

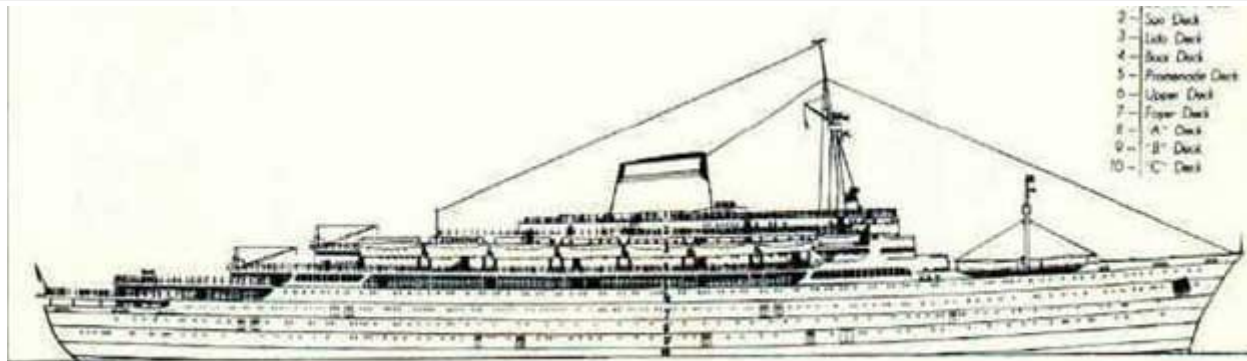


## **DUE COINCIDENZE**



**Nel 1993, con la Aeg-Martec italiana, andai tre mesi a lavorare ad Amburgo in Behring Strasse 120 al progetto di una nave passeggeri con il recupero del solo scafo da una vecchia nave che si sarebbe costruita in Italia, esattamente a Genova al molo Campanella (ingresso da di Piazza Caricamento). Tutti i fogli originali della nave portavano il nome di Italia Prima. Come chi ben sa, in chi ha o lavora in grandi industrie, la fotocopia di documenti di duplicazione per le monografie e' all'ordine del giorno. Una volta fatte le monografie, diventa estremamente costoso la riproduzione per via di un iter burocratico di approvazioni dei vari organi interni industriali e di quelli dei Registri Navali. Sta di fatto che lavorando sulle PT100 (sensori per rilevare le temperature basse) del premitrecce dell'asse elica, ebbi la necessita' di dover visionare i disegni originali di costruzione della nave originale.**

**Così' dopo la classica procedura tedesca, ottieni il permesso di accedere ai fogli ingialliti originali. In basso a destra era riportato il nome della nave, il cantiere e l'anno di costruzione. La nave era lo Stockholm..... la nave che affondò nel 1956 il transatlantico Andrea Doria del Capitano Calamai. Fu un'esperienza negativa e impressionante per me. Ancora in quegli anni, la tragedia dell'Andrea Doria non era ancor chiara in tutti i suoi dinamismi e ancora non di dominio pubblico come lo è oggi. Mi fu imposto di non divulgare la notizia per via dei lavoratori genovesi, che, si nel 1993 erano assettati di lavoro, per via della crisi, ma che a qualcuno ancora bruciavano le frottole dei marinai svedesi. Con dieci anni effettivi di navigazione in bandiera italiana, più quella estera, ben conosco i nordici, che appena usciti dal porto, liberi dalle operazioni commerciali portuali, erano alla mercè di bevande ristoratrici di ben alto tasso di smembramento !.**



Profile diagram of the *Andrea Doria*, 697 feet long: note there are no portholes on C-Deck at the waterline. The Engine Rooms and fuel tanks are beneath the waterline.

**La nave era stata acquistata perche' lo scafo presentava delle lamiere con uno spessore eccezionale, come disse un documento del famoso processo di New York dopo il disastro, era quello di un incrociatore pesante e non presentava anomalie. Inoltre, voglio ancora ricordare che come tutti i cargo nordici che facevano il mar baltico e il mar del nord, erano delle vere e proprie navi rompighiaccio. Per questo il Doria affondo' per un tremendo sguarcio sotto i compartimenti stagni primari (circa 24 metri di lamiera completamente strappata via). Ma di questa parte tecnica, su riviste del settore ed internet vi sono ampi articoli. Due altri fatti di coincidenza nella costruzione di questa nave accaddero. La sede della compagnia che gestiva la nave e quella dove risiedeva la ditta**

**appaltatrice dei lavori elettrici di bordo, avevano la sede nella sede della ex societa' Italia. Tutte le mattine, per due anni, che varcai quell'enorme portone passando sopra lo stemma della societa' Italia e salivo le scale, pensavo alle nostre grandi navi da crociera.**

**Tutte finite in modo che tutti sappiamo. Il secondo fatto e' che i progettisti della nave la cercarono di fare piu' o meno simile all'Andre Doria, in quanto molti ispettori della compagnia che stava costruendo l'Italia Prima erano ex ufficiali dell'Italia e c'era gente che aveva fatto l'allievo proprio sul Doria e poi il comando sul Michelangelo o il Leonardo da Vinci ed allora in pensione mettevano la loro esperienza al servizio degli architetti. A meta' costruzione, venne a bordo il Comandante, era il Capitano De Rosa di Napoli. Era sbarcato dopo i tremendi fatti di terrorismo proprio dall' Achille Lauro. Era un modo per dare lustro alla nave con un grande Comandante, conosciuto in tutto il mondo.**

**Dopo il varo e i problemi di stabilita', rimasi molto tempo a bordo a finire i settaggi del sistema elettronico a causa del ritardo sui tempi di consegna accumulati e i fattori commerciali ad essi connessi. La**

nave che naviga tutt'oggi (mediterraneo in estate, Caraibi in inverno), aveva la stazione radio della Furuno, credo che poi con le normative IMO, sia stata sostituita o integrata con il Gmdss. Il fattore sicurezza di bordo e' eccezionale, proprio derivato dai fatti dell'Achille Lauro. In ogni caso per tutto il tempo che ho seguito la nave, quel senso di disgusto mi ha sempre accompagnato ogni volta che salivo a bordo, malgrado l'estremo lusso della nave. Era il disgusto che quella prua maledetta aveva affondato e ucciso parecchi nostri nazionali a poche ore dal toccare terra newyorkese.

**di Adolfo Brochetelli - IK1DQW**

