L'AMMIRAGLIO BIGLIARDI RICEVUTO DAL VICEPRESIDENTE DEL CONSIGLIO

L'inchiesta sull'affondamento della "Doria„ non si concluderà che tra parecchi mesi

Disposta la concessione di decorazioni agli equipaggi delle navi soccorritrici - La Società Italia difende l'eroico comportamento degli ufficiali e dei marinai italiani - Indennizzi per un miliardo e 400 milioni di lire richiesti finora da privati

L'ammiraglio di squadra Bigliardi, presidente della commissione speciale d'inchiesta per l'affondamento della turbonave «Andrea Doria», rientrato ieri mattina a Roma, è stato ricevuto al Viminale dal vice presidente del Consiglio on. Saragat, al quale ha presumibilmente riferito sui primi contatti avuti a Genova e sull'imminente inizio dei lavori della commissione.

Subito dopo, egli ha rilasciato una dichiarazione che conferma in sostanza quelle fatte venerdì a Genova.

«La commissione — ha detto — inizierà prossimamente a Roma i suoi lavori. E' prevedibile che detti lavori si prolungheranno alcuni mesi e sino al termine di essi non sarà possibile trarre conclusioni in merito alle cause che hanno determinato la perdita della nave».

Queste le parole dell'ammiraglio Bigliardi. In sede governativa, si deve registrare ancora una reazione alla protesta elevata da una parte della stampa contro la scarsa iniziativa dimostrata dalle autorità consolari nell'esprimere la gratitudine del nostro paese al comandante e all'equipaggio dell'«Ile de France» che così validamente si sono adoperati per soccorrere i naufraghi dell'«Andrea Doria». Si afferma, invece, che al momento dell'arrivo della nave francese a New York, le più alte autorità italiane si recavano a bordo per congratularsi personalmente con il comandante dell'«Ile de France» per la perizia e l'abnegazione con cui ufficiali ed equipaggio si erano prodigati nelle operazioni di salvataggio. Altrettanto faceva l'ambasciatore a Parigi Quaroni sia nei confronti dell'equipaggio del transatlantico, sia verso la società armatrice, sia infine verso il governo francese. Era, del resto, il meno che il governo potesse fare. Ora, sono allo studio le onorificenze. Sono già stati chiesti i nominativi degli ufficiali e dei membri dell'equipaggio francese che si sono particolarmente distinti nel portare aiuto ai passeggeri della nave affondata. Altrettanto è stato chiesto all'ambasciata di Washington per gli equipaggi delle navi soccorritrici americane.

Dopo aver taciuto per dieci giorni, l'agenzia newyorkese della Società «Italia» è intervenuta ieri per difendere il buon nome dell'equipaggio, oggetto — come è noto — di interessate e infondate accuse. La dichiarazione ufficiale dell'«Italia» esprime profonda indignazione per le critiche ed elogia l'azione degli ufficiali e dell'equipaggio nel trarre in salvo oltre 1650 passeggeri, «azione questa che è senza precedenti nella storia marinara».

La dichiarazione prosegue ricordando come le liste dei naufragi mostrino che i morti ed i dispersi si trovassero in cabine situate nell'area che è stata speronata dalla prua dello «Stockholm».

«Nessuno che si sappia — prosegue il comunicato — è perito durante le operazioni di salvataggio. Quei passeggeri che sono rimasti sulla «Doria» sino alla fine hanno testimoniato del fatto che nessun membro dell'equipaggio si è reso colpevole di aver mancato al proprio dovere. Ritornati alle loro case e dopo un periodo di riposo, molti passeggeri hanno tenuto a difendere l'equipaggio. Naufraghi che avevano accusato l'equipaggio si sono scusati di aver parlato troppo affrettatamente, altri hanno detto che le loro dichiarazioni sono state mal riferite dalla stampa».

Dopo aver citato le numerose e già note testimonianze, la dichiarazione conclude: «Dieci giorni dopo il tragico disastro, la verità sta emergendo a comprovare che l'equipaggio della "Andrea Doria" si è comportato bene».

