

Ieri la cerimonia con i lupi di mare che scamparono - il 26 luglio 1956 - al tragico affondamento del superbo transatlantico

# Andrea Doria, l'ora dei ricordi

## I marinai superstiti della tragedia riuniti a Lerici

Ormai avanti negli anni, sono tutti d'accordo: della collisione con lo Stockholm non fu responsabile il comandante Piero Calamai, che finì con il morire di crepacuore per le ingiuste accuse che gli vennero mosse

dal nostro inviato

**Lerici.** Il fantasma del comandante dell'Andrea Doria, Piero Calamai, si aggira tra i marinai superstiti del naufragio, riuniti a Lerici per ricordare. «Un gentiluomo», lo definiscono loro, un uomo di mare esperto e capace, travolto ingiustamente dall'immensa tragedia. Era all'ultimo viaggio sulla bellissima nave dell'Italia di Navigazione. Un anno di comando sulla gemella, Cristoforo Colombo e si sarebbe goduto la pensione. Al momento della collisione fatale l'orchestra suonava "Arrivederci Roma".

Il presidente del Lions Club Lerici "Golfo dei Poeti", Luigi Niccoli e il socio Paolo Ghigliazza, col patrocinio del Secolo XIX, hanno riunito quei vecchi marinai, li hanno premiati con una pergamena e hanno chiesto loro di ricordare e fare giustizia degli avventurati giudizi negativi emessi negli anni a carico del comandante e dell'equipaggio della nave italiana.

Guido Badano, di Sassello, 75 anni, quella notte di nebbia, di angoscia e di sangue la visse tutta a fianco del comandante Calamai. Era il secondo ufficiale junior dell'Andrea Doria. «Quando fu chiaro che la nave era perduta, Calamai mi disse: "Lei si salverà, dica alle mie figlie che ho fatto tutto quanto era possibile". Era un ufficiale brillante, ha fatto tutto ciò che andava fatto. Purtroppo l'invidia di colleghi ufficiali più anziani alimentò maligne dicerie. Fu la Stockholm, accostando a dritta, a piombarmi addosso speronandomi. Noi eravamo nel viale di traffico regolare, loro molto più a nord della rotta normale. Dapprima Calamai pensò di portare la nave in secca, ma valutò il rischio che si capovolgesse. Non diede il segnale di abbandono nave ma era nel giusto. Resistette alle sollecitazioni del commissario governativo che lo pretendeva. "Non abbiamo abbastanza lance", ribatté, "dove mettiamo tutti i passeggeri? Restano a bordo, in attesa dei soccorsi". All'improvviso ci trovammo accanto l'Ile de France, aveva acceso le luci, bucando la coltre di nebbia che ci avvolgeva. Era venuta vicinissima, aveva ottime lance di salvataggio ed eccellenti marinai che le portarono coraggiosamente sottobordo al Doria, sfidando la risacca che si era creata attorno all'enorme falla. Calamai ebbe persino la sottigliezza, nel telegramma alla compagnia, di parlare di foschia. Con la nebbia la nave si sarebbe dovuta fermare, invece filava quasi a tutta forza. Nella richiesta ai rimorchiatori chiese assistenza, se avesse invocato il salvataggio i rimorchiatori avrebbero potuto chiedere la nave. L'equipaggio fu davvero tutto all'altezza? «Soprattutto quelli di macchina, che entrarono nei locali gonfi d'acqua e di vapore. Qualcu-

no in effetti aveva messo il sedere al sicuro sulle lance...».

