

Luigi Oneto

'Andrea Doria' - Notte del 25/26 luglio 1956

“Le grandi navi sono a compartimenti stagni, non solo materialmente ma anche psicologicamente; a ciascuno è dato osservare soltanto un settore della sua vita di mare e, in casi come questo, solo un settore della sua morte.”

Ruggero Orlando, Europeo, 5 agosto 1956

“Nonostante tutti questi apparecchi radar ed acustici spesso un orribile destino grava su una nave. Quasi fosse un atto di Dio. È una probabilità che non si verifica spesso, ma talvolta accade.”

Dalle parole di un vecchio marinaio della "Cape Ann", una delle navi soccorritrici - agosto 1984

Nelle mie funzioni di primo ufficiale anziano avevo assegnato il primo turno di guardia, quello dalle 4 alle 8 a.m. e dalle 4 alle 8 p.m.

Mio sottordine era il secondo ufficiale Guido Badano con l'allievo Mario Maracci. Abitualmente, cioè in condizioni di normale navigazione, sul ponte ad ogni turno di guardia erano presenti due ufficiali patentati, un allievo e due marinai timonieri.

Ero imbarcato sull'*Andrea Doria* dal 5 novembre del '55, cioè da quasi nove mesi. Sarei dovuto sbarcare per licenza al termine del viaggio precedente, ma il comandante Calamai non gradiva troppe rotazioni tra i suoi più diretti collaboratori e mi aveva chiesto di restare ancora un viaggio, fino a quando anch'egli sarebbe sbarcato per la sua licenza annuale.

Il mio ultimo turno di guardia sul *Doria* fu quello dalle 16 alle 20 del 25 luglio. Quel pomeriggio, i timonieri erano Stagnaro ed Esposito. La nave da circa un'ora era già entrata in una zona di nebbia (dalle ore 15, come da deposizione Calamai alla Corte Federale Americana).

La visibilità era di circa mezzo miglio. Come sempre in tale situazione, che del resto sulla rotta del Nord America è abbastanza frequente, furono prese le adeguate precauzioni. Innanzitutto fu avvisata la sala macchine di ridurre la pressione delle caldaie (da 40 a 37 Kg al cm²), di rinforzare la guardia e di tenersi pronti per un caso di emergenza. Furono chiuse le porte dei compartimenti stagni - operazione che controllai personalmente - e sul ponte fu rinforzata la vedetta. Sul ponte c'erano due marinai, uno sull'ala destra di plancia ed uno sulla sinistra; a prua c'era un altro marinaio che disponeva di un telefono per comunicare con il ponte: questo marinaio cambiava ogni ora.

Era in funzione il radar Decca che tenevamo continuamente sotto controllo, alternandoci Badano ed io. Naturalmente furono dati i segnali di nebbia; la *Doria* era dotata di un doppio sistema di segnalazione nebbia, uno a mano ed uno automatico (*Typhon albero automatico*) dal fischio più penetrante, che poteva essere udito fino a quattro miglia. Mettemmo in funzione quest'ultimo che venne regolato in modo da avere un fischio della durata di sei secondi ogni minuto e quaranta secondi.

La segnalazione acustica fu sospesa due volte quando tra le 16,30 e le 16,50 si verificò una lieve schiarita.

La nostra rotta, secondo le indicazioni della bussola giroscopica, era 267°; si è governato un po' 266° perché si rimaneva leggermente a Nord e alle 20, al termine del mio turno di guardia, si è lasciato nuovamente 267°.

La posizione della nave veniva controllata con il "Loran" cinque volte in quel turno. La velocità, dopo la riduzione di pressione delle caldaie, era scesa di circa 1,2 nodi passando da 23 a 21,8 nodi.

Verso le 17, il sig. Badano ha eseguito un paio di scandagli in prossimità della linea delle 50 braccia, mentre io ero sempre al radar; alle 18 fermammo il "Decca" - cioè il radar sulla sinistra - dopo aver messo in moto il "Raytheon" che aveva lo schermo più grande ed offriva una migliore visione.

Dopo circa un'ora - più o meno alle 19 - abbiamo superato un vapore sulla sinistra del quale abbiamo udito il fischio (almeno otto-dieci volte) quando era in prossimità del traverso. Quel pomeriggio, il comandante Calamai rimase sempre sul ponte. Come sua abitudine, non interveniva e non interferiva: era presente, vigile e attento a tutto. Egli infatti, pur dando ai suoi ufficiali una totale fiducia nel condurre la navigazione, voleva sempre essere avvisato di ogni imprevisto o di qualsiasi nuova situazione si fosse creata. Questo da solo dice già quanto rigoroso e totale fosse in lui il senso della responsabilità. Non si è allontanato neppure per cenare; verso le 19,30 si fece servire uno spuntino sul ponte.

Le quattro ore di guardia passarono così, ritmate dal fischio del "navighiamo in nebbia" prescritto dalle "norme internazionali per evitare gli abbordi in mare". Dopo aver messo il punto *Loran*, fatto il punto e controllato il brogliaccio scritto dall'allievo Maracci, attendevamo ormai di essere rilevati dal successivo turno: il primo ufficiale Franchini, il terzo Giannini e l'allievo Conte.