Ma ormai, come dicevamo ieri, i racconti dei naufraghi e le testimonianze da ogni parte hanno reso sempre più inverosimili le prime dichiarazioni da parte di alcuni scampati (comprensibili del resto per lo *choc* subito) e dei marinai svedesi.

Un'altra significativa testimonianza è venuta da una lettera aperta inviata al «New York Times» da Helen Cooper, una studentessa americana di West Port nel Connecticut.

La signorina Cooper scrive: «Mi duole che alcuni miei compagni di viaggio abbiano formulato critiche in termini che non riflettono la verità e sono comunque manifestazione dello stato di scossa nervosa e di abbattimento in cui essi si trovavano. Io e molti di coloro che firmarono la dichiarazione di critica non sapevamo quello che facevamo e ciò che si sarebbe stato loro attribuito e la prova è che la petizione era redatta in inglese ed assai pochi erano i naufraghi sul «Cape Ann» che conoscevano l'inglese. Quello che io ho visto nelle ore che sono rimasta a bordo della nave capita e durante il mio salvataggio, operato appunto da un membro dell'equipaggio della «Doria», mi da ragione di ammirare l'azione ed il comportamento degli ufficiali e dell'equipaggio e sono ad essi grata. Essi hanno fatto fronte alla sciagura con coraggio ed intelligenza e più che adempiere soltanto al loro dovere e alle loro responsabilità hanno scritto la pagina del più eroico salvataggio nella storia».

E infine, continuano a crescere le domande di risarcimento danni contro le compagnie armatrici dell'«Andrea Doria» e della «Stockholm». La più elevata è stata avanzata ieri da un gruppo di 79 assicuratori, commercianti, spedizionieri marittimi e compagnie, che reclamano complessivamente la somma di 900.000 dollari (circa 600 milioni di lire). Il carico perduto si trovava a bordo dell'«Andrea Doria». La domanda accusa la «Stockholm» di «negligenza in navigazione».

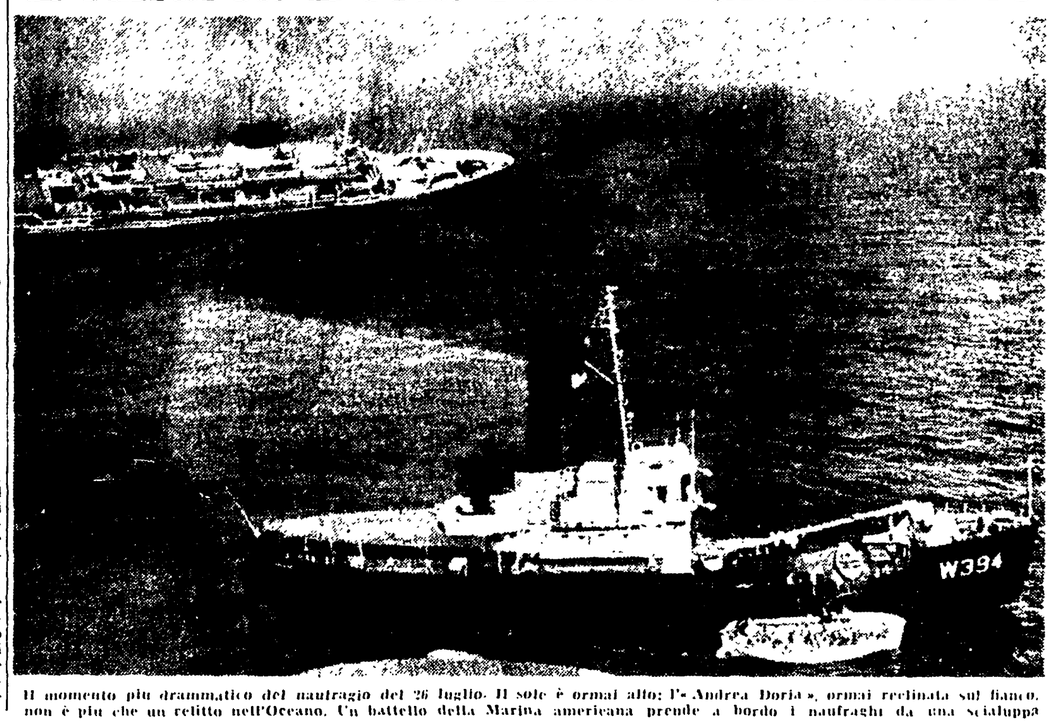
Le richieste di risarcimento presentate ieri superano comunque il milione di dollari poichè la signora Marie Urban, di 76 anni, ha pure deciso di citare le due compagnie, chiedendo 350.000 dollari di risarcimento per lesioni e perdite materiali 100.000 dollari varrebbe, da sola, la «insostituibile» agenda personale sulla quale la vecchia signora appuntava gli elementi per una biografia del marito defunto, un noto architetto americano. Il totale delle sei domande presentate questa settimana giunge così a 2.277.100 dollari (oltre un miliardo e 400 milioni di lire).

