

La tragedia dell'Andrea Doria

La ragazza del Miracolo e una Spotornese che andava in America



*da una ricerca di Pinuccio Bausone
con la collaborazione di Maria Toso*

Navighiamo immersi nel vasto oceano della vita.
La ragione è la bussola, ma la passione è la tempesta.

(Alexander Pope)



A Giovanni Bausone e a alla lunga tradizione spotornese
nella marineria, di ogni epoca.

I figli Pinuccio, Enrico e il nipote Luca Bausone

Presentazione

di Bruno Marengo

Pinuccio Bausone ci propone un'altra delle sue "invenzioni", un'opera di pregio, di memoria, sul tragico affondamento di una "nave regina", l'Andrea Doria, speronata dal transatlantico svedese Stockholm. Lo fa calandosi nei meandri della marineria e valendosi di un consulente esperto: Elvio Piccardo, un caro amico. Lo fa in un modo originale, utilizzando testimonianze e articoli di riviste e giornali d'epoca insieme alle comunicazioni radio avvenute nel teatro della tragedia.

Un libro che, come lui stesso mi ha precisato, nasce dalla costola di un lavoro che una decina di anni fa aveva realizzato, con il fratello Enrico e il figlio Luca, per ricordare la vita marinaresca del padre e del nonno Giovanni. Ricordi e ricerca che s'erano concretizzati in un libro, versione on line, molto esaustivo ma con una costruzione che lo rendeva quasi impossibile da mettere su carta. In quel libro, si trovano le vicissitudini che avevano accompagnato Giovanni Bausone nella sua odissea sul mare. C'è anche la tragedia dell'Andrea Doria, ma alcuni particolari sono rimasti un po' in ombra.

Da qui, l'idea di Pinuccio di riprendere, in modo più completo, la storia di quel naufragio, in momenti in cui una drammatica pandemia ha sconvolto il mondo. Momenti di separazione, di dolore, di angoscia. La sua è una goccia di memoria, un piccolo mattone alla casa della vita che non si ferma, che guarda avanti con speranza.

E' la storia triste della nave più bella del mondo (varata nel 1951 e costruita nei cantieri navali Ansaldo di Genova Sestri Ponente, orgoglio della marineria italiana) che ci ricorda la tragedia del Titanic. Proprio a seguito di quella tragedia risalente al 1912, vennero migliorate le procedure di comunicazione di emergenza e si poterono chiamare tempestivamente altre navi in soccorso. Le manovre di evacuazione dall'Andrea Doria furono rapide ed efficaci.

Tutto iniziò quando la nave, che aveva il nome dall'ammiraglio ligure del XVI secolo Andrea Doria, si stava

avvicinando al porto di New York, in una calda e nebbiosa serata di fine luglio del 1956, al termine di una settimana di traversata.

Era partita da Genova. Sull'ammiraglia della flotta italiana c'erano 1.134 passeggeri e 572 uomini d'equipaggio agli ordini del comandante Piero Calamai, un genovese taciturno, capitano di grande esperienza, che tenne un comportamento esemplare sia prima che durante l'affondamento. Seppe assumere decisioni di grande responsabilità in tempi rapidissimi e fu l'ultimo ad abbandonare la nave.

Ingiustamente accusato, fu poi completamente riabilitato. Morì nel 1972, proprio mentre dagli Stati Uniti gli stava giungendo una comunicazione di John C. Carrothers, un ingegnere navale, il primo a sostenere la responsabilità del terzo ufficiale della nave svedese. Gli comunicava che nella pubblicazione ufficiale dello U.S. Naval Institute, Proceedings, di cui allegava la copia di una pagina, si ratificava la ricostruzione dello stesso Carrothers, che lo riabilitava.

La lettera conteneva espressioni di solidarietà e si concludeva così: "Abbia per certo, Capitano Calamai, che ci sono molti di noi, che hanno studiato questo sinistro, che sarebbero più che disposti a prestare servizio ai suoi ordini in qualsiasi momento".

La verità era venuta a galla, purtroppo dopo molti anni.