L'ultimo controllo sul radar segnalava sullo schermo tre piroscafi, tutti diretti nella nostra direzione, compreso quello che avevamo superato un'ora prima: va ricordato che la zona di mare in cui navigavamo è scherzosamente definita, per l'intensità abituale del traffico, la "Times Square dell'Atlantico".

Pochi minuti dopo le 20, salutato il Comandante ed i colleghi che ci avevano rilevato, Badano, Maracci ed io smontammo per andare a cena.

Verso le 22 mi ritirai in cabina: per noi della prima guardia la sveglia era alle 03.30, in piena notte, con il rituale del marinaio che bussa alla porta e del caffè per essere ben svegli.

Quel bussare alla porta e quel caffè non arrivarono mai. Al momento della collisione o meglio, in seguito all'urto tremendo (23,11), mi svegliai annaspando fuori dal letto nell'istintiva difesa da una caduta e mi ritrovai in piedi già conscio che qualche cosa di grave doveva essere accaduto.

Scalzo ed in pigiama in meno di un minuto ero sul ponte, la mia cabina infatti era a pochi passi dalla sala nautica. Mi portai di istinto sulla aletta del ponte, a sinistra, quasi senza rendermi conto che il pagliolo su cui camminavo non era più orizzontale: la nave infatti aveva iniziato già il suo sbandamento sul lato destro.

Vidi chiaramente all'altezza della nostra poppa sulla sinistra un piroscafo che ci offriva il fianco sinistro, con il fanale rosso di via ben visibile.

Il Comandante stava dando l'ordine di fermare le macchine. Chiesi al capo guardia secondo Uff. Curzio Franchini che cosa fosse successo ed alla sua risposta "ci hanno investito" compresi immediatamente che non potevo starmene lì scalzo e così malamente abbigliato.

Ritornai in cabina dove mi vestii alla svelta indossando la divisa sul pigiama, senza camicia e mi ritrovai sul ponte. In quella cabina, in cui non sarei più rientrato, lasciai con i ricordi più cari anche un pezzo della mia vita. Presi automaticamente il posto assegnatomi dal "Ruolo di emergenza" : *Il primo Uff. anziano coadiuva sul ponte il Comandante nella navigazione.*

In pochi minuti tutti gli Uff.li di coperta erano lì, vestiti sommariamente, alcuni ancora alle prese con asole e bottoni, silenziosi, con l'aria stravolta che ha sempre chi si sveglia bruscamente con la consapevolezza di trovarsi in pericolo.

Vidi arrivare il mio sottordine Badano, equipaggiato di *flashlight* e salvagente. L'unico in pigiama era il Com.te in 2a Osvaldo Magagnini che con quel indumento svolazzante diresse poi tutta l'operazione di salvataggio e così rimase fino allo sbarco a New York, ventiquattro ore dopo.

Anche se, svegli da pochi minuti, non sapevamo esattamente quel che fosse accaduto, di una cosa eravamo certi: che la nave era fortemente sbandata sul lato destro (inizialmente 18°) e che l'emergenza era grave.

Intanto il Comandante con voce ferma e sicura impartiva i primi ordini: accensione delle luci esterne, dare ad intervalli i due fischi lunghi di "non governo" (data la nebbia), telefonare in macchina per chiedere la situazione, fare il punto nave per il lancio dell'S.O.S., far sondare per l'accertamento dei danni. Inoltre: dare per altoparlante l'annuncio "personale ai posti di abbandono nave" e "i passeggeri devono recarsi ai punti di riunione con la propria cintura di salvataggio e mantenersi calmi".

Tali ordini furono ripetuti due volte per altoparlante, naturalmente anche in lingua inglese: "passengers must go to their muster station, wearing lifebelts and keep calm".

Non ci fu bisogno di assegnare singolarmente gli incarichi perché tutti conoscevano il ruolo loro assegnato in emergenza e ad ogni ordine impartito, due o tre scattavano in direzioni diverse.

Vidi Franchini e Badano recarsi in sala nautica - già sossopra e direi irriconoscibile dopo l'urto a causa dello sbandamento - per determinare la posizione *Loran* e tracciare le due linee sulla carta, determinando la posizione 40°30'N, 69°53'W, dare un foglietto all'allievo Giovanni Conte che corse in stazione radio con quei dati fondamentali per il lancio dell'S.O.S.

Il messaggio di soccorso fu lanciato alle 23:21, dieci minuti dopo l'urto, sulla lunghezza d'onda di 500 Kilocicli riservata alle chiamate di emergenza: "Qui Andrea Doria, avuta collisione, posizione 40°30'N, 69°53'W, approssimativamente 60 miglia Sud di Nantucket. Inviare aiuti".

Circa venti minuti dopo l'urto erano state portate sul ponte di comando le prime concitate e approssimative verifiche della vastità dello squarcio subito dalla fiancata destra della nostra nave.

Dalla sala macchine, via telefono diretto, giungevano notizie drammatiche: stava entrando acqua nel locale diesel_dinamo e soltanto la motrice di sinistra era utilizzabile. L'ordine del Comandante fu di pompare e di cercare di raddrizzare la nave con ogni mezzo.

Dalla sala macchine giungeva la risposta che queste operazioni erano già in corso, che si stava procedendo allo svuotamento dei doppi fondi di dritta e che si stava travasando dalla cisterna 45 di dritta alla 45 di sinistra.

