

Mercoledì 24 luglio 1996

Cultura & Società

l'Unità 2 pagina 7

■ Undici ore, undici ore di agonia per poi scendere giù, in mare, tra sbuffi e contorsioni. Cara grande e bella nave italiana, prodotto di ingegni e di fatiche, cuore di Genova marinara, spettacolo di orgoglio e di modernità, simbolo della lotta già iniziata tra i jet, giganti del cielo, e gli alberghi galleggianti che portavano verso l'America. Doveva approdare a due passi dai grattacieli e invece finì tutto in tragedia. Quaranta anni fa, il 26 luglio 1956 è la data segnata sui calendari a ricordare quell'incredibile scontro in mare aperto, anche se in mezzo alla nebbia, tra la nostra «Andrea Doria» e la motonave svedese «Stockholm».

Perché la grande nave bianca, simbolo dell'Italia? Non c'era un solo perché, ma mille e tutti diversi. Il Paese non era ancora uscito dalle conseguenze della guerra e il boom doveva ancora arrivare. Quel bestione galleggiante pareva fatto apposta per impressionare e colpire la fantasia del mondo. Come per dire: badate abbiamo avuto una guerra terribile e ne siamo usciti a pezzi. C'è rimasto solo l'orgoglio ed è con quello che l'abbiamo costruita. È a New York, i vecchi emigranti che avevano cantato "partono i bastimenti per terre assai lontane", ad ogni attracco, arrivavano a frotte sul molo per dare una occhiata.

La «Doria», quel 26 luglio, era alla quarantacinquesima traversata oceanica e il giorno della tragedia era l'ottavo ed ultimo di navigazione. Il capitano Piero Calamai, vecchio marinaio, genovese dalla testa ai piedi e appartenente ad una intera famiglia di gente mare, comandava la grande nave bianca. Era lunga 213 metri, larga 36, quasi trentamila tonnellate di stazza. Era stata costruita nel 1951, dai cantieri Ansaldo, con il lavoro di centinaia e centinaia di operai specializzati. Dentro, era stata allestita con tutto il lusso e tutta la passione possibile.

Il salone principale aveva un tappeto enorme di lana, "pettinata" e annodata a mano, c'erano sei cinema, gabinetti di fisioterapia, saloni di bellezza e cucce di lusso per cani di razza. Alle pareti, arazzi famosi e quadri di inestimabile valore. Insomma, una specie di «spot» galleggiante sull'italica bellezza. In plancia, radar, comandi elettronici e diavolerie di ogni genere e tipo per la sicurezza di tutti. Insomma, un gioiello, una grande nave "inaffondabile" proprio come il "Titanic".

Il viaggio era cominciato regolarmente e senza difficoltà. A Genova erano saliti a bordo 1134 passeggeri e 372 uomini di equipaggio. In prima classe, avevano preso posto 190 passeggeri. Tra loro, il sindaco di Filadelfia, il vicepresidente della Standard Oil, due ballerini famosi, l'attrice cinematografica Ruth Roman, Betty Drake, moglie di Gary Grant, Franco e Giuliana Crespi e tanti, tanti altri personaggi.

L'ultima sera prima dell'arrivo, come era consuetudine su tutte le navi passeggeri, era stata organizzata una grande festa. L'orchestra, dalle ore 21 in poi, si era messa a suonare tutte le canzoni italiane del repertorio classico. Ogni tanto, il maestro, per scatenare gli applausi, ordinava all'orchestra di attaccare «Arrivederci Roma».

Il capitano Calamai, contrariamente al solito, non era sceso nel salone. Si era invece diretto in plancia perché l'ufficiale di guardia aveva comunicato che la nave stava entrando in un banco di nebbia. Anzi, aveva parlato del «solito» banco di nebbia. La Doria si trovava, infatti, a una cinquantina di miglia a sud dell'isola di Nantucket e a più di duecento miglia dalla costa americana, proprio nel punto dove la calda corrente del Golfo si infila nelle acque gelide del Nord. La nebbia, in quella zona, è spesso regina incontrastata. Questa volta, arrivava da proravia.