Tutte queste cause civili, si ritiene, saranno esaminate dalle corti americane. Alla Corte federale degli Stati Uniti si rivolgeranno probabilmente anche le due società armatrici per la causa civile sui danni; anche se — secondo voci che prendono consistenza — non si esclude che possa in ultimo intervenire un compromesso in maniera che i due consorzi assicurativi si dividano l'onere.

Altri clandestini fermati a Ventimiglia

VENTIMIGLIA, 4. — A pochi giorni di distanza dal fermo dei sedici braccianti di Ravanusa (Agrigento), sorpresi in procinto di emigrare clandestinamente, altri 11 siciliani sono stati fermati dalla polizia nei pressi del confine di Ventimiglia, mentre cercavano di passare clandestinamente in Francia. Il fatto ha rafforzato negli organi della polizia la convinzione che in Sicilia esistano organizzazioni tendenti a favorire l'espatrio clandestino.

L'Andrea Doria relitto sull'Atlantico



Il momento più drammatico del naufragio del 26 luglio. Il sole è ormai alto: l'«Andrea Doria», ormai reclinata sul fianco, non è più che un relitto nell'Oceano. Un battello della Marina americana prende a bordo i naufraghi da una scialuppa

IL RITORNO DELL'EQUIPAGGIO DELLA «DORIA»

Altri 47 marinai giunti alla Malpensa

156 hanno già raggiunto le famiglie - Altre 400 persone rimpatrieranno con la «Cristoforo Colombo»

DALLA NOSTRA REDAZIONE

MILANO, 4. — Con un altro aereo di linea della LAI proveniente da Nuova York, verso le 14.30 di oggi è giunto all'aerodromo della Malpensa il quarto gruppo di naufraghi della turbonave «Andrea Doria». Lo scaglione odierno è il più numeroso dei precedenti, essendo composto da 47 marittimi e del personale di bordo della nave affondata nell'Atlantico.

Con l'arrivo di oggi, i naufraghi rientrati in patria salgono al numero di 156.

Tutto il resto dell'equipaggio, che contava complessivamente circa 550 persone, si imbarcherà in settimana sulla «Cristoforo Colombo».

Come nei rimpatri precedenti, l'aereo lungo la rotta si era abbassato sul mare, nel punto in cui l'«Andrea Doria» è affondata. Con emozione e commozione, i reduci del naufragio hanno così reso l'estremo omaggio alla loro bella nave.

Ad attendere i reduci erano anche oggi le autorità, i parenti, ed i funzionari della Società Italia. Non era con la comitiva di rimpatriandi il marittimo Arrigo Pagnini, rimasto a New York, mentre si erano aggiunti il triestino Francesco Viviani e i genovesi Francesco Betrò, Luigi Caviglia e Letterio Rizzotto. Oltre al Viviani, altri quattro erano i triestini: Renato Rocco, Giuseppe Pitacco, Giacomo Skerl e Francesco Martinelli.

Questi è disceso dal velivolo reggendosi con le stampelle: aveva il piede destro ingessato in conseguenza delle fratture riportate in un incidente durante il naufragio.

