Tre commissioni d'inchiesta al lavoro per la catastrofe dell'"Andrea Doria,,

Una italiana, una svedese e una americana - Confermato che la "Stockholm,, era fuori rotta

(Continuazione dalla 1. pagina)

cetta Di Micheli, M. Giuseppa Cascio, Gaetana Cataldo, Giuseppe Cirincione, Rosalia Cirincione, Giuseppe Di Grandi, T. Maria Famularoi, M. Annetta Longo, Rosa Margiotta, Alfredo Dequallard, Giuseppina Piacenza, Maria Cardazo, Frank Delleo, Teresa Maria Del Gaudio, Maria Grechi, Francesca Tamicucci, Peter Percudari, Desene Gasperi, Francesco Raimengia, Ada Raimengia, Martin Sejda jr., Jepnid Federico, S. Maria Rigin, Giuseppe (o Giuseppa) Costantini, Agnese Baratta, Margaret Carola, Vita Leoni, Anita Leoni, Vincenza Maroni, Serafina Matteo, rev. Armando Rodriquez, mr Carlos C. Solis, Francesco Palaia, Maria Paladino, Domenico Parmegino, Antonio Perrotta, Margherita Pontecorvi, Sabatina Rizzi.

Su questo elenco, si conoscono alcuni dettagli relativi agli italiani:

Anna Leoni, di 54 anni, partita da Napoli per visitare la figlia Laban Zanarandi, sposata ad un cittadino americano. La signora Zangrandi ha finora cercato invano notizie della madre: sa soltanto che il nome di lei è nell'elenco dei passeggeri del «Doria». Agnese Baratta, di 13 anni, appartenente alla Scala di Milano, e sua madre, Margherita Baratta, di 76 anni. Le due signore Baratta dovevano recarsi a Redwood City (California) per una visita ad una parente. A San Francisco non si hanno notizie neppure della signora Teresina Imbelloni, da Napoli, partita dall'Italia con la Andrea Doria per visitare in California sua sorella Mary Rinaldi. Il marito di Teresina Imbelloni, Giacomo Imbelloni, ha telegrafato alla Rinaldi di essersi salvato dal naufragio insieme al figlio Giuseppe di 14 anni ma di non aver notizie della moglie.

Italiana è anche la signora Laura Bremerman nella lista diffusa dalla «Italia», che si chiamava, da nubile, Laura Pittoni, da Roma.

Le parole di Calamai

Per tutta la giornata di ieri molti giornalisti hanno dato la caccia al comandante della «Andrea Doria», Calamai, per riuscire ad avere conferme — ed eventualmente altri particolari — della dichiarazione che secondo alcuni giornali sarebbe stata da lui resa ieri sera ai radiogiornalisti.

«Sì, ho detto — Questa sarebbe stata la dichiarazione del comandante Calamai — i miei ufficiali hanno accertato che su lo schermo del "radar" era stata segnalata la presenza di un'altra nave che seguiva la stessa direzione di rotta del nostro stesso rimorchiatore. Quando cominciammo ad allontanarci dopo aver aiutato per la "Stockholm", ed il rimorchiatore della nave svedese trasmise a sua volta che si stavano prendendo le misure necessarie per accostare a destra, così come prescrive il regolamento, ed evitare la collisione. Qualche attimo dopo mi fu comunicato che la nave continuava a mantenere la rotta e che si stava avvicinando a velocità sostenuta. Ancora una volta lanciai l'avvertimento sul radar dell'"Andrea Doria" continuò a segnalare che la "Stockholm" si stava avvicinando pericolosamente. Quando ordinai la manovra per togliermi dalla rotta della nave svedese era ormai troppo tardi. La prua della "Stockholm" uscì dalla nebbia ed a tutta velocità investì l'"Andrea Doria".

Queste dichiarazioni sarebbero state fatte nel corso di una conversazione avuta da Calamai ed alcuni ufficiali dell'«Andrea Doria» con alcuni giornalisti, nell'albergo dove alloggiano. Non si tratterebbe di dichiarazioni ufficiali, secondo alcune notizie, ma di un «racconto» dei fatti narrato dal comandante Calamai e corredato da particolari degli ufficiali.