Dunque, il 25 luglio del 1956 l'Andrea Doria venne speronata ed affondata dal transatlantico svedese Stockholm al largo della costa di Nantucket (USA), in quello che fu uno dei più famosi e controversi disastri marittimi della storia. Il transatlantico, con una murata completamente squarciata, si coricò su un fianco e affondò la mattina di giovedì 26 luglio 1956, alle ore 10,15, dopo 11 ore dalla collisione, davanti alle coste statunitensi.

Perirono 51 persone (46 dell'Andrea Doria, 5 della Stockholm).

Una tragedia che scosse il mondo intero.

A Spotorno, andavo con mia zia Maria e le mie cugine Puccy, Lilly e Gabriella, al Bar Excelsior, gestito da Rita e Checco Bruzzone, per vedere i programmi televisivi. Nel 1956 un apparecchio tv costava circa 160.000 lire, quattro volte lo stipendio medio di un operaio, in più c'era l'abbonamento che ammontava a 12.500 lire. Pochi si potevano permettere tali spese, allora si andava, in gran numero, al bar per vedere "Lascia o raddoppia?". C'era anche chi si portava la sedia da casa per non restare in piedi. Il giovedì sera, i bar si trasformavano in piccole sale cinematografiche dove si consumava un caffè, una gassosa (magari in

due), un'orzata, un gelato, un bicchiere di vino. Checco, in occasioni speciali, stappava delle bottiglie di spumante che offriva alla clientela.

Ricordo la sera del 26 luglio 1956, al Bar Excelsior, quando ascoltammo dal telegiornale le notizie sull'affondamento. Dopo la chiusura del bar, si formò, di fronte alla drogheria della Ginetta, un assembramento di persone intente a parlare di quel tragico evento. A bordo dell'Andrea Doria c'era una spotornese, Pietrina Frassino Prato, che era partita da Genova per raggiungere dei parenti in America. Era stata accompagnata in nave sino a Napoli dalla figlia Tilde e dal genero Ettore Canepa. C'era preoccupazione sulla sua sorte, poi arrivarono notizie rassicuranti dopo giorni di ansia: si era salvata, raccolta dalla Stockholm. In tutti, il dolore per quella tragedia.

Mio padre, Gerolamo, mio zio Giovanni, Nanni Baglietto e Giuliano Cerutti, che suonavano insieme in orchestra, decisero di sospendere una serata danzante in segno di lutto.

In quei giorni, andavo nella bottega di barbiere di Andrea Canepa, padre del mio amico Ino "Turbine", ad ascoltare alla radio le notizie del Tour de France. Fausto Coppi non aveva potuto gareggiare a causa di un precedente infortunio, allora facevamo il tifo per Nino Defilippis, el Cit. Patrizio Balbontin, il nostro amico spagnolo, tifava per Federico Bahamontes, un grande scalatore. Eravamo in molti stipati in quella piccola bottega. I più anziani parlavano di ciclismo ma anche di politica sentendo le notizie diffuse dalla radio.

La Nato, la stipulazione del "Patto di Varsavia", la nazionalizzazione del Canale di Suez da parte di Nasser, il rischio di una nuova guerra. Ma l'argomento principe era la tragedia dell'Andrea Doria: l'avventura della nostra concittadina Pietrina Prato, la storia del "miracolo" di una ragazzina di 14 anni, Linda Morgan, che atterrò su un pezzo di metallo della Stockholm mentre si "ritirava" dopo la collisione e così si salvò. La storia della sua famiglia e del marinaio spagnolo apolide, Garcia Polanco, che le aveva prestato i primi soccorsi.

Con il passare dei giorni e la diffusione delle accuse, avanzate al Capitano Calamai per tutelare certi "interessi economici poco limpidi" come emerse successivamente, crebbe l'indignazione e la solidarietà nei suoi confronti. Era giustamente visto come una valida espressione della tradizione marinara ligure. Allo scoppio del secondo conflitto mondiale, era stato richiamato alle armi con il grado di capitano di

corvetta di complemento. La notte dell'11 novembre 1940, si mise in luce per il salvataggio di alcuni marinai, compiuto a bordo della corazzata Caio Duilio, colpita nel corso dell'attacco aeronavale inglese della base navale di Taranto, meritando una seconda croce di guerra.