A questo punto il Comandante Calamai, nella speranza di dirigere la nave verso più bassi fondali, dava ordine di mettere in moto la motrice di sinistra ma, visto inutile il tentativo, ordinava di fermare.

In una situazione di emergenza, quale vivemmo noi, quella notte quando ognuno è teso allo spasimo a sfruttare non i minuti ma i secondi, non c'è il tempo per pensare ad altro che non compete personalmente: confesso di non essermi soffermato neppure per un istante a pensare a ciò che poteva essere accaduto in sala macchine.

Fu solo in seguito che ci rendemmo conto dell'autentico inferno in cui tutto il personale di macchina aveva lavorato freneticamente fino a quando (ore 2,45 ca. del 26 luglio) dovette arrendersi impotente ed abbandonare i locali; questo grazie alla dettagliatissima ricostruzione che di tutto il lavoro svolto e di tutti i tentativi effettuati fece il nostro collega 1° Ufficiale anziano D.M. Luigi Pazzaglia.

Intanto tutti gli uomini destinati all'armamento delle lance si erano portati al loro posto ed il Comandante diede l'ordine, che eseguii personalmente con il megafono, di preparare e mettere fuori per prime le otto lance di sinistra, quelle con la numerazione pari, questo perché si sperava che l'operazione fosse ancora possibile nonostante la forte inclinazione raggiunta.

Bisogna ricordare che le lance in navigazione erano "rizzate", cioè legate solidali con lo scafo. Lo sganciamento si effettuava per mezzo di un gancio a scocco. Lasciando gradualmente liberi i "freni", la lancia appesa a due gru scorreva sulle guide fino a restare completamente libera dallo scafo, penzoloni, all'altezza del ponte lance.

Da qui, sempre lavorando con i freni la lancia scendeva al ponte passeggiata dove era previsto l'imbarco. Nella discesa della lancia, due "rizze", dette "rizze di accosto", avevano la funzione di avvicinarla alla fiancata della nave e di fermarla proprio all'altezza del ponte passeggiata, perfettamente accostata e bloccata.

Oltre ai marinai addetti alle lance c'erano su quel ponte anche il Comandante in 2a Magagnini, il 1° Uff.-B Carlo Kirn, il 2° Badano

ed il Nostromo. Nonostante tutti abbiano fatto ogni sforzo possibile, anche manuale, per spingere in fuori le lance, queste non si mossero; la legge di gravità vinceva la volontà disperata degli uomini e la forza dei macchinari.

Ero sull'aletta di sinistra con il Comandante. In silenzio assistevamo a quella lotta impari. Resosi conto che si rischiava di perdere minuti preziosi, il Comandante mi disse, sempre con il suo tono di voce sicura: "Dia ordine che ammainino le lance di destra"!. Non aggiunse una parola di commento, non ebbe un gesto di disappunto, ma c'era in lui, come in ognuno di coloro che avevano tentato l'operazione, la lucida consapevolezza che la possibilità di mettere tutti in salvo con le nostre scialuppe si era dimezzata.

In timoniera i due inclinometri segnavano 20°. Con un sospiro di sollievo, vidi dall'aletta di destra che le operazioni per mettere in mare le lance su quel lato procedevano bene. L'esercitazione "lance a mare" che avevamo fatto il 18 luglio, cioè il giorno successivo alla partenza da Genova, con un paio di lance, in quel momento mi sembrava lontana anni luce.

Intanto il Comandante ordinava di mettere delle cime sul ponte a guisa di "tientibene" per muoversi con maggior scioltezza e per evitare cadute, preparare le cassette dei razzi, delle candele, dei fuochi Very e il proiettore Aldiss per fare i segnali di soccorso, accendere il proiettore in controplancia, alzare i segnali rossi di "non governo". Tutti ordini che eseguii personalmente. Ogni cosa fu fatta in brevissimo tempo. A parziale modifica di quanto prevedeva il ruolo di "abbandono nave" - data la situazione - il Comandante ordinava a noi Ufficiali di coperta di disporci in quest'ordine: Comandante in 2a Magagnini alla direzione generale del salvataggio alle sue dirette dipendenze; 1° Ufficiale-A Oneto sul ponte di comando; 1° Ufficiale-B Kirn agli ordini del Comandante in 2a; 2° Ufficiale-A Franchini alle imbarcazioni; 2° Ufficiale-B Badano sul ponte di comando; 3° Ufficiale-A Donato con il sig. Kirn; 3° Ufficiale-B Giannini con il Comandante in 2a; i due Allievi Maracci e Conte sul ponte di comando.

Il Comandante, valutata la situazione, non volle dare il segnale regolamentare di "abbandono nave" con le sirene - sei fischi brevi seguiti da uno più lungo - per non creare confusione e panico tra i passeggeri, prima di tutto perché non riteneva immediato il pericolo di affondamento e poi perché non c'era ancora in vista alcun soccorso da parte di altre navi. Noi purtroppo avevamo solo

metà delle lance a disposizione. Se dopo lo speronamento non vi furono vittime, penso che il merito sia stato di questa saggia, ponderata decisione di Calamai.

Nell'Ottobre successivo, alle snervanti domande del patrono della "Swedish American Line" Avv. Haight, Calamai - a proposito del panico che avrebbe potuto generarsi - rispose con estrema convinzione "Sono contento di aver agito a quel modo!". Anche sotto il martellante interrogatorio la sua forza stava proprio nella serena coscienza di aver agito per il meglio. La successiva domanda dell'Avv. Haight fu: "Crede che vi sarebbe stato panico tra i passeggeri di prima classe?". E Calamai paziente: "Credo dappertutto, perché il panico é contagioso!".

