

DA DUE GIORNI È IN LUTTO IL PIÙ GRANDE PORTO ITALIANO

La Capitaneria di Genova dirigerà l'inchiesta sulle cause della immane sciagura del mare

La «Cristoforo Colombo», gemella dell'«Andrea Doria», è arrivata in porto ieri sera - Perché il radar non ha funzionato? - Tre ipotesi: 1) la nebbia; 2) interferenze; 3) perturbazioni cosmiche

DALLA NOSTRA REDAZIONE

GENOVA, 27. — Nel grande piazzale di Piazza De Ferrari, dove ha sede la società «Italia», un palazzo dalle linee severe e dagli ampi portici, le luci sono rimaste accese per tutta la notte. E per tutta la notte è risuonata nei uffici del primo piano il ticchettio delle telecamere collegate nella tarassima serra, alla stazione R.C.A. di New York. Il nastro di cassetta si è rotolato per ore ed ore con un ritmo che all'alba per gli impiegati e dirigenti che avevano vegliato era diventato assennante, ossessivo.

Dinnanzi al portone del palazzo i parenti dei marinai genovesi — oltre un centinaio — imbarcati a bordo dell'«Andrea Doria», del passato martedì, in una città sulla «rotta del sole» per New York, e accanto a loro uomini e donne qualsiasi, senza alcun immediato motivo per quanto era accaduto, hanno vegliato anche essi in attesa di notizie. Al calar della notte di ieri la sensazione che la catastrofe del transatlantico avesse coinvolto un'altra nave, una nave si era fatta strada attraverso una ridda di paranoie e spesso contraddittorie voci e di annunci, la cui provenienza era ignota, ma che poteva essere individuata nell'organico generale repubblicano in città fin dal mattino. Forse aveva contribuito a rendere drammatiche quelle ultime ore del giorno il ricordo ancora fresco della sciagura che nel novembre del 1953 colpì la «Victoria Claudia», speronata da una nave francese nel canale della Manica ed affondata assieme a 27 uomini dell'equipaggio, quasi tutti liguri.

Questo ed altri ricordi della stessa natura indubbiamente hanno giaccolato ieri sera, questa notte ed anche stamane sulla accesa e ferita fantasia dei genovesi. Le notizie durante la notte sono filtrate a sventi dagli uffici dell'«Italia», si può anzi dire che i dirigenti della società sono stati estremamente par-

chi nel diffonderle per un motivo che, forse sotto il profilo umano e comprensibile, era necessario, cioè di averne dati sicuri, controllati; l'esigenza di non accendere speranze né di spegnervene.

Fra gli altri ha vegliato per l'intera notte un uomo anziano, Fortunato Romeo, il cui figlio diciassettenne, Giuseppe, aveva congiunto sull'«Andrea Doria» il suo primo viaggio quale piccolo di marina. A quest'uomo, il cui figlio non mancò che il tempo passava diveniva sempre più tirato e duro, non si potevano dare notizie false o peggio sbagliate e notizie che non fossero più che controllate. Non si potevano e non si possono ancora dare a quel giovane di 30 anni che non ha voluto dire il proprio nome, notizie che non fossero più che controllate. Non si potevano e non si possono ancora dare a quel giovane di 30 anni che non ha voluto dire il proprio nome, notizie che non fossero più che controllate.

Un quotidiano del mattino ha scritto che l'atmosfera che oggi grava sulla nostra città può essere paragonata a quella del febbraio del 1955 quando il disastro più violento che la storia di Genova ricorda si abbatté sul nostro porto distruggendo gli impianti e gran parte delle attrezzature. Forse è vero, ma non è ancora tutto: una nave, per molti riguardi, è più di un deposito di una gru; è un lembo vivo di lavoro, di speranza umana. Nel pomeriggio di oggi i giornali hanno annunciato che il Consiglio di amministrazione della Società «Italia», riunitosi di urgenza, ha deciso che per il momento la «Giulio Cesare», che era stata trasferita sulle linee del Nord Africa, partecipi al dolore che colpisce il popolo italiano.