Ha narrato la terribile avventura di cui è stato protagonista e come rimase ferito nel soccorrere i passeggeri. Fu raccolto a bordo della «Stockholm» e curato successivamente all'ospedale St. Vincent di New York. «Non dimenticate di dire — ha concluso che bisognerebbe fare un monumento al comandante della «Doria» e agli ufficiali».

Anche il milanese Guglielmo Soncini, barman di prima classe, e già più volte intervistato dalla stampa americana, si è soffermato in particolare sulla prontezza dell'azione svolta dall'equipaggio nel salvataggio dei passeggeri. Ha polemizzato in merito alla insinuazione tatta, secondo cui i membri dell'equipaggio si sarebbero per primi salvati sulle scialuppe dell'«Andrea Doria». Sulle scialuppe che sono state calate in mare — egli ha detto — sono discesi il numero minimo di marinai che ne consentisse la manovra ed i numerosi viaggi di andata e ritorno tra la «Doria» che affondava e le navi di soccorso.

Soncini ha riconfermato come i membri dell'equipaggio abbiano assunto subito i ruoli previsti in caso di naufragio. «Tutto è stato fatto in brevissimo tempo — ha concluso il barman, che nel naufragio è rimasto contuso al torace. «E la prova è proprio il fatto che più di mille persone hanno potuto lasciare la nave senza conseguenze per la loro incolumità».

Il meccanico napoletano Legantino Del Gaudio ha detto: «Un solo giudizio vale su di noi ed è quello del comandante del «Thomas», uno dei trasporti americani di soccorso, un uomo con 35 anni di carriera. Il comandante ha detto: «questo salvataggio è, nella storia della marina di tutto il mondo — questo è il più bell'elogio che potesse essere fatto a noi».

LE HAVRE. Jean Pierre Guillou, il più giovane dei soccorritori dell'«Andrea Doria». Mozzo di bordo sull'«Ile de France», egli ha ricevuto una decorazione dal nostro console per l'opera prestata nelle drammatiche ore

NEL RACCONTO DI UN NAUFRAGO I MOMENTI INDIMENTICABILI DELLA TRAGEDIA

La prua contorta della "Stockholm„ si trascinò via la piccola Linda

La storia di Carlo Piccardo - L'incredibile vicenda della figlia di Cianfarra - Gli sforzi per convincere Calamai ad abbandonare la nave - Una lettera del comandante

DALLA NOSTRA REDAZIONE

GENOVA, 4. — Un naufrago, il primo cameriere Carlo Piccardo di Voltri, ci ha raccontato ieri questa storia che riferiamo integralmente perchè ci sembra degna di un certo interesse.

Alle 23.15 di quella notte ero nella mia cabina sul ponte superiore; stavo fumando una sigaretta. Il giorno dopo saremmo giunti davanti alla baia di New York, quindi dovevo alzarmi presto. Uno degli ultimi viaggi questo sul «Doria», perchè poi sarei andato in pensione; pensavo se sarei riuscito ad adeguarmi subito ad una vita diversa... La serata era calda, e da nord spirava una leggera brezza. Il mare sciabordava sottoroce contro i fianchi della nave; eravamo avvolti in una nebbia densa, lattiginosa, e il suono intermittente della sirena si univa alle note smorzate dell'orchestra.

La cosa è accaduta esattamente a metà del tango: ho gettato la sigaretta e sono accorso sul ponte: subito non ho preso la cintura di salvataggio; ero assai lontano dal supporre quanto stava per accadermi. E a questo punto qualcosa di chiaro è emerso dalla nebbia per esserne subito inghiottito: nello stesso tempo ecco la voce degli altoparlanti: «Tutti gli uomini al posto abbandono nave!». Questa frase ha un significato preciso per noi: vuol dire che dobbiamo accorrere ciascuno al «punto di riunione»: chi alle scialuppe, chi ai servizi di emergenza, chi ai posti antiincendio.