In quella prima ora dopo la collisione, il lavoro nella stazione radio é stato certamente frenetico. Ricordo che ogni tanto spuntava sul ponte con un foglietto in mano, il viso pallido e teso, il sig. Francesco Guidi in persona, capo stazione R.T, che aveva alle sue dipendenze altri tre Ufficiali marconisti: Felice Garrone, Umberto Ciarlatani e Carlo Bussi. In quella notte tremenda, la nostra grande fortuna fu quella di essere già abbastanza vicini alla costa americana e di ricevere subito - in risposta al nostro primo S.O.S. - l'assicurazione da parte del servizio guardacoste di aver comunicato immediate istruzioni a tutte le navi nella zona perché accorressero in nostro aiuto. La Coast Guard stessa inviò alcuni *cutters* e fece approntare due aerei che però non poterono alzarsi in volo perché, a causa della nebbia, la visibilità era nulla.

Alle 23,44 arrivò il primo messaggio *dell'Ile de France* "Veniamo vostro soccorso". Era veramente una schiarita per tutti noi. L'unico timore era che, persistendo la nebbia, l'aiuto da parte del grande transatlantico Francese potesse essere compromesso. Quando a mezzanotte, cinquanta minuti dopo la collisione, la Coast Guard comunicava che nove navi si trovavano vicino al luogo dell'incidente, il sig. Guidi e gli altri Ufficiali marconisti forse cominciarono un poco a rilassarsi. Per capire questo occorre ricordare che essi avevano il fondato timore che la stazione radio da un minuto all'altro potesse essere messa fuori uso, timore che del resto, pur senza dirlo, avevamo tutti.

La prima nave che si dichiarò nelle immediate vicinanze (erano le 0,10) fu la frigorifera 'Cape Ann' della United Fruit Company": "Nebbia, ma possiamo vedere qualche volta Andrea Doria!".

Mezz'ora dopo (0,40) la "Cape Ann" comunicò: "Siamo tra le due navi. Abbiamo messo in mare due lance. Esse si dirigono verso di voi. Dirigete le vostre luci su di esse!". Intanto anche lo "Stockholm" (ore 0,21) aveva comunicato: "Gravi danni a bordo. Intera prua fracassata. Compartimento nr. 1 riempito d'acqua. Dobbiamo rimanere nostra posizione. Se *Doria* può calare scialuppe noi possiamo raccogliercle".

Dall'aletta di destra dove ero con il Comandante ad un tratto si intravvidero nella foschia due primi piroscafi che poi avremmo saputo essere il *Cape Ann* e la nave militare *William Thomas*. Nella notte resa lattiginosa dalla nebbia che variava continuamente di intensità, i coni di luce proiettati all'intorno sull'acqua da tutte le nostre lampade fuori bordo creavano un'atmosfera irreale che sarei incapace di descrivere pur essendo nitidamente fotografata nel ricordo.

Nel radar rimasto in funzione si vedevano le nostre prime lance calate in mare e la marca di un piroscifo che doveva essere lo *Stockholm*. Di più non si poteva vedere sia perché il radar lavorava con una portata limitata al solo lato destro della nostra nave a causa dello sbandamento, sia perché c'era già una diminuzione di energia elettrica. L'inclinazione continuava gradualmente ad aumentare; tra mezzanotte e l'una raggiunse i 27°. Il Comandante ed io eravamo là, su quell'aletta penzolante, tutti tesi a seguire l'operazione di imbarco passeggeri sulle lance, ancora inconsapevoli di avere proprio sotto di noi non solo l'enorme squarcio provocato dallo 'Stockholm', ma anche le circa 150 tonnellate di prua che la nave svedese aveva lasciate conficcate nel fianco della *Doria*. L'avviso ai passeggeri di affluire ordinatamente e con calma ai rispettivi punti di riunione (*) era già stato ripetuto.

(*) I punti di riunione erano per la la classe i saloni in ponte passeggiata; per la 2a classe cabina il salone festa della classe stessa; per la classe turistica il ponte passeggiata a prora e veranda piscina poppa.

A tutti quelli che erano usciti dalle cabine senza salvagente e a quelli che erano stati sorpresi dalla collisione nel salone, al cinema e ai diversi bar, per evitare che dovessero scendere nei rispettivi alloggi erano già stati distribuiti i salvagenti dei cassoni di riserva. Questi salvagenti erano 181, numero più elevato del 10% regolamentare rispetto ai 1241 a disposizione nelle cabine. Inoltre i capo-alloggi di ogni classe avevano ciascuno in consegna 50 salvagenti per bambini. La messa a punto delle otto lance di destra (numerate dispari dall'1 al 15) non fu certo la normale operazione alla quale i marinai erano addestrati.

Le lance infatti venivano filate direttamente a mare dato che, una volta ammainate all'altezza del Ponte di passeggiata, risultavano troppo staccate a causa dello sbandamento: era quindi impossibile attraccarle al bordo per l'imbarco dei passeggeri. L'unica lancia in cui i passeggeri (una cinquantina di persone) poterono imbarcarsi direttamente fu la n°3 la quale aveva l'arresto di poppa *incattivato*, il che permise di accostare la poppa alla murata, in prossimità del suo portellone di imbarco.