Il rammarico di radio Mosca

MOSCA, 27. — Radio Mosca ha trasmesso stasera in italiano la seguente dichiarazione: «Radio Mosca, venuta a conoscenza dell'affondamento del transatlantico italiano «Andrea Doria», partecipa al dolore che colpisce il popolo italiano. «Siamo certi che gli italiani, un popolo di valenti marinai e costruttori di navi, vorranno coraggiosamente al più presto rimpiazzare la sfortunata nave «Andrea Doria» con un altro transatlantico di prima classe».

A Toritto tutti hanno palpitato per la sorte della famiglia Paladino

Un sarto che emigrava - La piccola Maria salvata da un compaesano di Grumo



NEW YORK — La piccola Maria Paladino, di quattro anni, giunta in salvo con il «Capo Ann», piange perché ha perduto i genitori e un poliziotto la conforta. La piccola ritroverà tra poco il babbo e la mamma, scampati al disastro sulla «He de France» (titolo di Grumo)

DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE TORITTO, 27. — Gli abitanti di Toritto, un piccolo comune di circa 20 km. da Bari, hanno vissuto, fino a questa sera, momenti di angoscia per la sorte della famiglia Paladino imbarcata sulla «Andrea Doria» e diretta negli Stati Uniti. Appunto un'ora fa, alle ore 18, è giunto da Leonardo Paladino, il sarto di Toritto che insieme alla moglie Giovanna Simone ed alla figlia Maria, di anni 5, era imbarcato sul grande piroscafo affondato, e diretta negli Stati Uniti d'America, un telegramma col quale assicura il signor Franco Simone che tutta la famiglia è in salvo a New York.

Tutta Toritto — ci ha detto — il signor Franco Simone — ha trepidato per la sorte della famiglia di mio cognome. La notizia dell'affondamento dell'«Andrea Doria» è stata considerata un lutto cittadino ed abbiamo vissuto veramente ore di trepidazione per la sorte che sarebbe potuta toccare a mia sorella Giovanna, a mio cognato e alla piccola Maria. Ora non faccio che tranquillizzare amici e parenti che a frotte vengono a chiedere notizie. Siamo stati noi ad annunciare al signor Franco Simone che a salvare la piccola Maria è stato quasi un concittadino, Antonio Regina, che

Il plauso della C.G.I.L. al comandante e all'equipaggio

Il dolore dei lavoratori per l'immane disastro

La Segreteria della C.G.I.L. ha inviato al ministro della Marina mercantile, on. Cassiani, il seguente telegramma: Segreteria confederale esprime immenso dolore lavoratori C.G.I.L. per immane disastro «Andrea Doria» tanto e orgoglio nostra Marina mercantile, fratto tenace, intelligente lavoro tenace e maestranze italiane, e suo profondo condoglio famiglie vittime.

Segreteria confederale invia suo vivo plauso a comandante, ufficiali e intero equipaggio per eroici sforzi compiuti per salvare vite umane e loro navi. C.G.I.L. auspica pronta rinascita «Andrea Doria» potenziale nostra Marina mercantile testimonia: città italiana nel mondo.

DI VITTORIO

Un altro telegramma a Segreteria confederale ha inviato alla Federazione italiana lavoratori del mare: Segreteria confederale si unisce vostro dolore per sciagura «Andrea Doria» e invia suo vivo plauso per eroico comportamento comandante ufficiali e intero equipaggio per salvare vite umane e splendida nave fratto lavoro tenace e maestranze italiane. «Andrea Doria» pace morgere, Marina mercantile italiana deve essere potenziata.

DI VITTORIO

Un altro telegramma a Segreteria confederale ha inviato alla Federazione italiana lavoratori del mare: Segreteria confederale si unisce vostro dolore per sciagura «Andrea Doria» e invia suo vivo plauso per eroico comportamento comandante ufficiali e intero equipaggio per salvare vite umane e splendida nave fratto lavoro tenace e maestranze italiane. «Andrea Doria» pace morgere, Marina mercantile italiana deve essere potenziata.

Le domande che oggi finalmente affiorano quasi con violenza sono quelle relative alle probabili cause della catastrofe che ha privato la marina mercantile italiana di un'unità considerata tra le più perfette. Perché il radar non ha funzionato? Perché gli impianti di speccchi parabolici montati sul «sponza del sole» dell'«Andrea Doria», non hanno dato l'allarme all'approinarsi della nave svedese? Molissime sono le ipotesi che hanno palpitato nella tensione e che sono state scritte a scuretta in città, fin dove era possibile, dal suo abbattimento.

