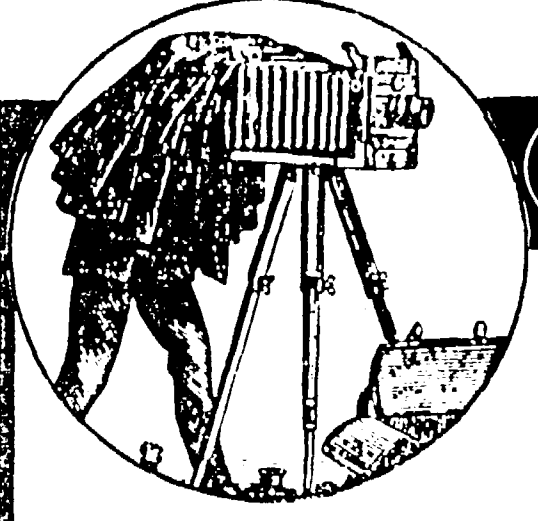
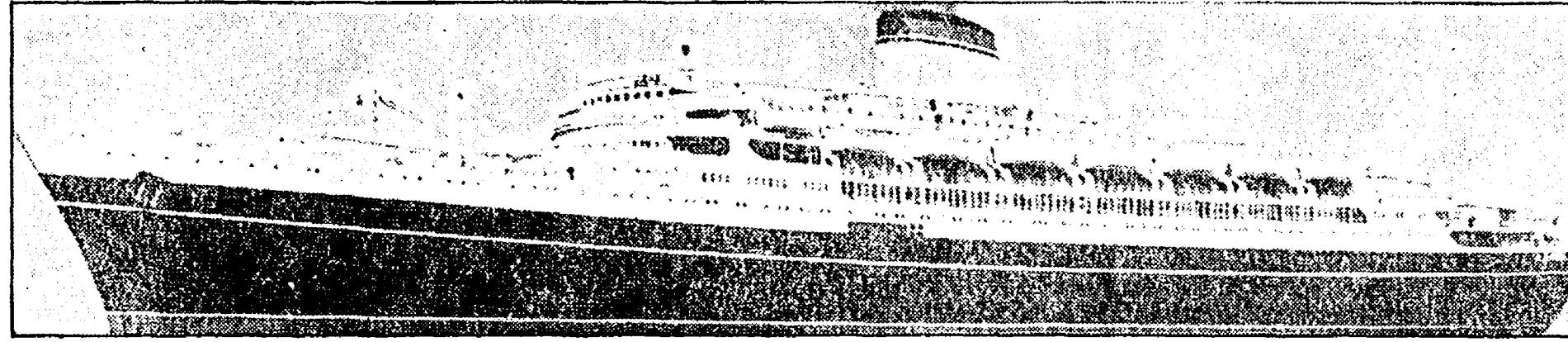


ARCHIVIO ITALIA



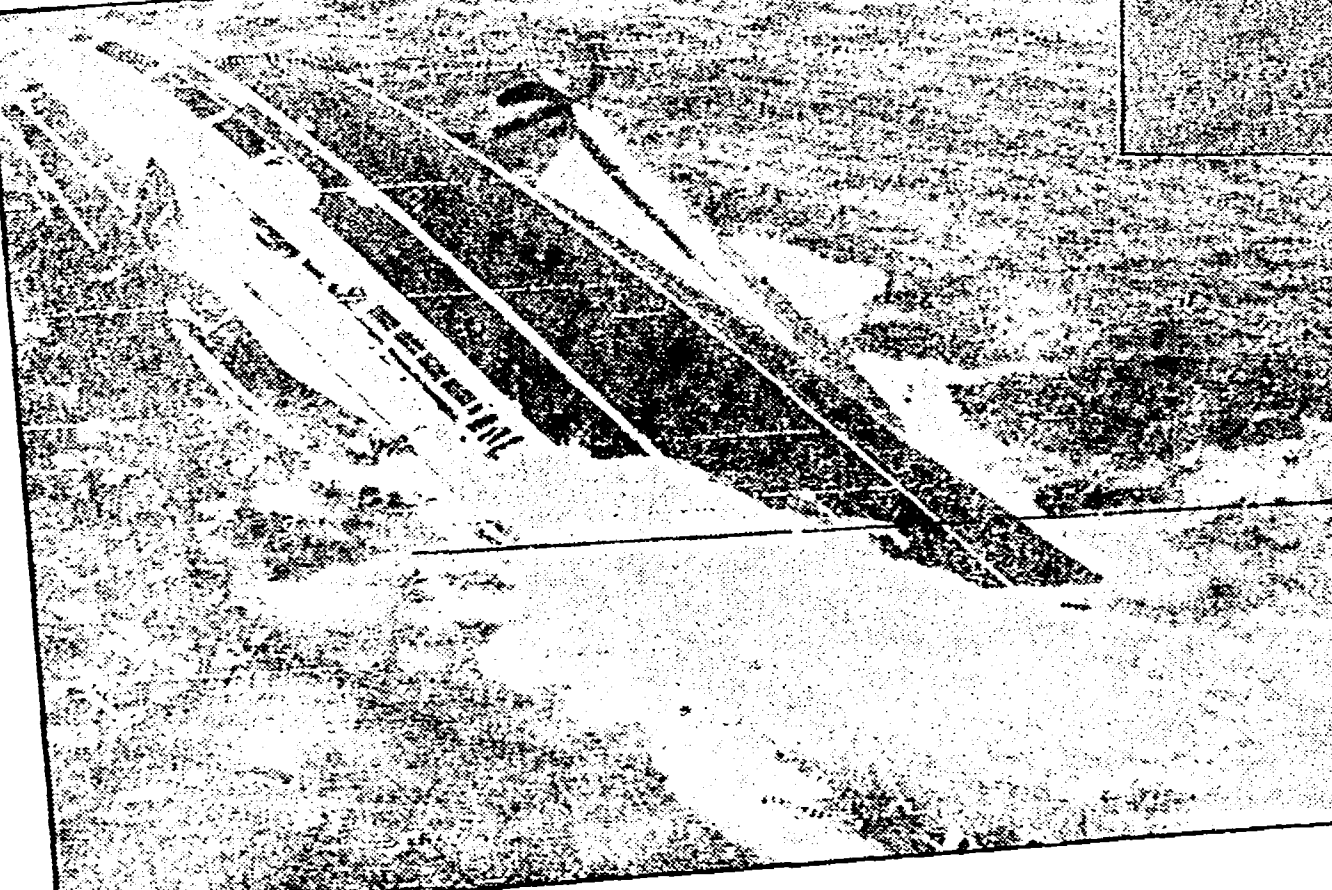
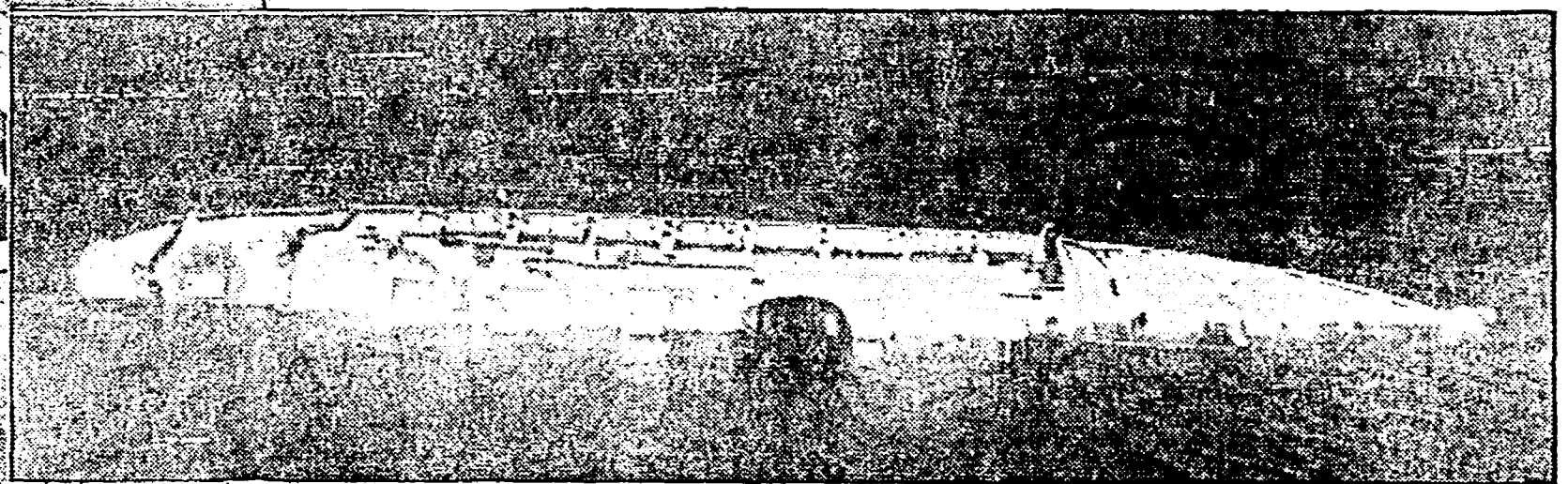
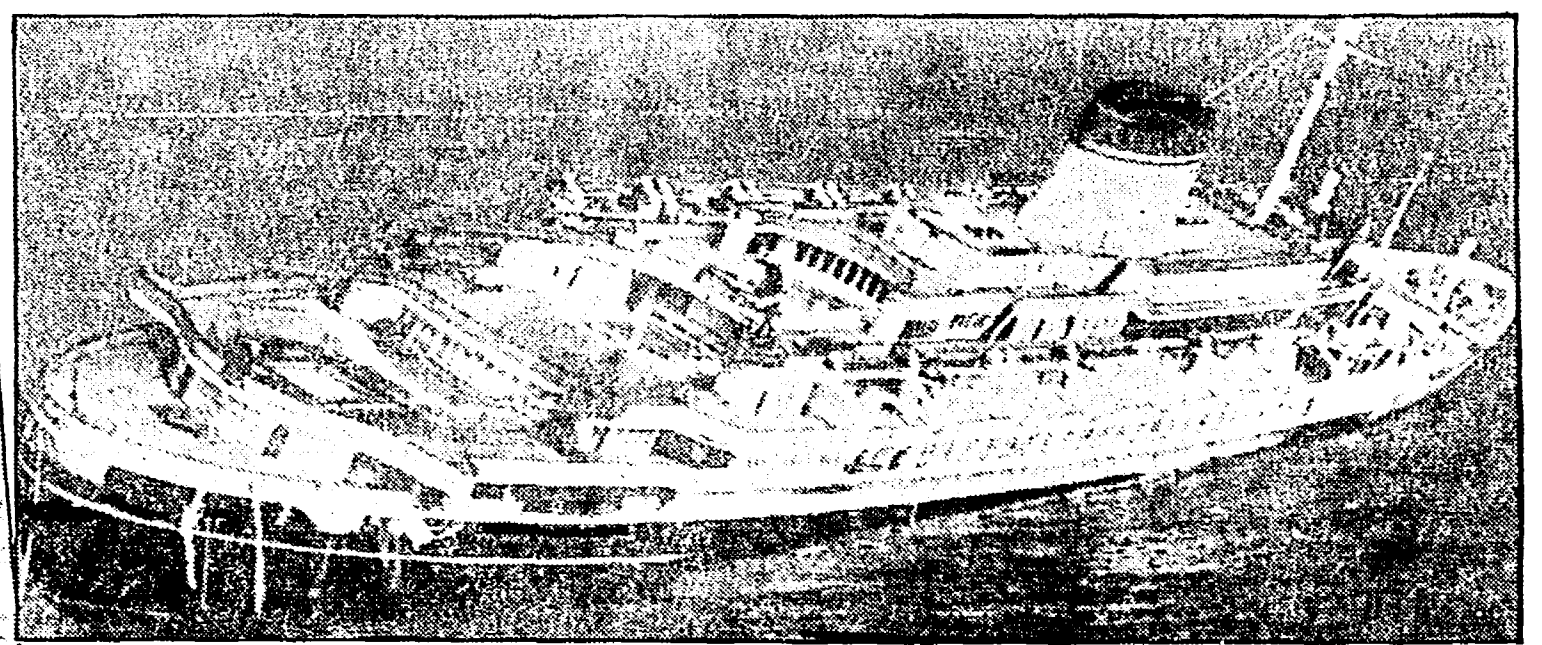
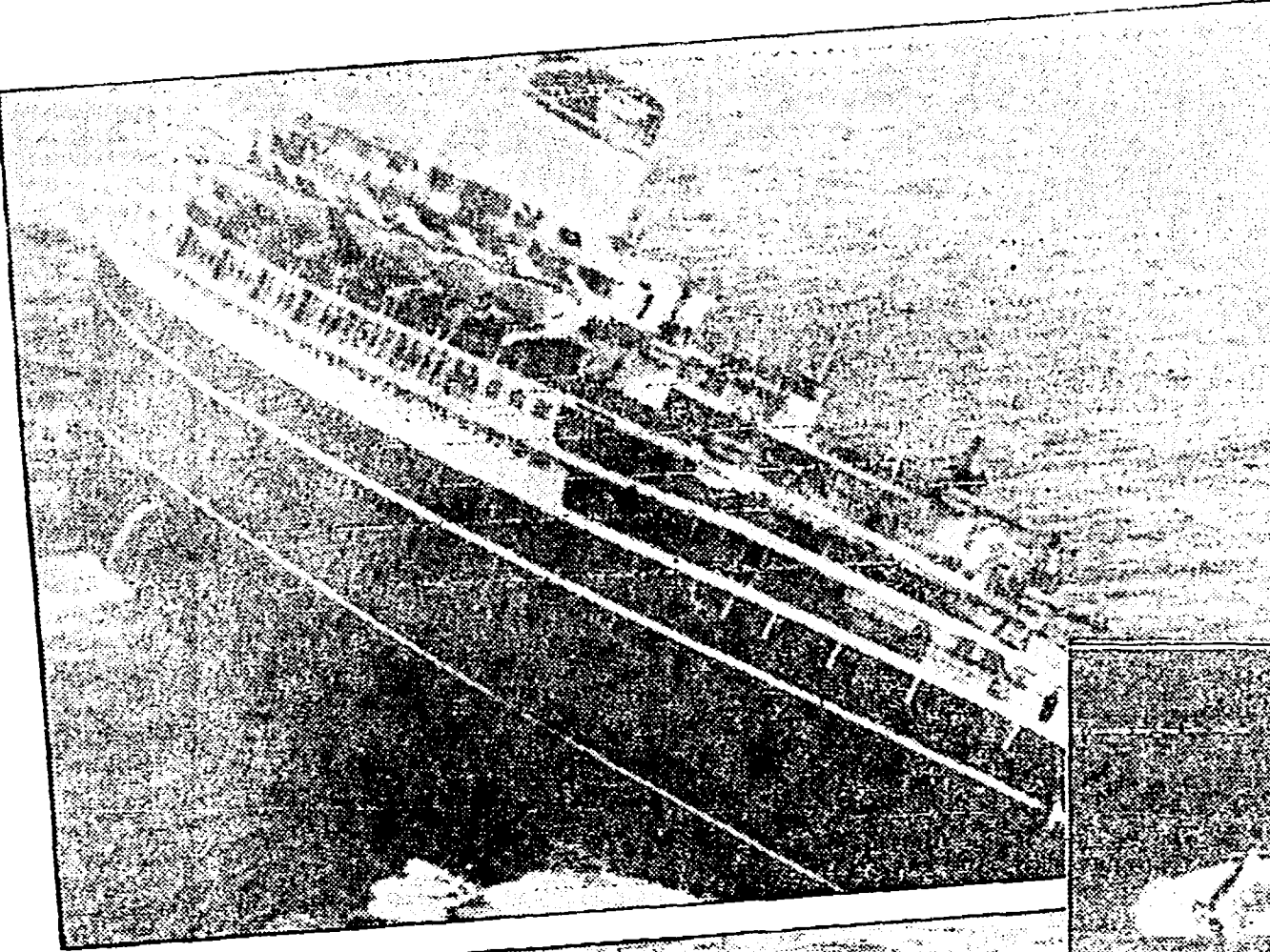
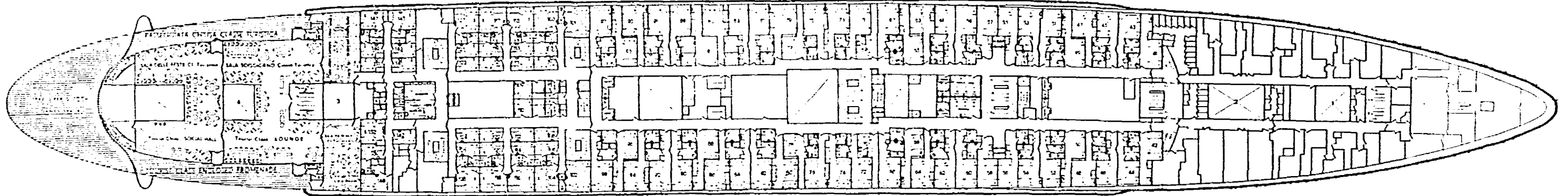
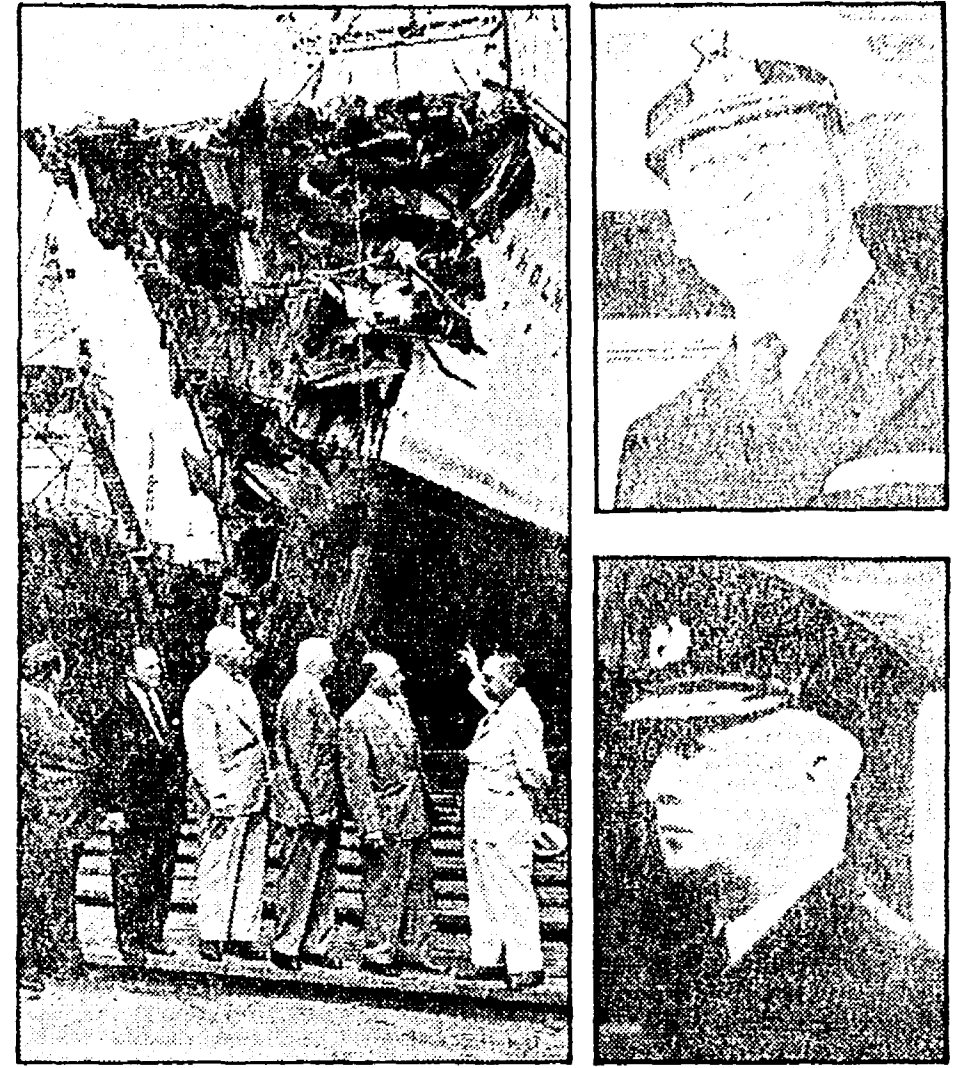
di WLADIMIRO
SETTIMELLI

TRENTA anni fa! Trenta anni fa «moriva» l'«Andrea Doria», la grande nave italiana speronata nella nebbia dell'Atlantico e colata a picco dopo una «agonia» di dieci ore. Le vittime furono nove, i feriti centinaia e una trentina i dispersi, ma fu proprio il «dramma» della nave a colpire gli italiani e il mondo. Gli operai dell'Ansaldo di Sestri Ponente avevano dovuto condurre una lunga battaglia perché la «città galleggiante» venisse messa in cantiere. C'era, infatti, aria di smobilitazione e la «Andrea Doria», gemella della «Cristoforo Colombo», aveva rilanciato la cantieristica e il gusto di viaggiare per nave verso l'America