Pochi altri passeggeri furono imbarcati nelle lance direttamente dal Ponte Lido prima dell'ammainata, tutti gli altri venivano filati dai marinai per le *buscagline* e per i *penzoli* in dotazione di ogni lancia. Giunsero intanto sul ponte chiamate di soccorso e mandammo giù alle lance altro personale, tra cui gli Allievi. Con il megafono trasmettevo ripetutamente gli ordini del comandante di sollecitare al massimo le operazioni di salvataggio dando la precedenza ai bambini, agli invalidi, vecchi e donne: tutti ordini che vennero rispettati. Questo spiega perché parecchi bambini si trovarono poi separati dai genitori, imbarcati per New York su navi diverse, con l'immaginabile angoscia rispettiva.

Ad un certo momento il Comandante ricordò che in tempo di guerra aveva visto utilizzare delle reti per scendere più rapidamente e con maggiore sicurezza nelle scialuppe di salvataggio. Le nostre reti purtroppo erano nella stiva e non era neppure pensabile un tentativo di ricuperarle. Avevamo però le reti di copertura delle piscine e si ordinò immediatamente il loro utilizzo. Pazzaglia ricorderà in seguito di aver visto il 3° Uff. Giannini far miracoli servendosi di quel provvidenziale mezzo di fortuna.

Le nostre scialuppe, appena in acqua e scocciate dai paranchi, venivano dirette verso i punti più idonei all'imbarco dei passeggeri e cioè al centro nave e all'estrema poppa. Le prime lance venivano dirette sullo 'Stockholm', unica nave nelle nostre vicinanze (ad un nuovo rilevamento radar risultava a miglia 1,1) e poi anche sul *Cape Ann* che era sopraggiunto. Sempre con la calma e la sicurezza che gli erano abituali, il Comandante mi disse di trasmettere l'ordine di mettere a mare anche gli zatterini e i salvagenti anulari. La *Doria* aveva in dotazione 56 zatterini da 9 persone ciascuno per un totale di 504 posti e 50 salvagenti anulari alcuni dei quali, mi sembra 6, erano per bambini. A due ore dalla collisione lo sbandamento aveva raggiunto i 30°. Alle 1,43 dalla nostra stazione radio partì un messaggio che venne captato dal servizio guardacoste: "Non sappiamo per quanto tempo potremo usare la radio. L'ascolto é pessimo". Nelle ore successive fu lo 'Stockholm' a farci da ponte radio ritrasmettendo i deboli

segnali provenienti dalla nostra stazione R.T. Eravamo tutti consapevoli del pericolo di rimanere al buio da un momento all'altro perché sia il Direttore di macchina Dalciso Chiappori che il Capo Elettrotecnico Mario Colombo avevano informato il ponte di comando che ormai restava in moto soltanto la dinamo di emergenza.

Dall'aletta potevamo vedere solo parzialmente, per la posizione irrealistica che aveva assunto la nave, tutto il lavoro che si svolgeva sul ponte passeggiata da parte dei marinai e degli ufficiali. Gli ordini rimbalzavano, si udivano voci e richiami, a tratti sovrastati dai rumori dei motori delle lance. Comprendevamo però con sollievo che le operazioni di salvataggio procedevano speditamente.

Altrettanto sollievo vidi negli occhi del Comandante quando mi passò (ore 2,05) il messaggio dell'*Ile de France*: "Stiamo procedendo alla massima velocità. Stiamo preparando due lance di salvataggio." La risposta firmata Calamai partì immediatamente: "Vi suggeriamo di preparare più di due lance. Abbiamo a bordo 1100 passeggeri e 500 uomini di equipaggio". La visibilità era leggermente migliorata e quando si cominciò ad intravedere la sagoma maestosa dell'*Ile de France* che si avvicinava mi parve di assistere ad un miracolo. Altro non saprei dire sulla profonda, vivissima emozione di quei momenti. Con il Comandante non scambiammo che una parola: "Eccolo!". Anche se avessi voluto, credo che non sarei riuscito a parlare, tale era il nodo che sentivo in gola.

Dopo tre ore di tensione estrema, dominata e inconsapevolmente ignorata per la necessità di agire, controllare, coordinare le molteplici operazioni connesse al salvataggio, finalmente era come svegliarsi da un incubo notturno e provare il sollievo di trovarsi fuori da una realtà drammatica. Non solo l'*Ile de France* era ormai ben visibile, ma l'ulteriore dissolversi della nebbia permise al suo Comandante Raoul de Beaudean un secondo vero miracolo: quello di potersi avvicinare a noi fino a circa 500 metri. La nave Francese completamente illuminata - tanto che potevamo seguirne le rapide, perfette operazioni di ammaino delle lance - ci offriva in quel momento tutta la solidarietà che degli uomini in pericolo possono ricevere da altri uomini.