Misteri da chiarire

Naturalmente questi «racconti» e queste «dichiarazioni» hanno letteralmente scatenato i giornalisti in caccia ormai soprattutto di informazioni sul «come» sia potuta avvenire la terribile collisione. Come è noto sono in corso tre diverse inchieste (una delle autorità americane, una italiana e una svedese), ma nulla finora si è potuto sapere, se non che tanto Calamai quanto il capitano della «Stockholm» hanno consegnato a chi di dovere i rispettivi diari di bordo. La Camera dei rappresentanti U.S.A., che ha autorizzato ieri la sua Commissione per la marina mercantile a compiere l'indagine sulla collisione, ha deciso lo stanziamento di 120.000 dollari a favore della Commissione per condurre l'inchiesta. Si presume però che questa non sarà né facile né tanto meno breve, dato anche che ci si trova di fronte a due versioni assolutamente e rigidamente contrastanti. Quella di Calamai è rappresentata egregiamente dalle surriportate dichiarazioni; quella di Nordensen, capitano della «Stockholm», sono tutt'affatto diverse: «I "radar" della mia nave erano in perfette condizioni — ha detto ai giornalisti nel corso di una conferenza stampa. — non posso peraltro nutrire alcuna preoccupazione per i risultati dell'inchiesta sulla sciagura. Non intendo biasimare nessuno, ma dopo l'inchiesta, con tutti i dati a disposizione, potrete giudicare da voi stessi».

«Questo mistero — dicono esperti americani — non solo non si chiarisce, ma diventa sempre più impenetrabile per la perplessità dei grandi interessi che si trovano coinvolti nell'affondamento dell'Andrea Doria». Comunque anche alcuni esperti adducono [illegible] per il fatto che la «Stockholm» [illegible] proprio con l'intento di speronare la nave italiana. [illegible] che, anche per [illegible] la «Stockholm» ha speronato la «Andrea Doria» nella fiancata di dritta. Dalla posizione del corpo della nave, si sarebbe tentati di credere che la «Stockholm» stessa [illegible] la «Doria» [illegible] forse di emergenza, si trovata sinistra. Gli esperti si chiedono come mai il comandante stabilito, pur sapendo che abbiamo «approssimato» la «Stockholm» nel suo spostamento [illegible] non abbia tenuto [illegible] quanto riguarda il comandante della «Stockholm», le ipotesi sono più decise: la nave svedese — dicono — viaggiava sotto costa, spostata tutta sulla dritta rotta, anziché perché [illegible] nel fatto da una convenzione internazionale [illegible] «Andrea Doria» proveniva in senso contrario, dall'Europa, avanzando sulla rotta regolamentare. L'«Andrea Doria» [illegible] l'oceano aperto e potrebbe aver corretto la sua rotta proprio per l'avvistamento della «Stockholm» e per una misura precauzionale, data la presenza della nebbia. Improvvisamente, però, la «Stockholm» deve aver virato verso dritta ossia verso la direzione dalla quale proveniva la «Doria», che avrebbe così certamente intercettato. A questo punto i tecnici si domandano: se la «Stockholm» ha virato a dritta, non deve aver seguito la sua manovra sullo schermo «radar», altrimenti avrebbe dovuto vedere che la «Doria» proseguiva il suo corso regolamentare senza alcuno spostamento e che quindi l'avrebbe scontrata di prua contro la fiancata destra. Può darsi che la valutazione della velocità della «Doria» non sia stata apprezzata giustamente, per ricavare il punto in cui le due navi si sarebbero certamente scontrate. Nell'ultimo momento che ha preceduto la collisione, la «Stockholm» stava forse manovrando senza il costante controllo «radar», altrimenti avrebbe visto che il transatlantico rimaneva sulla sua rotta.