Il relitto dell'Andrea Doria, mai recuperato, giace posato sul fianco di dritta a una profondità di 75 metri. Testimone di una tragica vicenda che ebbe un grande rilievo sui media. Fu l'ultimo grande transatlantico a naufragare prima che l'aereo si imponesse come mezzo di trasporto passeggeri per le traversate dell'oceano Atlantico, chiudendo un'epoca quasi leggendaria.

Pinuccio ha dedicato questa sua nuova ricerca al padre Giovanni, un marinaio che ha trascorso tanta parte della sua vita in mare: prima, durante e dopo la seconda guerra mondiale. Anni difficilissimi in cui ha corso rischi di ogni tipo tra privazioni, siluramenti, naufragi, attività di sminamento del mare. Anni descritti in tutti i particolari dal nostro prezioso storico Giuliano Cerutti, con la consulenza di Pinuccio e Enrico Bausone, nel suo libro "Bombe e pane nero".

E qui si ferma il mio "racconto" su questa pagina triste di storia della marineria che ho cercato di presentare ricordando tempi lontani e facendo un po' di ricerca su "Wikipedia". Il "racconto" non sarebbe compiuto senza la "chiusa" dedicata all'autore.

Quante cose interessanti, quante "invenzioni" ci propone e ci ha proposto Pinuccio nella sua continua ricerca che spazia un po' in tutti i campi. Ricerca intrapresa, quasi sommessamente (salvo qualche "saetta"), nel suo "covo" dei Bagni Rosita, il piccolo e grande mondo culturale di "Pontorno", frequentato da amici che lo aiutano a "inventare", a ricercare, a proporre sempre nuove creazioni. In tanti anni di collaborazione, ho appreso molto da lui e, prima o poi, dovevo pur dirglielo. Questa è una buona occasione. Il Circolo Socio Culturale "Pontorno", pubblicando questo libro, prosegue nella sua tradizione che, nel tempo, ha regalato alla nostra Comunità importanti opere e preziosi momenti culturali e sociali. Dobbiamo esserne riconoscenti. Grazie Pinuccio, grazie "Pontorno".

Un grazie e un ricordo anche a Giuliano Cerutti, un maestro indimenticabile, che ci ha insegnato a scavare nella memoria, a fare ricerca, a pubblicarne i risultati.



03-28 ROBERT HOPKINS a ANDREA DORIA: Il vostro messaggio di soccorso è stato confermato, rimanete in attesa della nostra posizione.

03-29 ANDREA DORIA a ROBERT HOPKINS: Roger, grazie.

03-32 CAPE ANN a STOCKHOLM: La nostra posizione alle 03:30 unità 69.36 West 40.35 North, in attesa.

03-33 Lettere di chiamata "LFPM" a ANDREA DORIA: Noi siamo a circa 150 miglia ad est della vostra posizione.

03-37 Lettere di chiamata "LFPM" a ANDREA DORIA: Riceverà assistenza, siamo a circa 150 miglia a est. 03-28 CAPE ANN per Lettere di chiamata "LFPM": La nostra posizione a 03.35 gmt è 69.36 West 40.35 North.

03-39 ILE DE FRANCE a ANDREA DORIA: Come mi leggete?

03-40 ANDREA DORIA a TUTTE LE NAVI: Emergenza qui, abbiamo bisogno di assistenza immediata.

03-43 ILE DE FRANCE a ANDREA DORIA: Avete bisogno di assistenza? (firmato capitano.)

03-43 ANDREA DORIA a ILE DE FRANCE: Roger, qui serve assistenza immediata.

03-44 ROBERT HOPKINS a ANDREA DORIA: La nostra posizione a 08.44 gmt 40.37 Nord 69 Ovest, stand by.

03-44 ANDREA DORIA a ROBERT HOPKINS: Roger.

03-50 ANDREA DORIA a TUTTE LE STAZIONI: alle 03:20 in latitudine 10.30 Nord 69.58 Ovest, necessita di assistenza immediata.

03-51 CAPE ANN a ANDREA DORIA: Ridare posizione.

03-51 ANDREA DORIA a CAPE ANN: Alle 03:20 gmt latitudine 40.30 Nord 69.53 Ovest.

03-52 CAPE ANN a ANDREA DORIA: Attendere.