Da quel momento tutto procedette più in fretta, sia il maggior numero di lance di cui disponevamo, sia perché lo specchio di mare in cui si svolgeva il salvataggio era illuminato quasi a giorno. Poco prima delle 3 arrivava sul ponte di comando il Direttore di

Macchina, visibilmente provato, dopo una faticosa "scalata" dalle viscere del *Doria*. L'inclinazione era tale che diventava una vera impresa acrobatica il muoversi per corridoi resi sdrucchiolevoli da una mistura di acqua e nafta, salire scalette inclinatissime, attraversare locali ostruiti da ogni genere di oggetti. Le notizie che il Direttore portò al Comandante erano sconsolanti. In macchina le due turbodinamo erano ormai fuori servizio, il locale macchine in via di progressivo allagamento, altrettanto il locale caldaie con vie d'acqua in corrispondenza dei distillatori. Il livello dell'acqua aveva messo fuori servizio per corto circuito la pompa principale di dritta - che era stata adibita ad esaurimento grandi masse - ed aveva già sommerso la pompa combinata circolazione-estrazione della turbodinamo di dritta. Inoltre la cascata di acqua proveniente in macchina dalla cisterna 49/50 si riversava in pieno sulla dinamo di dritta e di conseguenza si era già dato ordine di spegnere le caldaie e poi di lasciare il locale.

Alle 2,45 tutti i locali di macchina erano stati abbandonati dal personale dopo essersi assicurati che nessuno era più presente e che tutte le porte stagne erano chiuse, comprese le porte badernate che davano accesso alla zona dell'apparato motore. Restava così efficiente soltanto il motore dinamo di emergenza che miracolosamente avrebbe continuato a funzionare sino al termine dell'agonia della nostra nave.

In timoniera gli inclinometri segnavano 33°. Sempre con megafono passai l'ordine ad una lancia - non ne ricordo il numero - di perlustrare accuratamente lo specchio d'acque nelle vicinanze della nave e raccogliere chi nel caso fosse caduto o dalla murata o da qualche scialuppa. Con l'*Aldiss* intanto facevamo segnalazioni con l'*Ile de France* per l'invio di altre lance.

Il Comandante decise a quel punto di scendere nella sua cabina per prendere i documenti riservati ed il Giornale parte 1a. Ritornò dopo pochi minuti e riprese subito il suo posto sull'aletta di destra in posizione tale da controllare i telefoni e nello stesso tempo ricevere da me relazione di ogni particolare sullo svolgimento dell'evacuazione. Ho detto che il Comandante "ritornò dopo pochi minuti". In effetti ripensando a questo particolare a ventotto anni di distanza mi chiedo come possa aver fatto a scendere così in fretta nel suo appartamento che era al piano inferiore proprio sotto al ponte di comando, aprire la cassaforte, raccogliere i documenti e risalire sull'aletta.

L'unico locale che personalmente potevo vedere era la sala nautica e dallo sconquasso che vi regnava non era difficile dedurre che l'inclinazione della nave aveva provocato ovunque lo stesso effetto. Calamai ancora una volta non disse una parola, non fece un commento su quello che aveva visto. Sembrava solo preoccupato di sistemare bene sotto il giubbotto-salvagente il malloppo delle carte di cui era unico e diretto responsabile.

Dall'aletta sulla quale ero come incollato ormai da ore, sempre più penzoloni, sentii il Comandante ordinare ai presenti in sala nautica di prendere i libri - giornale di bordo parte 2a e brogliaccio - e il grafico del registratore di rotta e poi dettare a Badano un telegramma alla Coast Guard per i rimorchiatori: "S.O.S. Collision - we need immediately tugs for assistance. Master Andrea Doria".

Calamai aveva fatto tutto quanto era umanamente possibile per salvare le vite umane; voleva ancora tentare anche l'impossibile per salvare la nave con l'aiuto dei rimorchiatori di alto mare. In quel frenetico accavallarsi di informazioni che giungevano sul ponte, di ordini dati, rimbalzati e ritrasmessi, la mente del nostro Comandante doveva funzionare con la stessa ritmica perfezione di un computer che incamera i dati e li elabora. Tutte le sue decisioni avevano una sequenza logica sorprendente: mai una sola volta modificò un ordine o diede un contrordine.

Quando Badano ritornò sul ponte gli chiesi se i documenti di bordo fossero stati tutti prelevati, brogliaccio compreso, Egli mi rispose affermativamente e precisò che li aveva in consegna l'Allievo Maracci al quale aveva dato anche il grafico del tracciatore di rotta. Maracci sopraggiunse proprio mentre si svolgeva il dialogo tra Badano e me e mi fece segno di aver tutto lui toccandosi sul gran rigonfiamento del giubbotto-salvagente. Rimasi così con la convinzione che tutti i documenti fossero stati ritirati. L'equivoco si chiarì solo quando era troppo tardi, cioè quando avevamo già abbandonato la nave. In effetti nel giubbotto di Maracci c'era solo il grafico del tracciatore di rotta. Oggi posso dire che quel grafico strappato acrobaticamente dal registratore, dopo tanti anni si sarebbe dimostrato la cosa più preziosa, quella che permise all'Ing. Carrothers di provare senza ombra di dubbio che la causa del disastro era da addebitarsi esclusivamente allo "Stockholm".

Oramai non era più possibile comunicare via telefono e le informazioni da poppa mi giungevano solo attraverso una lancia che faceva la spola; io continuavo con il megafono a trasmettere

gli ordini del Comandante e il capolancia mi urlava a sua volta ciò che avveniva a poppa. Piantati in asso dalle conquiste della tecnica tornavamo a servirci di staffette per poter comunicare con gli altri settori della nave. Circa alle 4 - quando lo sbarco dei passeggeri era pressoché ultimato - Calamai dettò il telegramma per Italmar Genova-New York: "Investiti in foschia da piroscalo svedese 'Stockholm'. Passeggeri trasbordati su navi soccorritrici. Nave in pericolo. Calamai".