Come si vede, c'è di che polemizzare e indagare. L'azione giuridica potrebbe durare anni. Le compagnie di assicurazione parteciperanno a questo compito delicato della ricerca di eventuali responsabilità e del regolamento degli indennizzi. Rappresentano tra l'altro, soprattutto [illegible] il carico dell'«Andrea Doria», gli effetti dei passeggeri e dei marinai. I danni causati alla «Stockholm» renderanno necessarie riparazioni estremamente costose e infine occorrerà far fronte alle assicurazioni personali per i morti e gli scomparsi. I primi versamenti assicurativi sono stati comunque già effettuati, con rapidità davvero ammirevole. La «Johnson e Higgins» di New York ha infatti indirizzato ad una casa londinese due assegni per complessivi 2 165.859 dollari, corrispondenti alla sua quota di assicurazione di 16 milioni di dollari, fatta sullo scafo del transatlantico italiano.

Nella giornata di ieri sono arrivati intanto gli ultimi superstiti dell'«Andrea Doria». E qui si inserisce un drammatico episodio, la bambina italiana Norma Di Sanzo, che il padre aveva gettato in una scialuppa nel disperato tentativo di salvarla, e deceduta al Brighton-Marine Hospital dopo essere stata invano sottoposta ad un difficile intervento chirurgico al capo.

Com'è morta Norma

Quando si sarà avuta la certezza del naufragio dell'Oceano, il direttore della guardia costiera, giunto sul luogo, la tragedia, aveva partito lagrimandosi sul nascere e [illegible] ospedale maggiore di Boston, il primo «fiorentino» [illegible] «Stokholm» aveva chiesto un immediato soccorso medico. Tutta la stampa americana, nelle prime edizioni straordinarie, ebbe come prima fotografia quella [illegible] posato sul pezzo [illegible] dell'ospedale maggiore di Boston, mentre lo stesso pilota ed il suo assistente adagiavano su una [illegible] bimba avvolta in coperte bianche. Era la piccola Di Sanzo, ma naturalmente ancora non era stata identificata. Alcuni giornalisti [illegible] — e riuscirono a identificare — i suoi genitori quando questi sbarcarono dall'«Ile de France» con il primo contingente di naufraghi. Stavano passando attraverso i controlli istituiti per la identificazione, chiedendo costantemente cosa fosse successo alla loro bambina. Furono fatti sedere a un posto di assistenza della «Croce Rossa» ma essi ripetevano la solita frase: «La nostra bambina, la nostra bambina» e fu per primo il padre, un uomo di poco più di trent'anni, a raccontare: «Volevo che si salvasse. Gridavo alle prime scialuppe che c'era una bambina. Ero quasi sul bordo dell'acqua. Insieme con mia moglie Filomena, avevamo deciso di salvare almeno la bambina perché tanto a New York c'era lo zio che l'avrebbe accolta come un padre. Qualcuno da una scialuppa tese le braccia verso di me. Ed io ho lanciato Norma verso la barca. Temevo che se mi fossi lanciato con lei nell'acqua avrei potuto perderla perché non so nuotare. La barca si andava riempiendo di gente e ho temuto che poi non ci sarebbe stato più posto per la bambina. Perciò l'ho lanciata. Ma non sono riuscito a prenderla subito. Deve aver battuto la testina contro il bordo della barca di metallo. Stava per cadere in mare: l'hanno afferrata per miracolo perché una oscillazione della barca la stava facendo cadere in mare. Ho chiesto come stesse, ma non mi hanno risposto. Una signora che doveva essere ferita l'ha presa sul suo grembo e stava voltandosi verso di noi ma la barca s'è girata ed è partita». La piccola Norma, nel frattempo, era stata portata all'ospedale svenuta e sanguinante. Non si è mai svegliata. Le hanno fatto una operazione al cranio per rimuovere un ematoma, ma era troppo tardi. Quando ieri i genitori sono arrivati, la madre è svenuta due volte, mentre si approssimava al lettino. Stanotte la bimba è spirata, con i genitori accanto al letto.