da parte di un pubblico cosmopolita e turistico che preferiva, addirittura, le «belle navi italiane» a quelle stesse del loro paese. Dunque, l'«Andrea Doria» era anche un simbolo. Invece, fu il dramma. I giornali dell'epoca pubblicarono, con grande risalto, la testimonianza del comandante del transatlantico francese «Ile de France» che per radio, con voce commossa, descrisse a lungo quell'incredibile spettacolo della bella e grande nave che, piegata su un fianco, imbarcava acqua con le luci ancora accese, ormai in pieno giorno. La storia ha inizio alle 23,15 del 26 luglio 1956. Eccola. La nave italiana, a quell'ora, si trova al largo dell'isola di Nantucket (Nuova Scozia) e a trecento miglia dal porto di New York dove è diretta. Ha, a bordo, più di 1200 passeggeri e cinquecento uomini di equipaggio. Il mare è calmo anche se una nebbia tremenda impedisce di vedere oltre i venti metri. Ma la grande turbonave (stazza 29mila tonnellate e lunga 212 metri, larga ventisette, la potenza dei motori a turbina è di 50.000 cavalli e le eliche sono due del peso di 16 tonnellate l'una) è fornita di un modernissimo sistema radar che permette di vedere ostacoli ad oltre quaranta chilometri di distanza. Si tratta di un incredibile gioiello della tecnica e della cantieristica di lusso, con cabine a quattro letti, sistemi radio automatici, quattro cinema, quattromilaseicento metri di saloni, con il pavimento coperto da un enorme tappeto annodato a mano. Ovunque, sono sistemate opere d'arte di autori italiani: bassorilievi, quadri, arazzi. La nebbia, dunque, non può niente contro il gigante. Invece, non è così. Mentre la gente, in parte, è già nelle cabine, altra sta bevendo ai bar e altra ancora sta ballando, matura la tragedia. Al timone c'è il comandante Piero Calamai, che è alla sua centounesima traversata per l'America. Calamai ha un limpido passato di uomo di mare e di ufficiale anche in guerra. E lui che ordina di suonare, a tratti, la sirena, come prescrivono i regolamenti internazionali