Che cosa ho pensato in quel momento? E' strano, ma non riesco a ricordarlo con esattezza; ci è difficile narrare i primi istanti della tragedia perchè troppe impressioni si affollano, si urtano, si confondono deformando le immagini. Ricordo di essermi trovato a tribordo accanto alla scialuppa numero 5, il mio «punto di riunione», e che attorno la nebbia s'era fatta così densa da darmi l'impressione di essere in un punto indefinito dello spazio. Saranno state le 23.20 quando ho capito che al mio punto di riunione ormai non potevo far nulla; sapete che la nave s'era inclinata, e quando abbiamo tentato di calare la scialuppa a tribordo, la imbarcazione è scesa solo per un breve tratto, strisciando contro la murata.

Frammenti di idee

Ci hanno ordinato allora di spostarci a babordo presso le altre scialuppe: credo di aver fatto il mio dovere, ma continuo a non ricordare quali pensieri mi passassero allora per la mente; erano frammenti di idee che spuntavano e subito sparivano sovrapponendosi l'una all'altra: la famiglia, uno dei miei ultimi viaggi, una vita diversa... ma chi ci avrà speronato?... la pensione... ora l'essenziale è non perdere la calma e fare che i passeggeri stiano tranquilli. Mi pare di aver pensato cose di questo genere, ma certo non ho pensato mai che la nave fosse condannata.

Alla mia lancia (come alle altre) c'erano da un lato una biscaglina e dall'altro un «penzolo», cioè una corda per calarsi; dalla biscaglina scendevano le donne e al lato opposto gli uomini. Io ero al penzolo, e per alcune ore ho aiutato i passeggeri: li guidavo, dicevo loro quale piede e quale mano dovessero mettere avanti, e come scendere senza strisciare le mani; lavoravo meccanicamente, ripetendo un esercizio che avevamo fatto tante volte durante le prove. Che cosa c'era di diverso ora? Soltanto il fatto di non sapere quando e come sarebbe finito questo esercizio: un momento di panico, quell'evento improvviso legato all'imponderabile, e saremmo stati travolti dall'esplosione della paura. Due cose ci hanno aiutato molto: il mare calmo che continuava a sciabordare pigro contro le murate, e il funzionamento dei generatori di emergenza che assicuravano la luce. Il mare stava prendendosi la «Doria» lentamente, con le sue luci accese e il faro che dall'alto tagliava la nebbia con un nastro lattiginoso.

Ad un certo punto ho visto un vecchietto vestito dimessamente, con una valigetta in mano:

«Tenetemi la valigia — dice — e buttatemela per favore quando sarò sceso». Ho cercato di convincerlo dell'impossibilità d'una cosa del genere, che avrebbe potuto uccidere qualcuno, e di quanto poco peso avesse in quel momento la sua valigetta. Ma quello non m'ha dato retta: ha tratto fuori una cordicella e si è legato la valigia al collo.

E un'altra cosa buffa mi è capitata: un francese cittadino americano, il signor Chevalier se ne stava aggrappato al passamano della passeggiata fortemente inclinata e chiedeva che andassimo a prenderlo: ho cercato di farlo ma scivolavo sulla tolda. «Sedeteri e lasciateri strisciare fin qui, che io vi raccoglierò nelle braccia». E sapete cosa mi ha risposto? Che non voleva farlo per non rovinare il vestito. Forse non aveva perso la testa, se la cosa mi è parsa buffa anche allora. Io non l'ho vista, ma mi hanno detto che proprio in quel momento, a pochi passi da me, una figura di donna d'un tratto è balzata oltre la murata: prima del mare l'ha inghiottita la nebbia.

Che ore saranno state? Ad un certo punto la nebbia s'è diradata ed è apparsa la luna. Credo sia stato il primo momento in cui mi sono guardato attorno: ora s'intravvedevano le sagome di alcune navi, e il faro di emergenza abbracciava le scialuppe trasformandole in punti argentei. Mi sono accorto improvvisamente di avere voglia di fumare. Da quanto tempo non accendevo una sigaretta? E' strano come potessi avere simili pensieri. A oriente il cielo sbiancava: ad un certo punto sono sceso anch'io in una lancia e abbiamo raggiunto l'«Ile de France»: poi son tornato indietro per raccogliere l'ultimo passeggero, il dottor Peterson, che non voleva abbandonare la moglie morta sulla nave.