Tutta la stampa americana dedica ancora lunghi commenti alla sciagura. Unanime il riconoscimento del valore e dell'abnegazione dei membri dell'equipaggio del transatlantico italiano. (Ancora una volta il comandante Calamai, nel corso di una conferenza stampa, ha elogiato il coraggio dei membri dell'equipaggio, ricordando che «se non fosse stato per il coraggio dei miei ufficiali e degli uomini e per la collaborazione e la comprensione dei passeggeri, le operazioni di salvataggio sarebbero risultate molto più pericolose e forse non avrebbero portato a tanto soddisfacente risultato. Calamai ha poi smentito recisamente che membri dell'equipaggio si siano posti in salvo prima dei passeggeri: «L'ufficiale di guardia — ha precisato — ad un certo momento mi comunicò che a bordo non vi erano più passeggeri: io soltanto allora che pensai alla salvezza degli uomini dell'equipaggio rimasti con me».

«Per il momento — scrive il New York Herald Tribune — tutto diviene secondario se paragonato alla magnifica opera di soccorso che è stata compiuta nella notte sull'Atlantico. Indubbiamente si è trattato di una delle più massicce e trionfali operazioni di salvataggio della storia marinara».

Il New York Times, la cui redazione ha sofferto un lutto personale con la morte del Carmelo Ciamarra, che, come noto, per molti anni è corrispondente da Roma del l'autorevole quotidiano, commenta anche esso che la «lezione del coraggio, un atto di sacrificio ha brillato nella oscurità della notte, della nebbia e dell'errore umano». «Ma — aggiunge il giornale — l'"Andrea Doria", costruita con orgoglio e con amore, che ha trasportato molte migliaia di passeggeri nel corso della sua breve esistenza, non ha navigato invano. Essa fu creata da artefici superbi e quando è sparita e rimasta la prora, sulla superficie delle acque, che l'arte marinaresca ed il valore non sono periti».

NEW YORK — Tre superstiti genovesi del naufragio del «Doria» ridono allegramente dopo aver ritirato del vestiario alla Croce Rossa (Da sinistra: Luigi Dal Gatto, Vincenzo Oliviero e Giuseppe Samcine) (Radiofoto)

Due bimbi annegano presso le loro case

MODENA, 28. — Una bambina di quattro anni e un piccolo di due sono annegati a pochi passi dalla loro abitazione a Formigine ed a Castelnuovo.

La piccola Maria Angela Mari abbandonando il cortile della casa colonica dei genitori si è avviata a una profonda pozza che serve da abbeveratoio. Scivolò sull'argine dopo pochi passi scivolava nell'acqua annegando miseramente. Analoga sorte è toccata al piccolo Marco Leri di venti mesi abitante a Castelnuovo Rangone.

Il bimbo muovendo i stenti primi passi si avvicinava ad un abbeveratoio dentro al quale finiva affogando.

NEW YORK — Il comandante Calamai parla coi giornalisti subito dopo il suo sbarco (Radiofoto)

500 radiogrammi sono giunti a Genova da New York per rassicurare le famiglie dei marinai e dei passeggeri

Nessuna speranza di recuperare lo scafo dell'"Andrea Doria,, - Come è stata accolta la decisione della Società Italia
La complessa questione assicurativa - Quattro miliardi già posti a disposizione da due compagnie assicuratrici

NOSTRO SERVIZIO PARTICOLARE

GENOVA, 28 — Oltre 500 radiogrammi sono giunti da New York nella nostra città in queste ultime 24 ore. Recano le firme di marittimi e di passeggeri che erano a bordo dell'«Andrea Doria» inabissatasi nelle acque americane giovedì all'alba, sono annunci che disperdono un'angoscia protrattasi per lungo tempo, che riportano in tante famiglie un po' di tranquillità.

Un episodio tra i tanti può dare una idea di ciò che tali cablogrammi significano: al n. 26 di via Casaregis abita la famiglia Collu. Adriana Collu era partita a bordo dell'«Andrea Doria» per il suo primo viaggio come infermiera, il 17 luglio; alla stazione marittima era stata salutata dalla madre e dal fidanzato. Il mattino del 26, la notizia della collisione e dello speronamento della nave giunse nella famiglia Collu come un annuncio di tragedia; la madre di Adriana, che concentra su questa figlia un amore infinito, sembrava sul punto di perdere la ragione per il dolore. Via Italcable, furono trasmessi a New York due angosciosi messaggi richiedenti notizie, e quindi iniziò l'attesa.