03-52 TRASPORTO MARITTIMO MILITARE W.H.THOMAS a ANDREA DORIA: Siamo a sette miglia a sud di Nantucket e procediamo verso la vostra posizione. (firmato Master)

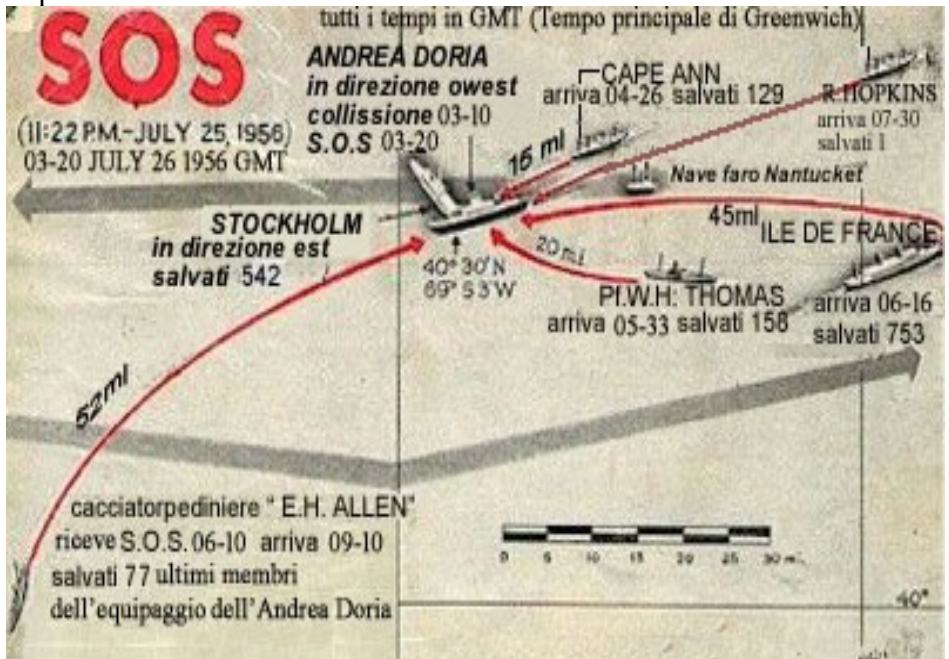
03-53 ANDREA DORIA a W.H.THOMAS: Roger, grazie DORIA.

03-54 ILE DE FRANCE a ANDREA DORIA: Vi assisterò, raggiungerò la vostra posizione 5.45 gmt, state inviando che tipo di assistenza avete bisogno (firmato Capitano).

03-57 ILE DE FRANCE a ANDREA DORIA: Riconosce il mio messaggio?

03-58 STOCKHOLM a ANDREA DORIA: Come mi legge?

03-59 CAPE ANN a ANDREA DORIA: Come mi ricevi? (Nessuna risposta da ANDREA DORIA)



04-00 CAPE ANN a ANDREA DORIA: Ho un messaggio per te, come mi leggi?

04-02 CAPE ANN a ANDREA DORIA: Siamo a 8 miglia da voi arriveremo alla vostra posizione in 45 minuti

04-03 ANDREA DORIA a CAPE ANN: Ricevuto. OK.

04-04 CAPE ANN a ILE DE FRANCE: ANDREA DORIA dichiara la collisione con un'altra nave, stiamo procedendo a circa 8 miglia dalla sua posizione; arrivo previsto 04.30 gmt (ora e minuti previsti dell'arrivo)

04-04 ILE DE FRANCE a CAPE ANN: Roger, OK

04-05 ILE DE FRANCE a ANDREA DORIA: Hai un messaggio per me?

04-06 STOCKHOLM a TUTTE LE STAZIONI: Urgente, eroica nave passeggeri svedese **STOCKHOLM** si scontrò con "ANDREA DORIA" a 03.10 gmt, ora a 03.50 gmt in posizione 40.3-1N 69 -15W, sta ancora indagando sul nostro danno, firmato Master.

04-08 GUARDIA COSTIERA DI BOSTON a STOCKHOLM: Ricevuto il messaggio.

04-08 ILE DE FRANCE a STOCKHOLM: Ricevuto il tuo messaggio.