All'alba ho lasciato definitivamente la «Doria», eco sulla lancia con il cappellano mons. Natta. L'uomo che aveva tratto fuori dalla cabina la moglie di Cianfarra. Ora ho letto sui giornali che la figlia di Cianfarra, creduta morta, è stata poi ritrovata viva nella stessa cabina, ma non è così. La piccola Morgan la hanno ritrovata nella prua dello «Stockholm», adagiata nel groviglio di lamiere: nessuno ve l'ha deposta: se l'è presa la prua dello «Stockholm» quando è entrata nel fianco della nostra nave. Se l'è presa e se l'è portata via.

Gli ultimi istanti

Chi c'era d'altro sulla scialuppa? Ricordo il fotografo di bordo Italo Rainato, il comandante in seconda Maangnini, il direttore delle macchine Chiapporì, il cameriere Nanni. Calamai era ancora sulla nave. Maangnini, che aveva tentato inutilmente, di convincerlo a scendere, chiede a Chiapporì e al cappellano di implorare loro il comandante. Ci facciamo sotto alla murata, e lo chiamiamo a gran voce: «Comandante, scendete, ormai non c'è più nessuno a bordo!». Calamai non risponde, ci sembra solo che si sia stretto nelle spalle.

Allora ci accostiamo e risaliamo a bordo aggrappati a un penzolo. «Comandante, se non scendete rimarremo anche noi». «Voi andate, io rimarrò ancora un poco. Voglio vederla quando andrà giù». «Ma allora sarà troppo tardi per andarsene!». «Mi getterò a nuoto...». «Sapete benissimo che in questo caso verreste travolto dal risucchio». «Vi dico che voglio vederla ancora, voglio vedere quando se ne va».

Siamo riusciti a fatica a trascinarlo via e a convincerlo che avrebbe potuto vederla anche dalla scialuppa. Poi con la lancia abbiamo cominciato a girare attorno alla nave, e via via che il sole si alzava lei si abbassava sempre più. Non era mai stata così bella. Calamai stava in piedi a poppa della scialuppa, con la divisa blu e il basco, tutto, e la guardava scendere; sotto il ponte di comando l'acqua accarezzava la sua ferita sempre allo stesso modo con quel rumore dolce.

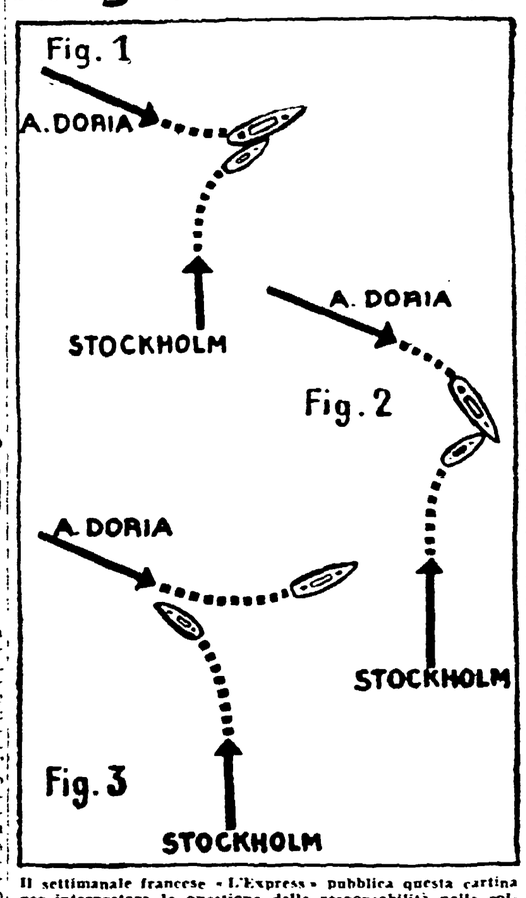
A un tratto sentiamo l'«Ile de France» che fischia e se ne va: più tardi incontriamo altre due scialuppe e il comandante ci ordina di prenderne posto, perchè egli rimarrà ancora a vederla andar giù.