Un altro avvenimento ha contribuito a questo: l'arrivo della «Cristoforo Colombo», gemella dell'«Andrea Doria», avvenuto verso le 15.30 e che ha dato occasione a centinaia e migliaia di genovesi di riversarsi dinanzi alla stazione marittima.

Le domande che oggi finalmente affiorano quasi con violenza sono quelle relative alle probabili cause della catastrofe che ha privato la marina mercantile italiana di un'unità considerata tra le più perfette. Perché il radar non ha funzionato? Perché gli impianti di speccchi parabolici montati sul «sponza del sole» dell'«Andrea Doria», non hanno dato l'allarme all'approinarsi della nave svedese? Molissime sono le ipotesi che hanno palpitato nella tensione e che sono state scritte a scuretta in città, fin dove era possibile, dal suo abbattimento.

La riduzione della ricettività del radar può essere provocata da cause di natura tra cui la nebbia, quando essa si presenta ricca di umidità e densa; in tal caso il suo potere disturbatore è altissimo e capogiro la struttura di una nave con gli stessi requisiti di quella imbarcatesi e che forse porterà lo stesso nome. Queste le notizie diffuse nel tardo pomeriggio di ieri, quando la onde elettromagnetiche emesse dalle due navi, il che significherebbe che le apparecchiature dell'«Andrea Doria» della Società «Italia» hanno ricurve in senso contrario, annullate sugli schermi.

Elettromagnetismo A titolo di cronaca riportiamo pure le dichiarazioni fatte stamane dal dott. Gianni Belli, presidente di un gruppo di studiosi genovesi, facenti capo al centro culturale «Atlantide». Essi, proprio in questi giorni, stanno esaminando l'evoluzione, sul disco solare, di taluni apparecchi ed estivi.

«Il fenomeno», ha detto il dott. Belli — ha cominciato a provocare intense interferenze elettromagnetiche negli Stati Uniti, interferenze del nostro pianeta variando continuamente la tensione. L'onda elettromagnetica ha raggiunto la superficie della terra innescando i suoi valori di perturbazione in tutta la gamma dei fenomeni terrestri. Di conseguenza, non si può escludere che il disastro dell'«Andrea Doria» sia stato provocato dal temporaneo ma improvvisto funzionamento dei pur perfezionati strumenti radar delle due navi, neutralizzati, nella loro funzione, dall'assorbimento o dalla deformazione o dalla riflessione successiva delle onde radar. Probabilmente le due navi si trovavano in una zona più sottoposta a variazioni continue di intensità magnetica e non hanno potuto individuare la vicenda». È possibile che tra le ipo-

tesi riferite, vi sia, se non tutta, almeno una parte della verità. Ciò sarà accertato dalla inchiesta, la quale, a quanto ci è dato sapere, verrà eseguita dalla Capitaneria di porto di Genova, giurisdizione compartimentale alla quale apparteneva la nave, essendo il sinistro avvenuto fuori dalle acque territoriali e cioè in aperto mare. Così infatti vuole la prassi marittima di ogni paese.

L'indagine sommaria Prima dell'inchiesta vera e propria, l'ufficio tecnico della Capitaneria eseguirà un'indagine sommaria, salvo che la stessa non venga compiuta dalle autorità militari di Washington. L'indagine sommaria consiste nel sottoporre il comandante della nave e tutti coloro, ufficiali e marinai, che possono illuminare gli avvenimenti sulle cause dell'affondamento. Ma non potremmo concludere che il «sponza del sole» di oggi, Francesco Tarabotto, uno tra i più grandi comandanti del mare, non sia stato in grado di prevedere che il radar non funzionasse? Il fatto di un interruttore elettrico e quello di un interruttore elettrico e quello di un interruttore elettrico, non ha potuto trattenere le lacrime.

Le assicurazioni non coprono i danni

Il quadro della situazione assicurativa dell'«Andrea Doria» si presenta, come ha tenuto a rilevare un membro del collegio legale che si ritiene parteciperà all'accertamento della materia assicurativa commessa con la perdita della nave e nebbioso come la scena del suo abbattimento.