04-08 ROBERT HOPKINS a STOCKHOLM : Ricevuto il messaggio 30.18-0 gmt.

04-09 BOSTON COAST GUARD a STOCKHOLM: Qual è la vostra posizione?

04-10 MAURETANIA a STOCKHOLM: Ho un messaggio per voi.

04-18 STOCKHOLM a ANDREA DORIA: Siamo gravemente danneggiati. . . tutta la prua incrociata e la stiva numero uno riempita d'acqua, dobbiamo raddrizzare la nostra posizione, potete abbassare le scialuppe di salvataggio? . . . e possiamo raccogliere, dovrete remare.

04-20 (A questo punto i segnali di ANDREA DORIA sono estremamente deboli e si presume che sia passato alla batteria di emergenza).

04-22 CAPE ANN a ANDREA DORIA: Come mi leggi?

04-23 CAPE ANN a ANDREA DORIA: Siamo a tre miglia da voi e stiamo arrivando.

04-25 ANDREA DORIA a CAPE ANN: Siamo troppo piegati, impossibile mettere le scialuppe di salvataggio in mare, per favore mandate immediatamente la vostra scialuppa di salvataggio.



Foto: Andrea Doria inclinata sul fianco destro

04-26 CAPE ANN a ANDREA DORIA: Il vostro messaggio è nebuloso ma stiamo inviando le scialuppe di salvataggio.

04-27 BOSTON GUARDIA COSTIERA a TUTTI LE NAVI Si prega di ripetere l'ultimo messaggio di ANDREA DORIA

04-28 ROBERT HOPKINS a TUTTE LE STAZIONI: ANDREA DORIA ha detto: “ *siamo troppo piegati. Impossibile mettere in mare le scialuppe di salvataggio, si prega di inviare immediatamente le vostre scialuppe di salvataggio* ”.

04-28 CAPE ANN a ROBERT HOPKINS: Roger, ricevuto, grazie.

GUARDIA COSTIERA DI BOSTON a ROBERT HOPKINS: Vai alla frequenza di lavoro e ripeti l'ultimo messaggio di ANDREA DORIA.

04-29 ROBERT HOPKINS (sulla frequenza di lavoro) a BOSTON GUARDIA COSTIERA: ANDREA DORIA si è piegata troppo e non è possibile mettere le scialuppe di salvataggio in mare, si prega di inviare immediatamente le scialuppe di salvataggio.

04-30 ANDREA DORIA a CAPE ANN: Quante miglia siete lontani ?

04-31 CAPE ANN a ANDREA DORIA: Due miglia.

04-32 STOCKHOLM a ANDREA DORIA: Seimila metri a due miglia?.

04-32 CAPE ANN a STOCKHOLM: Trasportiamo due scialuppe di salvataggio ma non una barca a motore.

04-32 STOCKHOLM a CAPE ANN: Ok, ma prima andiamo verso la ANDREA DORIA

04-33 STOCKHOLM a ANDREA DORIA: uno dei vostri passeggeri a bordo è ok.

(la Ragazza del Miracolo)



Fra queste lamiere contorte dello Stockholm fu ritrovata Linda Morgan, la ragazza era ferita, ma in buone condizioni, fu portata fuori dalla sua cabina nel cuore della notte, mentre la STOCKHOLM si ritirava dall'Andrea Doria.

Sua sorella di 8 anni, che dormiva poco distante nella stessa cabina, fu strappata dall'Andrea Doria e trascinata in mare. Il suo corpo non fu mai trovato.

04-34 CAPE ANN a STOCKHOLM: Quale nave ? dove?

04-35 CAPE ANN per STOCKHOLM: Aspetta.

04-35 CAPE ANN a STOCKHOLM: Siamo arrivati in direzione 2-10 gradi.

04-36 CAPE ANN a STOCKHOLM: CAPE ANN a STOCKHOLM e ANDREA DORIA: Siamo tra voi due navi.

04-37 STOCKHOLM a CAPE ANN: Vi abbiamo in rilevamento a 250 gradi.

04-37 CAPE ANN a ANDREA DORIA: Vai avanti.