Attesa drammatica che, con la famiglia Collu, è vissuta da quasi duemila famiglie a Genova e un po' in tutte le città d'Italia. Nel cuore della notte di ieri, un fattorino della stessa Italcable recapitava in via Casaregis la risposta di Adriana: «Salva. Benissimo».

Di questi annunci, come abbiamo detto, ne sono giunti oltre 500. Uno di essi era dell'avvocato Lavarati: un commercialista notissimo a Genova e anche in Lombardia, il quale si era imbarcato sull'«Andrea Doria» per un viaggio di piacere con la moglie. L'avvocato, nel trambusto determinatosi sul transatlantico mentre l'inclinazione di quest'ultimo si faceva più pericolosa, perdette di vista la consorte. Credette che ella fosse deceduta, e in tal senso radiocomunicò a Genova; a New York la ritrovò in un ospedale: salva.

Numerosi, impossibili ad elencare anche sommariamente, sono gli episodi di questa natura. Stamane, alla folla che ancora staziona dinanzi alla sede della società «Italia» in piazza De Ferrari, si sono uniti alcuni marittimi giunti ieri con la «Cristoforo Colombo»; si tratta di: Vittorio Brescia, la cui moglie, sull'«Andrea Doria», era diretta a New York dove vive un loro figlio; di Francesco Marazzo, che sul transatlantico affondato aveva il padre, anch'egli marittimo. Con essi, vi erano altri membri dell'equipaggio della «Colombo» i cui familiari erano imbarcati sulla «Doria».

4 milioni di dollari il valore delle merci

Nel complesso, però si può dire che, sia a seguito dei cablogrammi pervenuti, sia per le decisioni prese ieri in merito alla ricostruzione sollecita di una nuova unità del tipo di quella affondata dal Comitato direttivo della società «Italia», la tensione in seno all'opinione pubblica genovese è andata allentandosi. Negli uffici di piazza De Ferrari l'attività continua però a permanere quanto mai intensa. Si sta cercando di tracciare un primo quadro riassuntivo dei danni e, per il momento, di quelli riportati a seguito della totale perdita del carico.

A Genova, a Napoli ed a Gibilterra sull'«Andrea Doria» erano state imbarcate merci per un valore complessivo di quattro milioni di dollari, coperti dall'assicurazione. Per quanto riguarda lo equipaggio, le indennità per il perduto corredo prevedono un importo pari a 450 mila lire per il comandante, 510 mila lire per il capo-macchina, 319 mila per gli ufficiali, 226 mila per gli allievi ufficiali, 170 mila per i marinai e 146 mila per il personale inferiore.

Un po' meno chiare, per il momento risultano negli ambienti tecnici di Genova, le condizioni dell'assicurazione che era stata fatta presso il Lloyd's di Londra, per l'«Andrea Doria». Come è noto, l'importo di tale assicurazione era stato registrato per una somma pari a 32 milioni di dollari corrispondenti ad oltre 20 miliardi di lire italiane. Risulterebbero così coperti 10 milioni di dollari del valore della nave. Il rimborso del resto sarebbe a carico di società italiane, a loro volta assicurate per il 55-60 per cento presso i Lloyd's di Londra e per una quota minore presso società americane.

Il comandante Nordensen

Uno dei più gravi colpi nella storia dei Lloyds

La questione giuridico-legale, che sarà sollevata per il pagamento della indennità alla società «Italia» è destinata a richiamare l'attenzione di studiosi e di economisti, perché si tratta della più grossa partita che i Lloyd's di Londra dovranno affrontare dopo il 1949, dopo cioè l'affondamento, avvenuto durante il primo viaggio, della «Magdalena», e forse di una delle più elevate della storia nautica.

Intanto, prima ancora di conoscere l'esito delle perizie e delle inchieste sia sull'entità del danno che sulle responsabilità oggettive della collisione, la direzione generale della Compagnia Assicurazioni Generali di Venezia ha fatto sapere di aver già posto a disposizione della società «Italia» 3 milioni di dollari.

Anche la casa Johnson e Higgins di New York ha indirizzato ad una casa londinese due assegni per complessivi 2 milioni 165.859 dollari, corrispondenti alla sua quota di assicurazione di 16 milioni di dollari, fatta sullo scafo del transatlantico italiano.