Alla nave fu dato, sul registro dei Lloyd's un valore di 32 milioni di dollari, ed il suo costo di costruzione nel 1951 fu di 29 milioni di dollari. La cosiddetta assicurazione dello scalo, che comprende anche le macchine, ammonta a 16 milioni di dollari. La copertura è stata assunta da compagnie italiane che hanno assicurato 12 milioni di dollari, di cui 10 milioni assunti da compagnie britanniche (costantemente a Lloyd's di Londra, direttamente o attraverso i loro agenti o sub-agenti di varie nazioni). Gli altri due milioni di dollari assicurati sono stati in massima parte assunti dall'«American Marine Hull Insurance Syndicate» ed in minima parte da altre compagnie, al di fuori del sindacato generale.

Le compagnie assicuratrici dovranno inoltre affrontare il problema dei costi del carico che è andato perso, e che generalmente viene assicurato dalle ditte importatrici ed esportatrici. Negli ambienti assicurativi si considera che necessitano almeno sei mesi prima che sia possibile determinare l'entità delle perdite subite e il valore dei beni che trasportava l'«Andrea Doria» fra cui tessili, vini ed oggetti d'arte. Quanto al bene che i passeggeri portavano con sé, è opportuno che essi avevano affidato alle casseforti della nave, e si non sono coperti da una assicurazione complessiva, ma solo sotto gli auspici di contratti personali stipulati dai passeggeri stessi.

Le Assicurazioni Generali di Venezia, che con altre compagnie coprivano il rischio assicurativo della «Andrea Doria», secondo quanto si apprende da fonti autorevoli hanno già posto a disposizione della società «Italia» tre milioni di dollari (pari a circa due miliardi di lire), somma di cui sono in grado di disporre immediatamente, per far fronte al proprio impegno assicurativo.

«Durante il viaggio record del «Re» — ha detto — c'era dargli a New York in stessa maniera di ieri, forse ancora più fitta. Per fortuna, tutto è andato bene. Certe volte mi è capitato, nel braccio di mare, nel quale è affondata la «Andrea Doria», di vedere il pelo dell'acqua dal ponte di comando, tanta la nebbia era fitta».

Sulle cause del disastro, lo ex-comandante dell'«Augusta» della Società «Italia», ha scosso lentamente il capo. «Non conosco il radar, anzi in pensione prima che venisse installato a bordo delle navi. Ma conosco il mare; il mare è un grande amico e un grande nemico; il mare, se è nemico, è più potente di qualsiasi mezzo tecnico che gli uomini possano escogitare».

A. G. PARODI

NEGLI STATI UNITI Le scene del disastro trasmesse dalla T.V.