4-38 ANDREA DORIA a CAPE ANN: Serve una scialuppa di salvataggio ora molti passeggeri in acqua? . . (a questo punto il segnale è diventato di nuovo illeggibile).

04-39 CAPE ANN a ANDREA DORIA: Siamo pronti, 240 gradi, ci vediamo.

04-42 W.H.THOMAS a ANDREA DORIA: Come mi leggi? Hai qualche messaggio?

04-43 CAPE ANN a ANDREA DORIA: Stiamo varando le barche.

04-43 ANDREA DORIA a CAPE ANN Ricevuto, OK.

04-44 W.H.THOMAS a ANDREA DORIA: Vi abbiamo nel nostro radar dieci miglia di distanza", abbiamo otto scialuppe di salvataggio a bordo.



Il Gargo "CAPE ANN"

04-45 ANDREA DORIA a W.H.THOMAS: Roger, grazie.

04-48 CAPE ANN a ANDREA DORIA : Abbiamo ammarato le scialuppe di salvataggio, stanno venendo da voi, con luci accese

04-49 CAPE ANN a ANDREA DORIA: Segnali per le nostre lance scialuppe di salvataggio che vengono a fianco.

04-55 W.H.THOMAS a LAKE WORTH RADIO: Smettila di inviare, c'è sofferenza.

04-56 CAPE ANN a ANDREA DORIA: Fateci sapere quando le nostre scialuppe di salvataggio torneranno sulla nostra nave con i passeggeri.

04-57 ANDREA DORIA a TUTTE LE STAZIONI: qui pericolo, servono scialuppe di salvataggio immediate

04-58 GUARDIA COSTIERA BOSTON a STOCKHOLM: Qual è la vostra situazione?

04-59 CAPE ANN a STOCKHOLM: Avete barche in acqua?

05-00 STOCKHOLM a CAPE ANN: No, non ancora, abbiamo la nostra stiva numero uno piena di acqua.

05-01 ILE DE FRANCE a CAPE ANN: Dovrei essere vicino al danneggiato ANDREA DORIA 5.45 gmt, cosa posso fare per aiutare. diverse barche pronte-master.

05-02 CAPE ANN a ILE DE FRANCE: ANDREA DORIA dice di aver bisogno di scialuppe di salvataggio per circa 1000 passeggeri e 500 membri dell'equipaggio. Ha bisogno di scialuppe di salvataggio. Suggestisco di allestire più di due scialuppe di salvataggio. Abbiamo inviato due scialuppe di salvataggio dieci minuti fa.

05-03 ILE DE FRANCE a CAPE ANN: Roger grazie.

05-03 ROBERT HOPKINS a STOCKHOLM: Siete in pericolo immediato?

05-03 STOCKHOLM a ROBERT HOPKINS: Non lo so.

05-03 ROBERT HOPKINS a STOCKHOLM: Quanti passeggeri hai?

05-03 STOCKHOLM a ROBERT HOPKINS: di 550 passeggeri e 200 membri dell'equipaggio.

05-08 STOCKHOLM a ANDREA DORIA: Lanciamo le nostre scialuppe di salvataggio, ora in arrivo per voi.

05-09 STOCKHOLM a ILE DE FRANCE: Avete sentito cosa dice ANDREA DORIA? Ha ancora bisogno di altre scialuppe.

05-10 ROBERT HOPKINS a STOCKHOLM: Quante scialuppe di salvataggio avete a bordo? (Dice 12.)

05-17 W.H.THOMAS a ANDREA DORIA: Sa se ci sono persone in acqua?

05-18 ANDREA DORIA a W.H.THOMAS: No, ma necessitano immediatamente di scialuppe di salvataggio.

05-19 W.H.THOMAS a ANDREA DORIA: Ci stiamo avvicinando e abbiamo le scialuppe di salvataggio pronte.

05-19 ANDREA DORIA a W.H.THOMAS: Per favore sbrigati.

05-20 CAPE ANN a ANDREA DORIA: Quanto ci si avvicina vuoi che la nostra nave venga da te?

05-22 CAPE ANN a TUTTE LE STAZIONI: Abbiamo varato due barche per ANDREA DORIA, ora procediamo ad avvicinarci a lei.