A due passi da New York

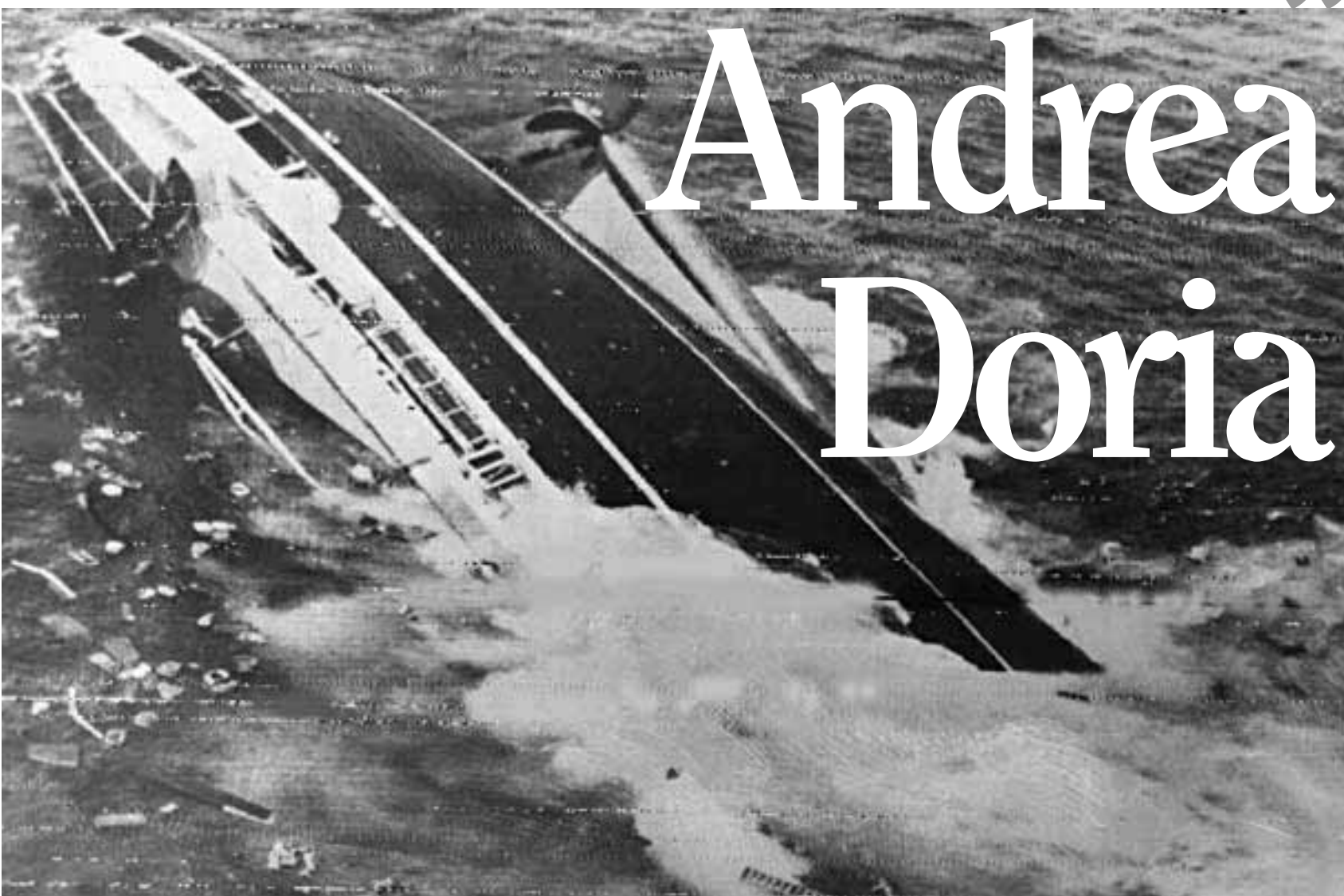
Calamai, con calma, aveva preso tutte le precauzioni di rito, anche se non aveva ordinato un calo di velocità. Aveva fatto chiudere gli undici compartimenti stagno, suonare il corno da nebbia e piazzato una vedetta sul castello di prua. Inoltre, il radar centrale aveva cominciato a ruotare a tutta velocità per un controllo a trecentosessanta gradi.