Giovanni Cordera era secondo ufficiale di macchina: «Ci prodigammo per rallentare l'affondamento, riuscimmo a non far mancare la corrente elettrica e ciò valse a salvare centinaia di vite. La Doria colò a picco con le pompe in funzione e le luci accese. Eppure la centrale elettrica era fuori uso, allagata». Ino Simani, di Calice al Cornoviglio, a 85 anni conserva ricordi nitidissimi. «Sul Doria ero elettricista di II classe, addetto alla sicurezza. Mi precipitai con i colleghi a verificare se fossero scoppiati incendi, ma non ne trovammo. L'altra nave non si vedeva, eravamo avvolti dalla nebbia. Gli altoparlanti chiesero ai passeggeri di abbandonare le cabine, indossare i salvagenti e portarsi ai punti di riunione. La gente, impaurita, si accalcava sulle scale. Sul ponte vidi il comandante che impartiva ordini e scrutava il mare col cannocchiale. La nave era già molto sbandata. Aiutammo i passeggeri a scendere nelle lance che erano state calate dal lato di dritta. I primi 400 passeggeri trovarono salvezza sullo Stockholm (che ebbe 5 morti tra i marinai, ndr). Nel frattempo giunse l'Ile de France e calò lance e motoscafi. Sono sceso su una delle ultime lance che mi portò a bordo dell'Ile de France. Ero stremato, mi sono coricato in coperta e mi sono addormentato. Mi ha risvegliato la sirena della nave francese che salutava la Doria che si inabissava».

Fernando Callegari, 81 anni, di Lerici, era in cucina: «La nave era sbandata e le lance non scendevano. Sono andato a poppa, mi sono calato giù per una biscaglietta su una lancia già in mare, ci trovai due amici. Non si riusciva a farla andare, aveva gli scivoli attaccati. La risacca ci tirava sotto la poppa, quando il mare scendeva usciva l'elica, mostruosa, e rischiavamo di finire a pezzi, quando saliva rischiavamo di schiantarci contro la poppa. Caricammo sette o otto ragazzini, c'era un tizio che aveva perso gli occhiali e non vedeva ma sapeva parlare inglese. Invocò aiuto dalle lance a motore dello Stockholm che andavano avanti e indietro. Ci trainarono a bordo della nave svedese. Più tardi vedemmo la Doria tornare in linea di galleggiamento e poi andar giù di prua. Mio padre, sbarcando dalla Doria, disse a mia madre. Tranquilla, quella nave è inaffondabile. Ero al mio primo viaggio...». G.B. Minetti, di Framura, 81 anni, garzone di II, ricorda il comandante Calamai che sale sull'ultima lancia che lo porterà a bordo di un caccia americano. «Era in plancia, ci fece segno di allontanarci. I suoi ufficiali disobbedirono e lo convinsero a mettersi in salvo».

Renzo Parodi



G.B. Minetti



Fernando Callegari



Ino Simani



Guido Badano



Un momento della cerimonia a Lerici con alcuni fra i marinai superstiti dell'Andrea Doria

### questi i FATTI

## La colpa fu dello Stockholm ma l'indennizzo andò alla nave svedese

# Fatalità, errori e ingiustizie

dal nostro inviato

**Lerici.** Aveva appena tre anni di vita, era considerata una meraviglia del mare: elegante, snella, sontuosamente arredata e decorata all'interno con squisito gusto italiano. L'avventura dell'Andrea Doria, 29 mila tonnellate di acciaio, legno e materiali vari, terminò in una notte nebbiosa nell'Oceano Atlantico, sessanta miglia al largo dell'isola di Nantucket, a mezza giornata di viaggio dal porto di New York. Speronata a morte alle 11,10 di notte del 25 luglio 1956 dalla nave svedese Stockholm, un rompighiaccio con la prua rinforzata, riconvertito in nave di linea. Undici ore dopo la collisione, a quattro chilometri di distanza dal punto in cui avvenne l'impatto - la Doria, irrimediabilmente ferita a morte, era andata alla deriva - l'orgoglio della marina italiana colava a picco, immergendosi di prua e trascinando con sé 51 delle 1662 persone imbarcate, tra passeggeri ed equipaggio. Il relitto si adagiò a circa 300 piedi (cento metri) sul fondo del mare. Come il Titanic, l'Andrea Doria entrava, suo malgrado, nella leggenda del mare. La lunga agonia dell'Andrea Doria si consumò in una drammatica sequenza. La prua dello Stockholm penetrò per circa 40 piedi, (oltre dodici metri) nella fiancata destra della nave italiana, quasi all'altezza della prua, squarciando tre ponti gemiti di cabine. La maggior parte delle vittime morì immediatamente a seguito del terribile impatto. Enormi quantità d'acqua