quando la nebbia non permette visibilità. Poco distante, un'altra nave risponde e trascorrono alcuni minuti. Subito dopo, quella stessa nave, la svedese «Stockholm», di 12mila tonnellate e con a bordo 550 passeggeri e 200 uomini di equipaggio, arriva addosso alla turbonave italiana e la sperona in pieno. Il piroscafo svedese, purtroppo, ha la prua rinforzata per navigare nei mari del Nord ed è proprio quella prua che penetra in profondità nella «Doria». A bordo del transatlantico italiano è il panico. Ci sono già morti e feriti, schiacciati nel punto di collisione delle navi. La maggior parte dei passeggeri si precipita sui ponti. Dagli altoparlanti, Calamai invita alla calma e chiede che tutti raggiungano i posti di «riunione». Qualcuno grida, piange, cerca gli amici e i parenti. Altri, in pigiama o in camicia da notte, risalgono a frotte dalle cabine, senza aver ben capito che cosa è accaduto. La calma è comunque tornata. La «Doria» è paurosamente inclinata su un fianco. Calamai lancia lo SOS e fa suonare le sirene per chiedere aiuto. Sullo «Stockholm», il comandante ordina la stessa cosa. Poi il piroscafo svedese (altrettanto fornito di radar) arretra lentamente e riesce a far uscire la prua dal «corpo» della nave italiana. Per l'equipaggio e i passeggeri italiani, però, è il dramma: la nave si inclina ancora di più e non è possibile «ammalinare» le scialuppe. L'allarme è già partito dalle due navi e non resta che aspettare. Lo SOS viene raccolto dalle radio costiere americane e da decine di navi che incrociano nell'Atlantico. Subito è tutto un accorrere. Calamai, per radio, chiede a chi può di mettere in mare il più gran numero di scialuppe, se si vuole evitare la tragedia. E così che i passeggeri della «Doria» cominciano a buttarsi in mare e ad essere raccolti. Il solo «Ile de France» ne prende a bordo seicento. La radio e le edizioni straordinarie dei giornali, hanno già diffuso la notizia in Italia e il paese, ammutolito nel dolore e nell'ansia, aspetta. A Genova migliaia