Un aspetto del problema posto dall'affondamento dell'«Andrea Doria», e del massimo interesse, riguarda il possibile recupero della nave. Esistono in proposito alcune dichiarazioni dei dirigenti della SORIMA, una società genovese universalmente nota per le operazioni del genere compiute in tutti i mari. Secondo i suddetti dirigenti, il recupero della «Andrea Doria» è impossibile; ciò in primo luogo perché il transatlantico si trova ad una tale profondità e ha un tale peso — 30 mila tonnellate — da non consentire in alcuna maniera il sollevamento. Occorrerebbe che la sua inclinazione fosse di 90 gradi per poterla spostare e quindi con i cassoni pneumatici tentare l'estremamente improbabile sollevamento.

Ma vi sono altre ragioni che possono essere così sintetizzate: 1) la zona dove la nave è affondata si trova in mare aperto; 2) esistono correnti contrastanti da 2 a 3 miglia; 3) c'è quasi in permanenza una nebbia fittissima provocata dall'incontro sottomarino di una corrente fredda e di una calda e la visibilità, di conseguenza, è scarsissima. Sul fondo marino, poi, la visibilità è pressocché nulla.

C'è da considerare inoltre che il periodo stagionale lavorativo è brevissimo: dura dalla fine di maggio alla fine di agosto. Il pericolo di improvvise e furiose mareggiate, solite in quel tratto di mare, poi, se non esistessero altre ragioni, renderebbe tanto precaria l'azione di recupero da indurre a rinunziarvi comunque.

La sorte dell'«Andrea Doria» è così definitivamente segnata. Quella che è stata una tra le prime e più perfette unità della nostra marina mercantile del dopoguerra è destinata a rimanere sul fondo del mare, ad essere corrosa in una lenta ma continua azione della salsedine, ad essere via via nel tempo trasformata in un rudere di ferro informe. Le sue splendide attrezzature, i suoi addobbi, l'arredamento lussuoso delle sue cabine e dei suoi saloni, tutto ciò che la rese famosa e la fece preferire a tutte le altre, sono destinate ad essere distrutte nel terribile silenzio del fondo marino.

A. G. BAROPI

La piccola Norma partì da Milano sognando il mare e l'America lontana

Il padre era venuto da Napoli a Milano in cerca di lavoro ed ora, come radiotecnico, sperava di trovare una occupazione a New York dove vivono altri cinque suoi fratelli

(Continuazione dalla 1. pagina)

un vicino di casa del D. Sanzio, si è sentito venir meno, quando gli hanno riferito la terribile notizia della morte della «nipotina». «Mi chiamava sempre nonnetto — ha saputo solo mormorare, tra le lacrime, dopo essersi ripreso dal primo momento di smarrimento profondo — Veniva sempre da me, nell'officina o a casa e io non mi stancavo di farla giocare. Era veramente come una nipotina».

Ma, con la famiglia Astori, tutti gli altri inquilini, da quasi stabile amavano definirsi la piccola famiglia D. Sanzio. Avevano visto giungere cinque anni fa, nel 1951, i due giovani sposi di un lontano paese, Gazzano Appio, in provincia di Napoli. Tullio Di Sandro era venuto solo e disoccupato nella grande città del Nord, in cerca di un lavoro; ed era stato fortunato, perché le sue qualità di radiotecnico erano state ben presto apprezzate ed egli era stato assunto in un importante stabilimento, nel quale, al momento della partenza per l'America, ricopriva la carica di capo-reparto. L'anno dopo, nel 1952, era nata Norma e gli inquilini la avevano vista crescere giorno per giorno e diventare una bellissima bambina bruna, bianca e rossa, gaia e vivace. Come tutta la famiglia Di Sanzio era stimata per la sua esemplare unità, affettuosità e pronta, così la piccola era diventata la beniamina di tutti gli inquilini.