L'agonia dell'Andrea Doria al largo dell'isola di Nantucket

si riversarono all'interno della nave, allagando i serbatoi ormai quasi vuoti e provocando lo sbandamento dello scafo di circa 20 gradi. Le pompe sulla fiancata sinistra, che avrebbero potuto riportarla la nave in linea di galleggiamento, erano inutilizzabili: lo sbandamento le aveva sollevate al punto che non potevano più pescare l'acqua in mare. Sulla fiancata di destra l'acqua raggiunse anche i ponti superiori, non a tenuta stagna. Una circostanza fatale. Il comandante dello Stockholm, Gunnar Nordenson, ordinò il macchina indietro tutta e la prua della nave svedese, sfilandosi dalla falla, andò a sbattere sulla chiglia del Doria provocando nuove falle. La prima nave a giungere sul luogo del disastro,

dopo l'Sos lanciato dal comandante della Andrea Doria, Piero Calamai, fu il transatlantico francese Ile de France che riuscì a ripescare 753 superstiti che si erano rifugiati sulle scialuppe di salvataggio. Nel frattempo lo Stockholm, che aveva già issato a bordo un discreto numero di naufraghi della Doria, con la prua gravemente danneggiata si dirigeva a bassa velocità verso il porto di New York dove entrò, trainato dai rimorchiatori, venerdì 27 luglio. Come poté finire miseramente ai pesci una nave modernissima e ritenuta sicura, una nave che aveva attraversato l'Oceano già cento volte, una nave dotata - come la gemella, Cristoforo Colombo - delle più avanzate strumentazioni di bordo, compresi due sofisticatissimi radar? L'inchiesta stabilì che la collisione fu causata da un errore umano, a bordo della nave italiana che avrebbe accostato a sinistra, anziché a destra, come stabilivano le regole marine. La realtà era molto differente e chiama in causa l'imperizia sulla plancia dello Stockholm. Purtroppo quando la verità venne a galla, il comandante Calamai era già uscito di scena, morto di crepacuore a causa delle ingiuste accuse che lo avevano inseguito per il resto della vita.

Quella notte, sulla plancia della piccola unità svedese (circa la metà della Doria) c'era il terzo ufficiale, un giovane di appena 26 anni, Johan-Ernest Carstern Johansen. Sull'Andrea Doria il secondo ufficiale, Curzio Francini avvertì per tempo il comandante Calamai della presenza, sugli schermi radar, di una nave che procedeva in senso opposto, quasi sulla medesima rotta della nave italiana. Calamai ordinò di accostare a sinistra. La manovra colse di sorpresa Carstern, che riteneva (ma lo si sarebbe appreso solo molti anni dopo) che la Doria fosse molto più lontana. Il giovane ufficiale fece accostare la nave a dritta. Un errore fatale: la prua della Stockholm si ritrovò davanti la lunga chiglia scura della Andrea Doria e non poté più evitare l'impatto. Carstern aveva erroneamente basato le sue manovre sull'assunto che il radar della Stockholm stesse funzionando sulla portata delle 15 miglia, anziché delle 5 come in effetti era. Ciò lo indusse a calcolare male la distanza che lo separava dalla nave italiana - che valutò a 6 miglia quando invece era arrivata a sole 2 miglia - e quindi a compiere le manovre errate che portarono lo Stockholm sulla rotta dell'Andrea Doria, fino al tragico schianto.

