43 (Stazione)
Aut. Pref. 17-7-52 n. 21712

Dott. Pietro MONACO
Studio Medico per la cura delle sole disfunzioni sessuali cure pre-postmatrimoniali
Via Salaria, 72 int. 4 - Roma
(presso Piazza Fiume) Orario 8-13 15-20 - Festivi 9-12 - Tel. 862 960
(Aut. Pref. 28755 del 23-2-55)

Dottor ALFREDO STROM
VENE VARICOSE
VENEREE - PELLE
DISFUNZIONI SESSUALI
CORSO UMBERTO N. 504
(Presso Piazza del Popolo)
Tel. 61.929 - Ore 8-20 - Fest. 8-12

DOTTOR DAVID STROM
SPECIALISTA DERMATOLOGO
Cura sclerosante delle VENE VARICOSE
VENEREE - PELLE
DISFUNZIONI SESSUALI
VIA COLA DI RIENZO 152
Tel. 354.501 - Ore 8-20 - Fest. 8-12