A bordo tutto continuava normale. L'orchestra suonava e molti passeggeri ballavano tranquilli. Altri si erano già infilati nel letto. New York era ormai a due passi. Il transatlantico, in quel momento, seguiva una rotta di 267 gradi, dirigendo verso la nave-faro di Nantucket, superando anche altri piroscafi. Nessuno, in plancia, si aspettava di vederne arrivare uno addosso alla Doria.

Il primo avvistamento radar fu alle 22,45. Sugli schermi radar apparve un puntino: era lo «Stockholm», un piccolo transatlantico di una società svedese-americana che arrivava a tutta velocità, quattro gradi a dritta della «Doria». Venti minuti dopo, la nave era visibile ad occhio nudo e gli ufficiali italiani guardavano stupiti quel «mostriacatolò» che osava accostare pericolosamente. Ancora qualche minuto e la collisione divenne inevitabile.

Calamai, calmo e glaciale, per evitare l'urto, ordinò una improvvisa virata a sinistra, quella che, dopo, scatenò polemiche infinite. Così, la fiancata destra della «Doria», venne portata allo «Stockholm» che si infilò nel pancione della grande nave a tutta velocità.

Per colmo di sventura, la nave svedese, aveva una prua rinforzata da



“ Il 26 luglio di quarant'anni fa la collisione con la nave Stockholm. Undici ore di agonia prima di inabissarsi ”

Andrea Doria

Così affondò il sogno italiano

VLADIMIRO SETTIMELLI

barre di acciaio, per la navigazione nei mari ghiacciati del Nord e fu quella prua maladetta a entrare tra le cabine, le paratie stagne, i ponti e uccidere, strappare, massacrare. 53 morti subito e centinaia di feriti e contusi. Il resto è immaginabile: panico e terrore sulla «Doria», le suonerie di allarme e di riunione sui ponti che trillano su tutti i ponti, mentre la grande nave bianca comincia ad inclinarsi. In quelle condizioni, anche calare le scialuppe diventa una tragedia. Tutto è stato raccontato e descritto mille e mille volte.

Come sempre, c'è chi si comporta da eroe e chi da vigliacco. Alcuni si mettono perfino a rubare. Calamai, immobile a due passi dal timone, fa accendere tutti i fari dei ponti, mentre alcune delle scialuppe cominciano a scendere verso l'acqua.

Doria e Stockholm, lanciano lo Sos. Sono le 23,15. Alle 23,25, la radio di Long Island, comunica al quartier generale di New York, la collisione. I messaggi radio, sempre più drammatici, si incrociano in tutta la zona.

Stockholm: «Siamo fortemente danneggiati. L'intera prua è squarciata e la stiva è allagata. Dobbiamo rimanere nella nostra posizione. Se voi (Andrea Doria) calate in mare le vostre scialuppe noi le raccoglieremo».

Risposta della Doria: «Dovete assolutamente navigare verso di noi».

Ore 0,30, mercantile Cap Ann: «Siamo tra le due navi. Abbiamo due scialuppe».

Ore 0,45, da una nave della guardia costiera: «Siamo a dieci miglia, abbiamo diciotto scialuppe».

Ore 1,12, dalla Doria: «Abbiamo bisogno di un numero maggiore di scialuppe».

Ore 1,43, dalla Doria: «Pericolo immediato. Abbiamo bisogno di scialuppe di salvataggio, quanto più possibili. Non possiamo calare le nostre».

È una stupenda e magnifica gara di generosità. Sono decine le navi che accostano, mettono scialuppe in mare e si fanno sotto. Il transatlantico francese «le de France», poco lontano, fa scendere in mare dieci scialuppe. Le prime notizie del dramma che si sta svolgendo in mare, nel cuore della notte, sono già arrivate a New York. Sul molo, chi attende i parenti, cerca disperatamente notizie, conferme o smentite.

A Genova, migliaia di persone si sono già radunate sotto la sede della società «Italia». In un silenzio cupo e teso si aspettano notizie. Il mondo

inter segue il dramma, attraverso tutte le radio, minuto per minuto. Le operazioni di soccorso sono straordinarie e non hanno precedenti nella storia della marina. A New York, è l'alba quando cominciano ad arrivare i superstiti, infreddoliti, bagnati, con la paura negli occhi. La maggior parte di loro è stata salvata e ora è al sicuro.