R. Par.

L'INTERVISTA I due comici hanno praticamente improvvisato: una specie di prova generale dello spettacolo che porteranno in giro per l'Italia

# Bordighera, così si ride e ci si commuove

Oreglio & Manera hanno inaugurato il Festival

**Flavio Oreglio e Leonardo Manera**, due personalità opposte, quasi sicuramente incompatibili ovunque, meno che su un palcoscenico, hanno inaugurato il Festival dell'umorismo di Bordighera domenica sera. E come succede sempre in questo contesto, si sono divertiti da matti perché non lavoravano insieme da un po' e avevano voglia di ricominciare. Infatti lo spettacolo improvvisato a Bordighera è stato una specie di prova generale di quello che porteranno in giro per l'Italia in estate. Battute folgoranti Oreglio, dolente quanto esilarante autobiografico Manera, numerosi dialoghi in parte improvvisati, nessuno voleva più andare via, nemmeno gli attori. Infatti lo spettacolo di **Dario Cassini** alla chiesa anglicana è cominciato con un'ora e mezza di ritardo, anche da lì nessuno voleva andare via e la notte in Riviera è tornata lunga come negli anni d'oro del turismo d'élite.

**Manera, lei è uno dei pochi a non essersi cimentato con la scrittura**

«Infatti il mio primo libro uscirà a dicembre da Kowalski, quando la trasmissione non ci sarà e quindi venderà pochissimo. Il mio obiettivo è il fallimento editoriale, così almeno si smetterà di dire che vendono solo i comici e tutta l'altra categoria verrà rivalutata». Oreglio: «Infatti secondo me in questo momento va così, ma è una



Flavio Oreglio

**Manera: «Se scriverò mai un libro spero di vendere non più di cinquantacinque copie: mi piace deludere le aspettative delle persone»**

moda legata a Zelig, oggi sul mercato ci sono moltissimi libri comici, ma si continua a vendere anche l'altra letteratura». **Oreglio 200.000 copie, lei quanto prevede di vendere?** Manera: «Il mio obiettivo è cinquantacinque, amici e parenti compresi, mi piace deludere le aspettative delle persone».



Leonardo Manera

**È un romanzo, oppure un estratto dei suoi spettacoli?** «Volevo fare una specie di biografia semiseria dalla nascita sino a oggi, con alcune parti tratte da quello che faccio in televisione, le sedute in analisi e poi brevi storie dalla mia vita». **Ora che sappiamo che cosa scrivete, possiamo sapere quello che leggete? Faletti per esempio?**

Manera: «Mister Vertigo di Paul Auster e il saggio di Sergio Romano sul ruolo dell'Europa nella nuova strategia mondiale, Faletti non l'ho letto». Oreglio: «Nemmeno io, non leggo narrativa. Non è non mi piace, dopo un po' mi annoio, preferisco i saggi, adesso sto leggendo Chi

governa l'economia mondiale e mi interessa moltissimo. È la formazione scientifica, in parte».

**A proposito, le sue parodie liriche ricordano tanto il liceo...**

«È così, tra l'altro sono appassionato di goliardia. Mi accusano di fare cose goliardiche, proprio così, e ne sono orgoglioso, sto cercando di far rivivere la goliardia. Non credo di avere inventato niente, lo ammetto, semplicemente è un'iniziativa fortunata che ha avuto un esito ultrafortunato. Poi giro con quattro musicisti e faccio il cantautore di professione, infatti sto lavorando all'uscita del disco di *Il momento è catartico*».

**Gaber si sente parecchio nelle sue canzoni**

«È meno male. I modelli a cui mi rifaccio sono Gaber, Jannacci, Dario Fo, Cochi e Renato, i Gufi, Nanni Svampa, questa è la grande scuola che mi interessa e che oggi non viene più tanto considerata, perché non ha spazio in televisione. Ma la miscela tra canzone è racconto è una delle cose più gradite al pubblico».

Il prossimo appunto con il Festival è domani: autori, inviti e ancoren di **Striscia la notizia** Alla chiesa anglicana, invece, verranno letti alcuni racconti comici da **Carta di rosa**, di **Nicoletta Bracco Falciola**.