E' stato in quel momento che ho scorto la pinna di un grosso squalo, e ho capito che dovevano esserne altri tutto intorno. All'orizzonte sul mare c'era un puntino nero — lo «Stockholm» — ...E poi vede, siamo andati via, verso la P V T Thomas, e così lei non l'ho più vista morire fino all'ultimo.

Quando il primo cameriere Piccardo ha terminato il suo racconto, è giunta a chiedere notizie la cognata del comandante Calamai (dal quale la signora ha ricevuto una lettera: «Stobene, ma sono affranto»), sicchè Piccardo ha ripreso a descrivere gli ultimi momenti: quando Calamai guardava in silenzio «la barca» illuminata dal sole. Mi aveva colpito la voce incolore e quasi indifferente del marittimo: e ora, in modo del tutto inaspettato, l'uomo abbassa la testa e piange.

FLAVIO MICHELINI

Quale delle due navi sbagliò la manovra?



Il settimanale francese «L'Express» pubblica questa cartina per interpretare la questione delle responsabilità nella collisione della «Stockholm» con l'«Andrea Doria». «Chi è responsabile? — si domanda l'«Express» — Giuridicamente, nessuno. Materialmente, la Stockholm. Infatti, nelle posizioni rispettive, vi erano tre possibilità: Figura 1 L'Andrea Doria, contrariamente al codice della circolazione marittima (che del resto è facoltativo), ha virato a babordo: la Stockholm, applicando il codice, ha virato a tribordo: la collisione era inevitabile. Figura 2 Se la Doria applicando alla lettera il codice, avesse anch'essa virato a tribordo, la collisione sarebbe stata ugualmente probabile: perchè la manovra potesse riuscire, le due navi si sarebbero dovute avvistare mezz'ora prima Figura 3 Una virata a babordo sarebbe stata per ambedue le navi la manovra più semplice e sicura: ma soltanto l'Andrea Doria la scelse, questa, la Stockholm la respinse. CONCLUSIONE l'obbedienza alla lettera del codice non vale, neppure sul mare

IL DRAMMA DI CIASCUNO NELLA GRANDE TRAGEDIA

Si rifiutò di salire nella scialuppa per non separarsi dai suoi parenti

L'avventura di una cameriera di prima classe aggrappata alla murata della nave per un'ora - - : Per me è stato più terribile che quando naufragai col Mafalda : , afferma un altro popolare marittimo della Spezia, che è al suo quinto naufragio

DALLA NOSTRA REDAZIONE

GENOVA, agosto — Qui si quotidianamente, ora [illegible] piccola folla si assiepa [illegible] di fronte alla Società «Italia» e folla trepidante [illegible] dei quartieri [illegible] delle rivierie, di Levante e di Ponente, stretta attorno al marina, redige dal naufrago dell'«Andrea Doria».

Ognuno vuol sapere qualcosa sul disastro: molti, e sono le più notizie dei loro cari: i dialoghi s'intrecciano in continuazione, e i naufraghi, [illegible] sono a stento a tener testa alle innumerevoli domande, ansiose domande, che vengono loro poste. E in questo stato d'ansia, arduo è riuscire a cogliere compiutamente i racconti dei naufraghi: per cui preferiamo andarli a trovare nella quiete delle loro abitazioni.

Eccoci da Marianna Mollero del personale femminile di bordo: è venuta di persona ad aprirci la porta, stupita ed un tantino intimidita; e ci ha [illegible] e sua vicissitudini in quella terribile notte. Al momento dell'urto la Mollero, che era, sul terzo tamarino in qualità di cameriera di prima classe, si trovava seduta in una poltroncina della sala e stava intenta alla lettura di una rivista: lo scossone che si produceva a bordo della nave la faceva cadere a terra. Rialzatasi la donna, correva in coperta a poppa e si rendeva conto della situazione, per cui decideva di abbandonare la nave, salendo sulla sua lancia, la [illegible] uno, che si trovava [illegible] della nave.