A Genova, ora, si piange. La città è immobile, paralizzata, colpita al cuore. Sull'Unità, il più noto dei dirigenti politici del Pci genovese, Gelasio Adamoli scrive: «L'Andrea Doria è stata come un lembo della nostra terra, una orgogliosa bandiera del nostro lavoro e del nostro sacrificio, per rinascere come nazione civile. L'abbiamo vista nascere, l'Andrea Doria, sugli scali di Sestri, dai cervelli e dalle mani dei nostri tecnici e dei nostri operai, quando pareva follia sperare di farcela...».

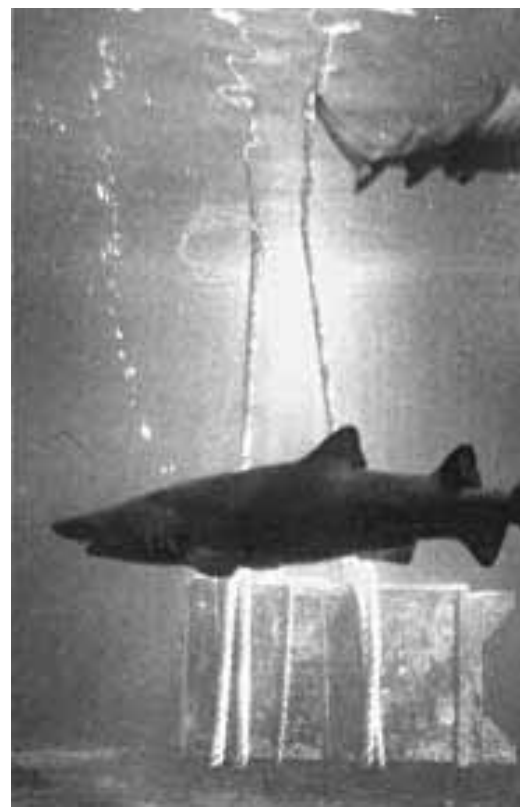
L'ultimo messaggio

Laggiù, in mare, l'agonia della bella nave, dura per undici ore. Il comandante Calamai, con un piccolo gruppo di ufficiali, è rimasto a bordo fino all'ultimo. Le foto del transatlantico piegato su un fianco, fanno il giro del mondo. La Andrea Doria, sembra non volere affondare, resiste, regge, anche se appoggiata sulle onde per 45 gradi. Il guardiacoste americano «Evergreen» ritrasmette a tutti le ultime comunicazioni di Calamai al quale è stato ordinato, con estrema durezza, di mettersi in salvo: «Impossibile tentare il rimorchio, impossibile tentare qualsiasi manovra. Affondiamo. Ci portiamo a poppa».

La Evergreen conferma: «Affonda». E poi il messaggio finale: «Motonave Andrea Doria, affondata in 225 piedi d'acqua alle 10,9 antimeridiane, corrispondenti alle 15,9 italiane».

Quando nel 1972, a 75 anni, il comandante Calamai morì, dopo anni di ingiusta emarginazione (tra l'altro pare che avesse ragione proprio lui) nel delirio, ancora sarà sentito gridare: «I passeggeri... i passeggeri. Tutti giù».

Con l'Andrea Doria, in verità, finì l'epoca dei grandi transatlantici. L'aereo, ormai, aveva vinto su tutti i fronti. I nostri cantieri costruiranno ancora le stupende «Michelangelo» e «Raffaello», ma tutta un'epoca è ormai tramontata. Le due nuove «creature», frutto dell'italico ingegno e di tanto lavoro, dopo poco, dovranno essere sventurate all'Iran. Diverranno semplicemente due caserme galleggianti.



IL LIBRO

I miei spartiti giù nell'oceano

MARCO FERRARI

Anticipiamo, per gentile concessione dell'editore Sellerio, un brano del libro di Marco Ferrari, «Grand Hotel Oceano» in questi giorni in libreria ispirato alla figura di Dino Massa, il direttore d'orchestra che suonò sull'Andrea Doria fino al momento del naufragio.

L'ANDREA inclinata dell'«Andrea Doria» è ancora un gemito di speranza. Attaccati alle funi, aggrappati alle reti penzolanti e alle corde i passeggeri invocano le lance. Una bambina, stremata, allunga le braccia, perde la presa e piomba nel vuoto. Grida «Mamma!» mentre si inabissa nell'acqua.