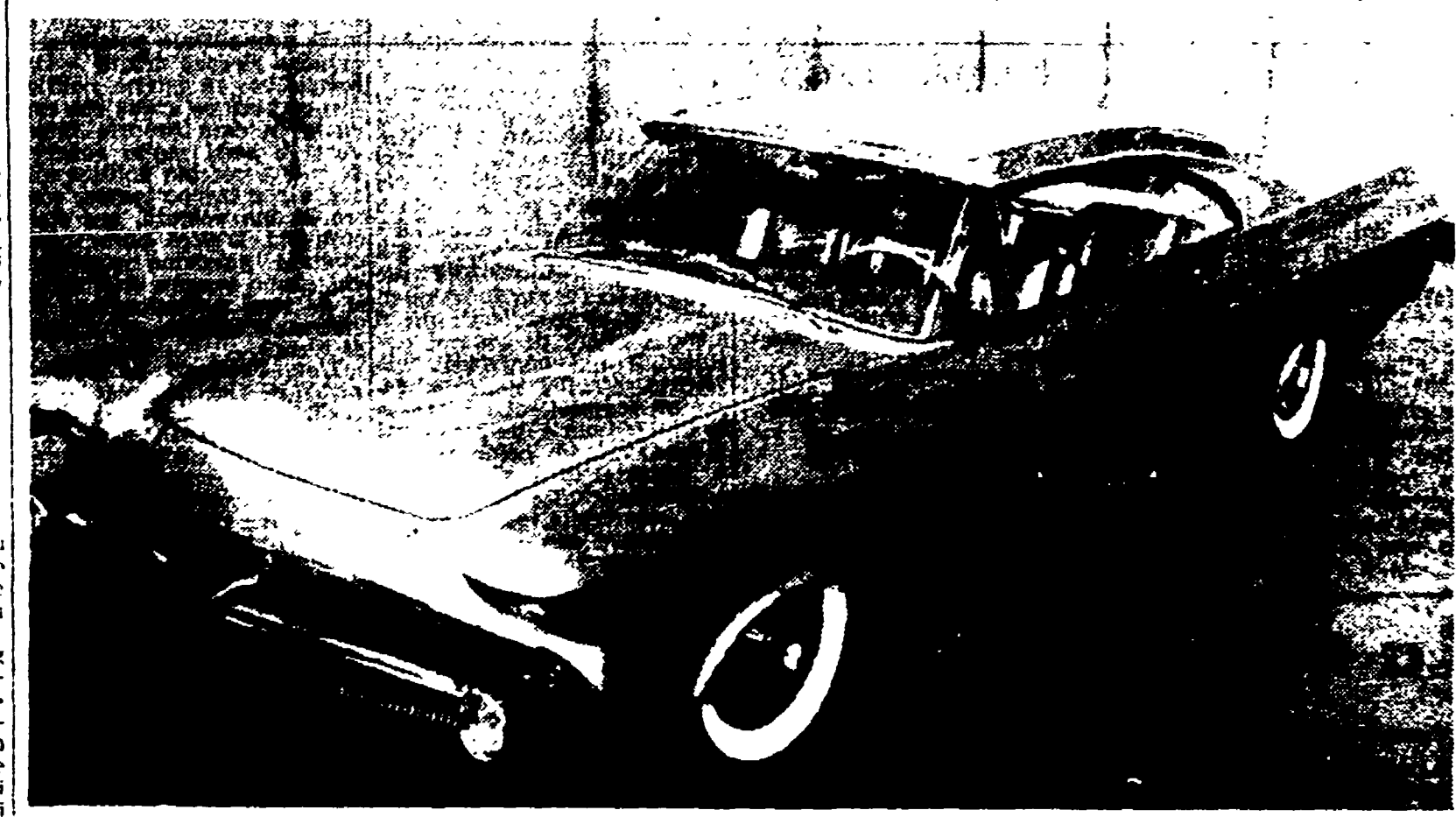
NEW YORK, 27. — Milioni di americani hanno assistito alla televisione alle ultime fasi del disastro navale di oggi.

La National Broadcasting Company (N.B.C.) e Columbia Broadcasting System (C.B.S.) e l'American Broadcasting Company (A.B.C.) hanno proceduto a filmare le fasi del disastro da bordo di aeroplani appostati invariati sull'Oceano.

La «Chrysler» fotografata nello stabilimento Ghia di Torino, prima dell'imbarco sull'«Andrea Doria»

Una «Chrysler» da 100.000 dollari giace in fondo al mare col «Doria»

Era un prototipo costruito con carrozzeria speciale di gran lusso dalla azienda torinese Ghia in 18 mesi di lavoro — Sono andati perduti anche i disegni



La «Chrysler» fotografata nello stabilimento Ghia di Torino, prima dell'imbarco sull'«Andrea Doria»

Si è appreso che a bordo del transatlantico «Andrea Doria» era imbarcata una vettura speciale «Chrysler» di concezione rivoluzionaria, appositamente costruita a Torino per la grande casa automobilistica americana. Questa vettura, che era costata 100.000 dollari pari a oltre 100 milioni di lire e che è stata a poco con la nave, doveva essere presentata per la prima volta al pubblico americano. L'auto era assicurata.

Questa la notizia d'agenzia. La nostra redazione torinese ci informa che si trattava di un'auto con carrozzeria lussuosa costruita dalla carrozzeria torinese Ghia su ordinazione della casa automobilistica americana. La vettura, denominata «Noseman», era stata realizzata dalle maestranze della carrozzeria torinese in 18 mesi di lavoro. Era un gioiello di tecnica e di eleganza automobilistica, lunga sei metri e cinquanta

Si è appreso che a bordo del transatlantico «Andrea Doria» era imbarcata una vettura speciale «Chrysler» di concezione rivoluzionaria, appositamente costruita a Torino per la grande casa automobilistica americana. Questa vettura, che era costata 100.000 dollari pari a oltre 100 milioni di lire e che è stata a poco con la nave, doveva essere presentata per la prima volta al pubblico americano. L'auto era assicurata.

