

TORINO
Anno X Num. 174
Via Roma - Gall. de La Stampa
Telefoni: dal 40-943 al 40-949

STAMPA SERA

GIOVEDI
VENERDI
26-27 Luglio 1956
L. 25 (sped. in abb. postale)

INSEZIONI: S.P.A., via S. Teresa 7, tel. 42-039, 50-990, 53-961. - Prezzi per min. di alt. in una col.: Ann. comm. L. 200 (ann. 500) - Ann. Spaza. e legall L. 300 (ann. 400) - Necrol. L. 200 (ann. 300), partecip. L. 500 (ann. 1200) la linea - Richi cronaca L. 400 (ann. 700) la linea - Pubbl. econ.: vedere tariffe
Pagamento anticipato. - Il giornale si riserva il diritto di rifiutare qualsiasi inserzione. - ABBONAMENTI (conto corrente postale n. 2/1160): Italia: anno L. 6200, semestrale L. 3250, trimestrale L. 1700 - Estero: anno L. 10.000, semestrale L. 5200, trimestrale L. 2700. - Copie arretrate: presso doppi.

Tragedia sul mare al largo di New York

L' "ANDREA DORIA"
E' COLATA A PICCO

Il più grande e moderno transatlantico italiano si è inabissato alle ore 15,15 a circa 100 km. da New York - Verso le 4,30 di stamane era entrato in collisione con un grande piroscafo svedese, lo «Stockholm», che gli aveva provocato un enorme squarcio nella fiancata destra - Il comandante, cap. Calamai, dopo ore drammatiche aveva ordinato ai 1134 passeggeri di abbandonare la nave - Scene di disperazione mentre da ogni angolo della costa accorrevano imbarcazioni di soccorso - Nel primo pomeriggio anche l'equipaggio, eccettuati 20 uomini, ha dovuto calare le scialuppe - Estremi tentativi di azionare le pompe idrovore per raddrizzare la nave, paurosamente inclinata - Alle ore 15,10 il capitano ha abbandonato l'«Andrea Doria»: poco dopo i gorgi inghiottivano il transatlantico

Tre passeggeri morti, centinaia di feriti di cui trenta gravissimi

Ore 15,15
l'estremo messaggio

Notre servizio particolare

NEW YORK, giov. sera.
L'«Andrea Doria», la più grande e moderna turbonave passeggeri italiana è affondata. La tragica notizia è stata data dal comando costiero americano alle ore 15,15. Alle 14,45 (italiane) il guardacoste «Evergreen» annunciava che l'«Andrea Doria» aveva il ponte principale a livello dell'acqua.

Il ponte di comando della nave italiana è quasi completamente som-



Il capitano Calamai

merso - ha riferito per radio l'«Evergreen». - Impossibile avvicinare la «Andrea Doria». La sua inclinazione è aumentata: tocca ora i 50 gradi. Passavano altri istanti. Poi, un secondo dram-

Fra i naufraghi dell' A. Doria
Tre passeggeri morti e centinaia di feriti

Uno svedese della Stockholm è deceduto

NEW YORK, giovedì sera.
La «Evergreen», una delle navi che partecipano al servizio guardacoste che tre passeggeri raccolti dalle scialuppe dell'«Andrea Doria» sono morti. I feriti sono centinaia, di cui 30 gravi. Pure centinaia di contusi.

matico messaggio dello «Evergreen»: «Il capitano Calamai, comandante dell'«Andrea Doria» ha abbandonato la nave». Erano le ore 15,05.

Poco dopo i gorgi cominciavano ad inghiottire rapidamente il gigantesco transatlantico. Un messaggio alle ore 15,10, sempre proveniente dall'«Evergreen» (la imbarcazione di soccorso più vicina al transatlantico italiano) era brevissimo. Diceva:

«Alle ore 15,10 (ora italiana) emergeva solo la poppa dell'«Andrea Doria»».

L'ultimo messaggio, delle ore 15,15, diceva solamente: «L'«Andrea Doria» è colata a picco».

Nel punto dove l'«Andrea Doria» si è inabissata l'acqua ha una profondità di 67 metri. Esso dista 45 miglia da Nantucket. Il transatlantico italiano è scomparso dalla superficie alle ore 15,09.

Il direttore delle «Linee di Navigazione Italiane» Carlo Fava di New York ha sorvolato poco dopo la zona del disastro. Al suo ritorno egli ha riferito di avere scorto soltanto alcuni zatteroni di salvataggio capovolti che galleggiavano fra il ribollire delle acque provocato dal rischio del grande scafo ormai affondato.

A bordo della turbonave non erano rimasti che il comandante, il primo ufficiale in seconda, il primo ufficiale addetto alle macchine e 17 uomini dell'equipaggio: 20 persone in tutto. Essi, non appena l'ultimo passeggero e l'ultimo marinaio avevano lasciato la nave, erano corsi alle pompe idrovore e dopo sforzi innumeri erano riusciti a metterle in azione, arrestando così il progressivo sbandamento della nave, che aveva raggiunto una inclinazione massima di 45 gradi. La visibilità nella zona del disastro era limitata a sole 3 miglia; la temperatura era di 19 gradi; il mare era poco mosso.