Ma negli Stati Uniti si trovavano già altri 5 fratelli di Tullio Di Sandro ed egli aveva sempre sperato di potere un giorno ricongiungersi ai suoi familiari. Dall'America egli riceveva finalmente, qualche mese fa, la notizia che al suo arrivo avrebbe subito trovato un buon posto, presso una ditta americana. Svolte le pratiche necessarie per poter emigrare negli Stati Uniti, Tullio Di Sandro, con la moglie e la figlioletta, lasciava Milano il 2 giugno scorso, allo scopo di soffermarsi prima del grande viaggio, alcune settimane nella casa dei vecchi genitori, nel paese natale in provincia di Napoli. Infine, il 17 luglio, la famiglia si imbarcava a Genova sull'«Andrea Doria», per un viaggio che ai loro occhi aveva i colori della speranza, che aveva riempito di gioia il piccolo cuore della bimba, e che si doveva invece rivelare funesto.

Si è appreso, intanto, un altro particolare, che aggiunge un tocco di fatalità alla triste vicenda dei Di Sandro. Durante l'ultima guerra, infatti, uno zio di Tullio Di Sandro era ufficiale di macchina sulla vecchia nave da battaglia «Andrea Doria», che venne colpita duramente da un attacco di aerosiluranti inglesi nel porto di Taranto: l'ufficiale si salvò per miracolo. Ora, a dodici anni di distanza, tre membri della stessa famiglia hanno vissuto un altro terribile dramma, su una nave che portava lo stesso nome della vecchia corazzata.

Un'altra coppia di coniugi milanesi ha vissuto il dramma dell'affondamento del transatlantico Doria: si tratta dell'ing. Franco Crespi, di 32 anni, e della moglie Giuliana Mazzola, abitanti in via Zuretti 21. Si erano imbarcati a Genova il 17 luglio, in cabina di prima classe, diretti in America soprattutto a scopo di affari.

L'ing. Crespi, infatti, assistito al montaggio e al relativo collaudo presso una grande azienda farmaceutica di New York, è una specie di genio per la formazione delle supposte, brevettata dal giovane ingegnere milanese ed attualmente già installata nei principali istituti chimici italiani ed europei.

La notizia dello speronamento era stata appresa dal padre del Crespi, che ha uno studio legale in via Brera 6 fin dall'altro ieri mattina ma l'aveva taciuta alla moglie, signora Lina Aquzzi, perché sofferente di cuore. Sono stati i giornali usciti nell'edizione straordinaria del pomeriggio a informare la madre del Crespi della sciagura, che coinvolgeva suo figlio e la sua giovane sposa.

L'avv. Piero Crespi si metteva allora in contatto telegrafico con la ditta «Roland Corporation» depositaria del brevetto della macchina Crespi in America: alle 18.20 dell'altro ieri la «Roland» telegrafava alla sua sede milanese avvertendo di aver ricevuto da bordo dell'Ile de France un radiogramma dell'ingegner Crespi, nel quale pregava di avvertire i familiari che sia lui che la moglie godevano ottima salute.

Un altro telegramma tranquillante è giunto a Milano, alla signora Irma Soncini, il cui marito Guglielmo era imbarcato sulla nave come «barman». Dopo due giorni di ansia, da Nuova York un messaggio ha rassicurato la signora che il marito non ha riportato ferite gravi.

Tenta di uccidere la moglie per amore di una ragazza

SANTERAMO (Bari), 28 — Un giovane contadino ha tentato di uccidere a colpi di pistola la moglie. Lucia Spano di anni 26, che è stata ricoverata in ospedale in imminente pericolo di vita. Un proiettile penetrato dalla bocca, è uscito dalla nuca lederdole gravemente gli organi interni del collo.

Lo sparatore, Antonio Sicari di anni 26, è stato consegnato ai carabinieri da alcuni commilitoni.

Il contadino ha tentato, in un primo tempo, di sostenere che la moglie era rimasta ferita da un proiettile partito improvvisamente dalla pistola che stava pulendo, ma successivamente, anche per le dichiarazioni dei testimoni oculari, il Sicari ha confessato di avere deliberatamente fatto fuoco sulla moglie, egli da alcuni mesi aveva una relazione extra coniugale con una contadina veneziana.

GIOLLINO
il gelato del Bambino