Lo sbandamento era di 35° quando Badano controllò ancora una volta la chiusura delle porte stagne che risultavano tutte accese rosse. Poco dopo salirono sul ponte il Comandante in 2a Magagnini, il 1° Ufficiale Kirn ed altri che avevano diretto il salvataggio. Magagnini riconfermò al Comandante che tutti i passeggeri erano sbarcati e che dall'ispezione effettuata negli alloggi risultava che non c'era più nessuno. (In realtà c'era un passeggero che dormiva ancora e che non si era accorto di nulla.) Il Comandante venne anche informato del decesso della Sig.ra Peterson, rimasta prigioniera delle lamiere nella cabina 58, l'episodio in assoluto più drammatico di quelle terribili ore seguite alla collisione. Dopo aver ascoltato tutto con estrema attenzione, il Comandante diede ordine che il personale rimasto a bordo scendesse nelle lance ad eccezione degli ufficiali delle sezioni coperta e di macchina (una quarantina di persone), compreso qualche volontario per l'eventuale tentativo di salvataggio della nave a mezzo dei rimorchiatori già richiesti alla Coast Guard.

C'era una lancia vuota proprio sotto l'aletta e gridai al marinaio (di cui purtroppo non ricordo il nome anche se lo conoscevo da anni) di tenersi in quella posizione, ma di portarsi molto più al largo. Sono convinto che egli comprese al volo anche quello che non avevo detto ed eseguì subito l'ordine ricevuto. Se la nave infatti si fosse piegata bruscamente non ci restava che gettarci in mare e se eravamo fortunati, essere raccolti da quella scialuppa purché si trovasse ad una distanza tale (mediamente trecento metri) da non essere presa nel risucchio.

A cinque ore e mezzo dalla collisione (verso le 04,30/04,40) venne lasciato libero l'*Ile de France* informandolo che le operazioni di salvataggio erano ultimate: lampeggiamento Morse con segnalatore Aldiss "You can go". Subito dopo trasmisi all'Allievo nautico Pirelli, che era su di una lancia, l'ultimo ordine dall'aletta: "Tutti gli Ufficiali di macchina si portino da poppa al centro nave sul ponte lance". Il Comandante infatti, vista l'estrema precarietà della situazione, aveva deciso di riunire quel "resto" di personale rimasto a bordo. Ormai lo spostarsi era diventato

quasi impossibile nonostante fossero state tese un pò ovunque cime e manichette antincendio a cui aggrapparsi.

La nostra discesa dal ponte non fu nè rapida nè agevole, sia per lo sbandamento che inesorabile continuava ad aumentare, sia perché scalette e paglioli, bagnati e viscidii, rendevano pericoloso e difficile ogni passo. Da poppa il personale di macchina, considerato il rischio che presentava la "traversata" a piedi, venne al centro nave via mare su di una lancia che era sottobordo. Il Comandante ordinò che non risalissero e che la lancia si mantenesse vicina, ovviamente nei limiti di sicurezza. Vista a posteriori, quella decisione di raggiungerci via mare fu saggia e risultò utile perché permise al personale di macchina di osservare attentamente i danni che la fiancata destra della *Doria* aveva subito.

In seguito Pazzaglia dirà (cito testualmente dai suoi "Ricordi"): "Durante il percorso fatto sottobordo, dalla lancia potei osservare che, oltre al grande squarcio provocato dalla collisione, le lamiere dello scafo risultavano deformate e lacerate dalla falla fino a poppa e per tutta la zona compresa tra il ponte di passeggiata e il ponte vestiboli, ancora visibile al di sopra del livello del mare. Ciò mi fece dedurre che l'acqua che penetrava indipendentemente nel locale caldaie e nel locale motori provenisse dalle dette lacerazioni, evidentemente prodotte dal violento strisciamento della prora danneggiata dello 'Stockholm' contro il nostro scafo, e che in definitiva rendeva nullo l'effetto della nostra compartimentazione stagna.

La nostra sosta sul ponte lance non fu lunga: credo più o meno una mezz'ora. L'inclinazione aveva raggiunto i 40° e star seduti a pagliolo era estremamente difficile anche se non mancavano appigli. C'era un silenzio assoluto, ognuno era chiuso in se stesso. Eravamo un gruppetto di uomini vinti. Personalmente credo di aver pensato solo una volta, fuggevolmente, alla mia famiglia, ai miei tre bambini.

Il cielo cominciava a schiarirsi, era l'alba. Quello spettacolo sempre nuovo che tante volte nei turni di guardia mi aveva emozionato, ora mi lasciava completamente indifferente. Riguardo alla decisione di farci scendere nella lancia n°11, Calamai dirà nella sua prima sintetica relazione stesa nei giorni successivi al naufragio: "Con la certezza assoluta che nessun passeggero si trovava più a bordo, avendo la nave raggiunto uno sbandamento tale (40°) per cui rimanere ancora non avrebbe significato altro che un inutile sacrificio di vite umane, avendomi già confermato il

Direttore di Macchina che non c'era più nulla da fare in quanto solo in moto la dinamo di emergenza e la pompa di emergenza, consigliatomi con il Comandante in 2a e con gli Ufficiali presenti diedi l'ordine a tutti di scendere sull'ultima imbarcazione. Lo sbarco é avvenuto per ordine di grado. Quando anche l'ultimo Ufficiale (il Comandante in 2a) era nella lancia, scesi anch'io".