Ma l'inclinazione della nave è talmente forte che tutte le otto lance della parte sinistra non potevano essere utilizzate e la Mollero si trovava pressoché sola sulla tolda che si inclinava sempre di più. Spaventata, la donna si aggrappò alla murata per non scivolare in mare, ed in quella precaria posizione rimase per più di un'ora lanciando grida d'aiuto e circondata da una nebbia fittissima che rendeva la sua situazione ancora più terrificante. Finalmente le sue disperate invocazioni venivano udite da alcuni marinai che improvvisando una catena, riuscivano a trarla dopo notevoli sforzi da quella difficilissima posizione. Fatta discendere in una delle scialuppe dello «Stockholm» che avevano accostato per portare aiuto, la Mollero veniva trasportata a bordo del transatlantico svedese, sulla tolda del quale rimaneva ad assistere [illegible] dell'«Andrea Doria».

In via Paleocapa, [illegible] di abbiamo trovato altri tre marittimi dell'«Andrea Doria»: Luigi Del Gatto, Vincenzo Oliveto e Giuseppe Sannino, cameriere sulla turbonave italiana. Al momento della collisione si trovavano a prora: all'urto corsero in coperta e immediatamente si resero conto della situazione insieme in atto i comandi che tempestivamente il capitano aveva impartito, recandosi alle scialuppe armandole e calandole in mare. Ancora una volta assieme si preoccuparono di calare funi, scale a corda e biscagline per aiutare i passeggeri. In una delle ultime scialuppe, quando ormai anche l'ultimo passeggero lasciato la nave, i tre, che [illegible] erano legati da vincoli di parentela, scesero ancora una volta assieme, avendo uno di loro rifiutato di prendere posto in una scialuppa dove vi sarebbe stato posto solo per [illegible]

Ieri i tre cognati erano riuniti con le rispettive famiglie nella casa di Luigi Gatto al numero sette di via Paleocapa, e si apprestavano a festeggiare il felice ritorno con un folto gruppo di amici: alla nostra domanda se avevano intenzione di riprendere il mare e tornare presto al loro lavoro rispose con un sorriso Giuseppe Sannino, a nome di tutti, «il nostro lavoro è sul mare e non lo possiamo dimenticare, desideriamo di ritornare al più presto possibile su una nave e riprendere il nostro abituale lavoro, naturalmente».

Francesco Boschino, un altro dei marittimi tornati ieri, faceva invece il tipografo: la sera della tragedia aveva appena terminato il suo lavoro insieme con gli altri compagni e se ne stava fumando tranquillamente.

L'urto lo colse sul ponte; molto disciplinatamente e con estrema calma accorse munito di cintura di salvataggio al suo posto presso la scialuppa e fece il suo dovere come tutti gli altri marinai, ferendosi persino alla gamba sinistra nel porgere aiuto ad una passeggera pericolante.

«La paura, una paura fortissima — ci ha detto Boschino — l'abbiamo provata quando ormai avevamo lasciato la nave e ci siamo trovati in mare».

Alla Spezia particolari elogi sono stati rivolti a Emilio Nicora (un vecchio e popolare marinaio) che per ben dieci ore ha remato per dare la spola tra l'«Andrea Doria» e le navi accorse in aiuto per il trasbordo dei passeggeri. Il valoroso marinaio, che in trentadue anni di navigazione e al suo quanto naufragio, il primo su «Mafalda» nell'ottobre del 1927 e altri tre in guerra, ci ha dichiarato: «Questo è stato il più terribile naufragio della mia vita. Quando lo "Stockholm" ci speronò io stavo facendo i conti. Per circa un'ora abbiamo tutti attraversato momenti drammatici perchè non si sapeva con esattezza se la nave sarebbe subito affondata, poichè le scialuppe erano andate perdute. Quando si è saputo che avremmo avuto ancora molte ore a disposizione, allora ci siamo gettati nell'opera di salvataggio».

Emilio Nicora ha confermato che a bordo dell'«Andrea Doria» tutti i segnali sono stati fatti. Proprio perchè egli era sveglio e stava lavorando, ha avuto modo di sentire l'ululato della sirena antinebbia dell'«Andrea Doria». «Non posso dire — ha aggiunto — se lo "Stockholm" ha fatto altrettanto».