UN OCCHIO CHE VEDE NELL'OSCURITÀ

Che cos'è il radar

Oggi questo strumento è ampiamente generalizzato - Ne sono muniti anche i vaporetto di Venezia - Come funziona



Questo era l'impianto radar dell'«Andrea Doria»

Perché il radar non ha funzionato, a bordo dell'«Andrea Doria» dello Stockholm, onde impedire che avvenisse la tragica collisione? Questa è la domanda che oggi si pone. Si è possibile progettare un apparato per mezzo del quale una nave proietti un fascio di questi raggi in qualsiasi direzione; i quali raggi, se si imbattono in un oggetto metallico come potrebbe essere un altro piroscafo, saranno riflessi in dietro ad un ricevitore; e

Naturalmente si tratta di sapere «leggere» bene lo schermo del radar, poiché non si tratta di una immagine fissa, ma di una specie di lancetta di orologio che ruota continuamente sul fondo nero, con moto costante, scoprendo in certi punti delle macchinelle bianche, indicati appunto i natanti o gli ostacoli. Tali immagini persistono per qualche frazione di secondo, e bisogna saperle interpretare correttamente.

Il radar, insomma, è un vero e proprio occhio che sa vedere ciò che l'occhio umano non vede. In navigazione si è sempre dimostrato uno strumento estremamente utile, come estremamente utile si è dimostrato in aviazione, nel volo cecco. Purtroppo ciò che è avvenuto dimostra che anche questo modernissimo sistema ha i suoi punti deboli; sembra che i radar più comuni, quelli che si servono di una lunghezza di onda di tre metri, siano soggetti a oscurità e sbandamenti in occasione di certe perturbazioni atmosferiche. In tali casi occorrerebbe usare radar che si servano di lunghezze di onda maggiori, cioè di dieci metri. Ma queste cose le dice la inchiesta che si sta conducendo sulle cause del disastro che ha condotto alla fine della «Andrea Doria».

Perché il radar non ha funzionato, a bordo dell'«Andrea Doria» dello Stockholm, onde impedire che avvenisse la tragica collisione? Questa è la domanda che oggi si pone. Si è possibile progettare un apparato per mezzo del quale una nave proietti un fascio di questi raggi in qualsiasi direzione; i quali raggi, se si imbattono in un oggetto metallico come potrebbe essere un altro piroscafo, saranno riflessi in dietro ad un ricevitore; e

Perché il radar non ha funzionato, a bordo dell'«Andrea Doria» dello Stockholm, onde impedire che avvenisse la tragica collisione? Questa è la domanda che oggi si pone. Si è possibile progettare un apparato per mezzo del quale una nave proietti un fascio di questi raggi in qualsiasi direzione; i quali raggi, se si imbattono in un oggetto metallico come potrebbe essere un altro piroscafo, saranno riflessi in dietro ad un ricevitore; e

La notizia, che diamo in altra parte del giornale, sulla decisione della Società «Italia» di proporre l'immediata ricostruzione dell'«Andrea Doria», investe ora le sfere governative, e in particolare i ministeri finanziari e tecnici.

Il Comitato dei ministri ha esaminato quindi i problemi derivanti dalla scomparsa della «Andrea Doria», ed in particolare quelli relativi alla sua ricostruzione.

Il governo esamina il problema della ricostruzione della nave

Riunito ieri il CIR sotto la presidenza di Segni - Preoccupante orientamento per una revisione delle attuali convenzioni sulle costruzioni navali - I contributi statali sarebbero «a forfait»

La notizia della sciagura avvenuta ieri nell'Atlantico e della perdita della «Noseman» ha vivamente impressionato e sbigottito i tecnici e gli operai della carrozzeria torinese. Vivo dolore ha destato la perdita della preziosa auto anche a Detroit presso la direzione della casa automobilistica americana che aveva ordinato la costruzione.