Quello che Calamai non dice é che quando il Comandante in 2a lo invitò a scendere egli rispose (Pazzaglia dirà "deciso e sereno"): "Voi potete andare, io rimango!". Noi tutti protestammo, in un coro di voci confuse ma ferme, che saremmo risaliti a bordo se egli avesse insistito nel suo proposito. Magagnini intanto risaliva svelto la biscagliana e rimetteva piedi sul ponte: con accoramento fece presente a Calamai che scendere in lancia non significava l'abbandono della nave perché tutti noi presenti in qualunque momento, dietro suo ordine, saremmo risaliti a bordo riprendendo i nostri posti.

In quegli istanti forse il Comandante ebbe timore di coinvolgere anche noi nelle conseguenze di quella che voleva essere una sua scelta personale, quasi un ultimo dovere da compiere. Già sull'aletta, prima che scendessimo fortunatamente al centro nave, mi aveva detto a bassa voce, quasi parlando con se stesso: "Io resto qui". Alla mia risposta che doveva scendere con noi per rimanere tutti uniti mi aveva guardato senza approvare.

Ora, in piedi sul ponte lance, guardava tutti noi giù nella scialuppa senza approvare. Quando si decise a scendere lo vidi per la prima volta mortalmente stanco. Erano le 05,30 del 26 Luglio, la nostra lunga notte era finita.

Una volta nella lancia, sistemammo l'*Aldiss* con la batteria, un binocolo e due megafoni era tutto ciò che avevamo preso per mantenere eventuali collegamenti.

Mi sistemai a prora con il Comandante e con Magagnini; Badano si mise al timone. Nessuno parlava.

La lancia cominciò ad incrociare a breve distanza dal fianco destro del *Doria*. L'unico segno di vita che ci giungeva dalla nave era il percettibile ritmo dell'elettrogeno di emergenza che continuava a pompare inutilmente acqua.

Le luci tutte accese sui ponti grazie all'elettrogeno stesso, rendevano ancor più drammatico quel lento morire.

In vista c'erano alcune nostre lance con i soli uomini del proprio armamento e quando si avvicinò a noi la nr. 15, Calamai riprese

istintivamente il suo posto di comando: ordinò infatti che vi fossero trasbordati tutti i contusi e coloro che apparivano più provati e bisognosi di assistenza. La lancia nr. 15 si allontanò verso la *William Thomas*.

Noi continuammo ad incrociare lungo il fianco destro del *Doria* che inesorabilmente continuava ad inclinarsi.

Verso le 9 giunsero i due rimorchiatori d'alto mare richiesti quando il Comandante aveva ancora una speranza di salvare la nostra nave.

Calamai salì a parlare col Comandante del primo Rimorchiatore ma oramai eravamo tutti consapevoli che non c'era più alcuna possibilità di salvezza per la *Doria*. Ci furono forniti da una nave militare americana caffè, sigarette e medicinali; quando aprii bocca per ringraziare, mi ritrovai completamente afono. Dopo tutto quell'urlare nel megafono avevo perso la voce.

Intanto l'*Ile de France*, dopo aver recuperato le proprie imbarcazioni, salutava con tre fischi e si allontanava. Sopra di noi, gli aerei della stampa facevano ampi giri.

Alle 10,10 la *Doria* spariva davanti ai nostri occhi. Ognuno reagiva a modo suo, chi piangeva silenziosamente, con pudore, chi teneva gli occhi bassi per non vedere. La nostra veglia dolente era finita.

Fummo poi raccolti dal Cacciascorta *Allen* per sbarcare a mezzanotte a New York. Durante le ore di navigazione sul mezzo militare americano ognuno di noi si chiuse letteralmente in se stesso. Non ricordo alcun dialogo, alcuno scambio di battute. L'amarezza che c'era in tutti ebbe il sopravvento su ogni altra emozione. La stanchezza fisica fece il resto.

Allo sbarco dall'*Allen*, il rimettere piedi a terra ci riportò alla realtà. Avevamo ancora un dovere da compiere: quello di informare le nostre famiglie che eravamo vivi.

L'organizzazione delle Autorità Americane ci offrì il massimo di assistenza. Ognuno che scendeva dallo scalandrone riceveva subito un modulo telegrafico ed una biro. Tavolini di fortuna erano stati preparati per poter scrivere; agenti in motocicletta raccoglievano immediatamente i moduli compilati per portarli ad uffici postali decentrati in modo da accelerarne la trasmissione.

La Croce Rossa distribuì ad ognuno di noi una sacca con un cambio di biancheria, camicia e pantaloni, il necessario per toilette. Trasportati in albergo, il "Commodore", ricevetti l'incarico di assistere la parte dell'equipaggio ivi alloggiata.

Quello che si verificò nei giorni successivi - denigrazioni, campagne di stampa ostili ed ambigue - mi diede netta la convinzione che quel dramma ci avrebbe accompagnati, oserei dire perseguitati, per il resto dei nostri giorni. E così è stato.=

Luigi Oneto