La gente attira la nostra attenzione. Da bordo della lancia dirigo il feroce in quello specchio di mare. Vedo la madre lanciarsi, cadere in mare e riemergere con la piccola tra le braccia. Il timoniere vara bruscamente sotto la fiancata, incurante del mare agitato, per andarle a prenderle. Ci sporgiamo e issiamo prima la bambina. Alla vista della lancia altri passeggeri si gettano in mare all'impazzata. La donna, ancora in acqua, sente gridare alle sue spalle, prende fiato, con una spinta si allontana dalla barca e nuota verso l'«Andrea Doria» salvando una ragazza.

Le è rimasta solo la sottoveste, non ha più anelli né orecchini. La ricordo ricercata ed elegante, fin troppo per essere su una nave. Avvolta in una coperta, stretta a sua figlia come se in quella morsa ritrovasse la vita, mi guarda e mi riconosce.

«Era Signorinella è vero?» chiede ripensando ad una canzone che le avevo dedicato una notte nella quale era dolce farsi cullare dall'oceano.

«Poi sei partita tu lasciando in me la nostalgia... signorinella mia».

«Me la ricanti, per favore, dopo una notte così credo proprio di meritarmelo».

Conto le ore, forse i minuti che mi separano dall'ultima visione, adesso che anche i rimorchiatori hanno desistito dal tentativo di traino. Sono minuti rapidi, secondi che volano, un tempo scandito dalle scosse, non dalle lancette degli orologi. Navi e scialuppe tergiversano attorno al relitto come se partecipassero ad un funerale. Ci voltiamo di scatto verso l'«Andrea Doria», un rollo pesante provoca un rumore sordo e poi un'onda gigantesca, uno schiaffo secco sull'acqua.

«Attenzione, attenzione, sono le 9,45...» dicono le radio di bordo. Il mare ulula e frema, fa traballare lance e rimorchiatori. Verso di noi si avvicina una cresta spumosa, una schiuma che trascina via i detriti dell'«Andrea Doria». Ecco i miei spartiti volare sulle onde, ecco le canzoni dell'orchestra consegnarsi all'oceano.

L'«Andrea Doria» è diventata una sagoma sporgente: il fumaiolo tricolore resalta l'acqua, i ponti sono pareti scoscese, i boccaporti antri marini e i verricelli argani spezzati. È un gigante che rigetta acqua, zampilli impressionanti che si levano al cielo espellendo rifiuti di ogni genere. L'ultima rollata ha concesso un attimo di respiro. Sento quel fiato, l'ultimo fiato, provenire dai gangli vitali del transatlantico, quelli non ancora invasi. Poi la prua prende a immergersi, silenziosa, scomparendo piano piano, calando quasi impercettibilmente, esprimendo in questa dolce penetrazione nell'oceano un desiderio di pace eterna. «È finita» dicono i marinai, togliendosi i berretti. Un sussulto improvviso rompe la strana calma: la prua si inabissa totalmente facendo emergere la poppa. Le due possenti eliche girano a vuoto e le pale, sollevando acqua, formano fontane di schiuma. Le scialuppe rimaste agganciate alle gru si sganciano e vorticano sulla superficie finendo nel gorgo. Un minuto, due minuti, una vita intera, un cammino iniziato nel '51 e finito in questo mattino del 26 luglio '56. L'ufficiale americano segna la posizione del relitto: lat. 40° 29' 30" Nord; long. 69° 50' 36" Ovest. Siamo distanti diciannove miglia dal feroce di Nantucket, una manciata di ore di navigazione da New York, soltanto tre canzoni dal finale del programma della traversata. Gracchiano le radio che trasmettono il messaggio dell'affondamento. L'«Andrea Doria» non elargisce più alcun suono. L'acqua si è chiusa inesorabilmente lasciando solo un piccolo spiraglio ad un rantolo malvagio che ancora non si arresta. Oleosa e spessa, borbotta, forma bolle inconsuete che si aprono e restituiscono un gemito soffocato.

«Lo senti, è il mio violoncello. Non vuole morire» dico a Ferruccio.

«Sembra che la sua anima canti negli abissi» fa lui.