di persone si radunano davanti alla Società di navigazione «Italia» per avere notizie. Altre migliaia di persone, a New York, si affollano sulle banchine per accogliere i feriti, i naufraghi, gli amici, i parenti. Il comandante Calamai, insieme a undici marinai, decide di rimanere sulla nave che sta affondando e registra, sul libro di bordo, quello che sta accadendo. Scenderà soltanto eseguendo un espresso e duro ordine telegrafico giunto dal ministro italiano della Marina mercantile. Poi, inizia la lunga «agonia» della nave e arriva la fine.



Trenta anni fa il dramma nell'Atlantico dell'«Andrea Doria» speronata da una nave svedese in mezzo alla nebbia - Più di mille passeggeri a bordo diretti a New York - Relativamente poche le vittime - L'opera di salvataggio - Orgoglio e vanto della flotta italiana

Dieci ore di «agonia» per quella bella nave



Nelle foto: sopra il titolo, da sinistra, l'«Andrea Doria», vanto della nostra Marina, in navigazione; l'enorme sgarcio nella prua della «Stockholm» dopo lo speronamento del transatlantico italiano esaminato dalla commissione d'inchiesta nei cantieri navali di New York. Nelle foto piccole, dall'alto, il comandante italiano Piero Calamai e quello della nave svedese. Sotto il titolo, lo schema planimetrico del ponte superiore dell'«Andrea Doria», uno dei dieci in cui era divisa la nave. Di seguito, quattro immagini della drammatica sequenza dell'affondamento del Doria che colò a picco a largo dell'isola di Nantucket (Nuova Scozia) dopo dieci ore di «agonia». A destra, una ragazza superstite che si pensava dispersa si abbandona tra le braccia dei suoi familiari da tre giorni in attesa di notizie sul molo di New York. Molti altri, foto in basso a destra, stazionarono con trepidazione e ansia sulla banchina del porto americano molto più e lungo. A sinistra, un'immagine eccezionale: naufraghi dell'«Andrea Doria» su una scialuppa di salvataggio stanno per essere presi a bordo da una nave giunta sul luogo dopo i ripetuti S.O.S. lanciati