Alle 15,53, intanto, si apprendeva che due elicotteri (uno del servizio guardacoste e l'altro dell'aviazione americana) avevano raccolto da bordo dello «Stockholm» sette feriti gravi, fra cui un bambino. Essi sono stati trasportati a Nantucket, per essere sottoposti alle cure dei medici. Appena giunto all'ospedale uno dei feriti è deceduto: si tratta dello svedese Adolf Johansson, di 39 anni. Fino a quel momento si credeva che fra i naufraghi dell'«Andrea Doria» non vi fossero che cinque feriti gravi ed alcune decine di feriti leggeri e di contusi. Invece, esattamente alle ore 15,25, il servizio guardacoste informava di avere ricevuto un radiomessaggio dalla «Evergreen» - una delle navi che partecipano ai soccorsi - nel quale si informava che tre passeggeri dell'«Andrea Doria» sono morti. Centinaia i feriti, di cui 30 gravi.



Radiofoto da New York: impressionante visione dall'aereo dell'«Andrea Doria» sbandata a dritta in procinto di affondare

riverrò davanti alla nave-faro Ambrose alle 15 locali (13 italiane) dice il messaggio.

La nave da carico «Robert Hopkins» riferisce di avere raccolto in acqua un passeggero dell'«Andrea Doria», il signor Robert Hudson, di New Orleans. Dalle notizie provenienti dal luogo del sinistro sembra risultare che la «Stockholm», la cui prua è specialmente rafforzata per farsi strada fra i ghiacci, abbia speronato l'«Andrea Doria» esattamente sulla parte centrale della fiancata.

«Ho sorvolato l'«Andrea Doria»

New York, giovedì sera.
Il giornalista americano, James Geggie, è stato il primo a sorvolare la scena del disastro. Ecco il racconto che egli ha fatto al suo rientro alla base: «Quando sono giunto sul luogo della collisione era l'alba. Il mare era calmissimo e pareva incredibile che in tanta bonaccia fosse accaduta una delle più gravi sciagure della storia della marina mercantile mondiale. Prima di poter distinguere le sagome delle due

navi entrate in collisione scorsi un formicolio di numerosi altri aerei fermi intorno ad esse. Aguzzai la vista e leggendone nel mio binocolo lo «Stockholm».

«Avevo in prua squarciata ed accortocciata come una scia di sardine appena aperta. Spostai il mio punto di osservazione sull'«Andrea Doria». La nave era fortemente inclinata su un fianco e non mi era perciò possibile rendermi conto dei pur gravissimi danni subiti nella collisione. Sopra di me (ci eravamo abbassati a poche decine di metri dall'acqua), stava volteggiando un elicottero, il quale si può po-

co dopo sulla tolda della «Stockholm». Dopo cinque minuti l'elicottero prese il volo. Evidentemente aveva preso a bordo dei feriti.

Passarono alcuni minuti ed un secondo elicottero si profilò all'orizzonte. Portava i contrassegni dell'aviazione americana. Anch'esso, riprendendo la manovra del primo si posò sul ponte del transatlantico svedese e se ne staccò dopo alcuni minuti. Il mare era punteggiato da numerose lance di salvataggio. Sul ponte principale dello «Stockholm», che sorvolammo a bassissima quota, accorremmo numerosi naufraghi i quali ancora indossavano

le cinture di salvataggio. Non ci fecero alcun segno con la mano. Tutti dovevano essere in un estremo stato di prostrazione. Ci riportammo sull'«Andrea Doria». Il transatlantico italiano si era ulteriormente inclinato sul fianco. Avemmo la impressione che stesse affondando».

In 7ª pagina: l'ordine impartito dal ministro della Marina Mercantile al capitano Calamai: Abbandonate la nave!

La figura del cap. Pietro Calamai

Genova, giovedì sera.
Il comandante Calamai aveva assunto il comando dell'«Andrea Doria» nel dicembre del 1952, subito dopo l'entrata in servizio della nave. La partenza da Genova per il viaggio inaugurale avvenne il 15 gennaio 1953. Pietro Calamai è nato a Genova il 24 dicembre 1897. Egli appartiene a una di quelle famiglie genovesi che hanno il mare nel sangue. Suo padre, Oreste Calamai, fu fondatore

della rivista «La Marina Italiana» e suo fratello ha recentemente raggiunto il grado di ammiraglio nella Marina militare. Studiò all'Istituto Nautico di Genova e, appena diplomato, nel '916 si arruolò volontario e partecipò alla grande guerra come ufficiale di vascello. Tornata la pace, iniziò la carriera nella Marina mercantile sul piroscafo «Moncalieri», del «Lloyd Triestino», e trascorse poi lentamente i vari gradi della gerarchia marittima. Di anno in anno, di nave in (Continua in 7ª pagina)