«Respira ancora...».

«Respirerà a lungo».

ARCHIVI

W. S.

L'inizio in tv

Sullo schermo «Lascia o raddoppia?»

È un anno complesso e difficile il 1956. Soprattutto denso di avvenimenti che segneranno anche la storia futura. Nel corso del XX Congresso del Pcus che si svolge a Mosca dal 14 al 25 febbraio, Nikita Krusciov legge il rapporto segreto sui crimini di Stalin, attaccando il culto della personalità. In Italia, la polizia spara a Venosa contro un gruppo di braccianti: un morto e 14 feriti. Nel frattempo, De Nicola, diventa presidente della Corte Costituzionale. Inizia «Lascia o raddoppia» condotta dal giovane italoamericano Mike Bongiorno. Il 26 gennaio prende il via la VII olimpiade invernale. A febbraio, lo scrittore Danilo Dolci viene arrestato per avere organizzato uno sciopero alla rovescia. Con lui, un gran numero di braccianti si sono messi a dissodare la campagna incolta della Sicilia.

Il 21 aprile

Nasce il giornale di Enrico Mattei

Il 21 aprile è in edicola «Il Giorno», di proprietà dell'Eni di Enrico Mattei. A febbraio, si era aperto, a Roma, il V Congresso della Cgil. Il presidente della Repubblica Giovanni Gronchi è in visita ufficiale in America dove viene ricevuto dal presidente Eisenhower. Il 3 aprile, viene sciolto il Cominform. Il 23 aprile si riunisce, per la prima volta e in modo solenne, la Corte Costituzionale.

Il 13 giugno

L'Est tra culto e «normalizzazione»

Il 13 giugno, «Nuovi argomenti» pubblica una lunga intervista a Palmiro Togliatti, sul «culto della personalità» e sulle degenerazioni della società socialiste, emerse dal rapporto Krusciov. Tra l'altro, nel giugno, si è avuta la rivolta degli operai polacchi a Poznan che vede la direzione del Partito passare da Ochab a Gomulka. Anche in Ungheria la situazione è drammatica. Imre Nagy è chiamato al governo, ma viene arrestato dai sovietici che schiacciano ogni rivolta popolare. L'Ungheria viene «normalizzata».

L'8 agosto

Minatori italiani muiono in Belgio

L'8 agosto, a Marcinelle, in Belgio 237 minatori rimangono bloccati sul fondo di una miniera di carbone. 139 sono emigranti italiani. Le squadre di soccorso riescono a recuperare solo cadaveri. In Italia c'è dolore, rabbia, sgomento. I minatori erano costretti a lavorare senza le necessarie misure di cautela e di salvaguardia. In luglio, era stato eletto, a sindaco di Roma, con i voti del Msi, Umberto Tupini. Il 25 agosto, Nenni e Saragat si incontrano per preparare l'unificazione socialista.

A fine ottobre

Inghilterra e Francia in guerra per Suez

Tra il 29 e il 31 ottobre, Israele, Francia e Gran Bretagna, reagiscono con le armi alla nazionalizzazione del Canale di Suez decisa dal governo egiziano. Sbarchi di truppe e lancio di paracadutisti, trasformano un «fatto politico» in una vera e propria guerra. Gli egiziani rispondono all'azione militare bloccando il canale con l'affondamento di un gran numero di navi cariche di cemento armato. Le truppe anglo-francesi-israeliane, sono già penetrate in profondità nei territori egiziani. Usa e Urss, comunque, riescono ad imporre una rapida pace. Sempre in ottobre, centouno intellettuali comunisti si appellano al Comitato centrale del Pci perché i partiti comunisti si pongano alla testa dei rinnovamenti popolari chiesti in Ungheria, in Polonia e nella stessa Urss. L'appello è firmato, tra gli altri, da Carlo Muscetta, Natalino Sapegno, Delio Cantimori, Giorgio Candeloro, Renzo Vespiagnani, Renzo De Felice, Elio Petri, Antonio Maccanico e Alberto Asor Rosa. Nel novembre, si aprono le XVI olimpiadi di Melbourne. Dall'8 al 14 dicembre si tiene, a Roma, l'VIII congresso del Pci. Palmiro Togliatti è riconfermato segretario.