Antonella Viale

## coautore di DRIVE IN

# E stasera l'omaggio a Peretti

**Milano.** Valerio è in giro da qualche parte. Come al solito. Tutta la vita ci ha abituato a frequenti sparizioni, preso com'era da mille interessi, mille appuntamenti e ostinatamente impegnato a rispettarli tutti. E anche oggi, ad ogni sbatter di porta, ci volteremo sperando di vederlo comparire, dal fondo della sala, con la sua andatura fiera e col suo sguardo pungente e carezzevole. Ma stavolta non arriverà. La sua vita è terminata il 19 gennaio scorso per un attacco cardiaco.

Oggi staremo comunque in sua compagnia: il festival "Bordighera città dell'umorismo" (che si è aperto all'insegna del tema "cattivi si nasce") ha radunato i suoi amici per parlare di questo gigante buono. Valerio Peretti aveva 46 anni, era complice di Antonio Ricci dai tempi di Drive-In. Ha scritto libri e testi teatrali, musiche, canzoni ed è stato autore televisivo.

I suoi amici lo ritrovano questa sera al teatro Palazzo del Parco (mentre nei locali dell'ex chiesa anglicana sono esposti 40 suoi disegni). Ci saranno, tra gli altri, Ezio Greggio, Antonio Ricci, Max Pisu, Gianni Fantoni, Mario Zucca e Debora Villa. E poi ci sarà Annarita, la signora Peretti, che non salirà sul palco perché "è la serata meno indicata per mostrarmi" e perché dovrà battersi col magone. Sarà comunque lei, con Bruno Paolo Astori, a coordinare la serata.

A Ezio Greggio il ruolo di conduttore, agli Jare, gruppo legato a Valerio, le responsabilità musicali. Si va a teatro con Max Pisu e Debora Villa, in tournée con "Anche le balene amano le carezze", spettacolo tratto da un racconto di Peretti. Ed è proprio un estratto della pièce che Pisu e la Villa proporranno: «Lo avevo conosciuto 4 anni fa -racconta Pisu- alle librerie Feltrinelli di Milano. Dopo un po' s'è avviata la collaborazione e insieme abbiamo studiato

la versione teatrale di «Anche le balene amano le carezze». Stavamo lavorando al mio nuovo libro, "Certe cose ti segnano", quando se n'è andato». Max Pisu dovrebbe cantare anche tre brani: «Motivi collegati a Tarcisio, il mio personaggio figlio della parrocchia. In scaletta ci sono Allouia, Kyrie Eleison e Resta con noi Signore, decideremo all'ultimo che fare». Con Guido Manuli, Oscar Avogadro, Gino e Michele si entrerà in ambito cartoon attraverso una storia di animali: protagonista è un maiale mafioso. «In questi disegni animati -precisa Annarita Peretti- si ritrova l'umorismo cinico e cattivo che marchia il festival». Con Ivo Milazzo, autore tra l'altro di Ken Parker, arriva il fumetto, genere che ha avuto grande importanza nell'attività professionale di Valerio, che era anche un ottimo disegnatore.

A Gianni Fantoni spetta il compito di raccontare il Valerio radiofonico (insieme hanno costruito per Radio2 quel piccolo capolavoro che si chiama "Carta di riso"): «Leggerò -dice Gianni- tre lavori provenienti dalla sua copiosa produzione. Proverò a raccontare il processo evolutivo che l'ha portato a preferire alle battute il melodrammatico, ma con uno sviluppo dell'intensità. Tenterò di sintetizzare nei codici umoristici il suo cinismo e la sua cattiveria autoriali». Spazio dunque a Mario Zucca, attualmente al teatro Oscar di Milano con "Dovevi essere tu", che a Valerio deve il celeberrimo "Bastardi".

Il programma prevede altri interventi, l'istituzione di una borsa di studio per giovani autori comico-umoristi (voluta da Dams di Imperia attraverso il professor Eugenio Buonacorsi e dalla Jaré Multimedia, la società di Valerio e sua moglie) e non mancheranno le sorprese.

Fabrizio Basso