05-23 ANDREA DORIA a TUTTE LE STAZIONI: (messaggio trasmesso ma non in grado di leggere.)

05-24 STOCKHOLM a ANDREA DORIA: Riconosco il suo messaggio.

05-25 STOCKHOLM a TUTTE LE STAZIONI: ANDREA DORIA dice: "*Pericolo, le scialuppe di salvataggio di necessità immediata, il maggior numero possibile di persone non può utilizzare le nostre scialuppe di salvataggio*".

05-26 STOCKHOLM a ANDREA DORIA: Eccoci qui lanceremo tutte le scialuppe di salvataggio per aiutarvi.

05-27 STOCKHOLM a ?: Posiziona latitudine 40.3-1 longitudine nord 69.45 ovest vicino ad ANDREA DORIA.

05-29 CAPE ANN a ANDREA DORIA: Volete che la nostra nave si avvicini più di quanto non lo sia ora?

05-30 STOCKHOLM a ILE DE FRANCE: Noi siamo ? a miglia da te, lanceremo quante più barche possibili - firmato Master.

05-31 ANDREA DORIA a STOCKHOLM: Riconosco il messaggio di bordo di ILE DE FRANCE.

05-33 W.H.THOMAS a ANDREA DORIA: La nostra unica barca è in acqua, questa barca ha a bordo un trasmettitore e un operatore radio. "

05-34 ANDREA DORIA a W.H.THOMAS: Roger, OK, grazie.

05-40 W.H.THOMAS a ANDREA DORIA: Siamo a poppa e abbiamo scialuppe di salvataggio in acqua.

05-41 STOCKHOLM a TUTTE LE STAZIONI PER ANDREA DORIA: Il suo pericolo è immediato, servono scialuppe di salvataggio, il maggior numero possibile non può usare le sue scialuppe.

05-43 ROBERT HOPKINS a STOCKHOLM: Riconosco SOS, siamo limitati appena accarezzato Nantucket. ??

05-46 W.H.THOMAS a ANDREA DORIA: Le nostre due scialuppe di salvataggio a motore in arrivo.

05-47 ANDREA DORIA a W.H.THOMAS: Roger dire ad altre navi . . . mille passeggeri

05-48 W.H.THOMAS a ANDREA DORIA: Se necessario, potete contattare via radio la nostra scialuppa di salvataggio numero uno.



La nave militare da trasporto "W. H. THOMAS"

05-48 ROBERT HOPKINS a W.H.THOMAS: Si prega di ripetere l'ultimo messaggio di ANDREA DORIA.

05-49 ROBERT HOPKINS a STOCKHOLM Si prega di ripetere l'ultimo messaggio di ANDREA DORIA.

05-50 STOCKHOLM a ROBERT HOPKINS: ANDREA DORIA dice:” *Non so per quanto tempo possiamo usare la radio, la nave è troppo piegata.*”

05-51 CAPE ANN a TUTTE LE STAZIONI: (Invia un segnale d'allarme automatico internazionale) Segue il messaggio: attendere il messaggio.

05-53 MANAQUI a ANDREA DORIA e STOCKHOLM: Arriverò in vostra posizione alle 09.00 gmt. abbiamo due scialuppe di salvataggio.

05-55 CAPE ANN a TUTTE LE STAZIONI: ANDREA DORIA è in posizione di soccorso 40.30 Nord 69.53 Ovest.

05-56 Lettere di chiamata "LAUT" a STOCKHOLM: dicci la tua posizione 11.00 gmt.

05-57 ROBERT HOPKINS a STOCKHOLM: Resta in attesa del messaggio.

05-58 W.H.THOMAS a TUTTE LE STAZIONI: Disturbo da ANDREA DORIA - *“abbiamo bisogno di quante più scialuppe di salvataggio possibile perché abbiamo 1.000 passeggeri e 600 membri dell'equipaggio e non possiamo usare le nostre scialuppe di salvataggio perché la nave è troppo piegata”.*

Lettere di chiamata "ALFA" a W.H.THOMAS: 41.26 Nord 71.03 Ovest.

05-59 LAURA MARSK a TUTTE LE STAZIONI: (nessun messaggio inviato.)

06-00 ROBERT HOPKINS a STOCKHOLM: Siamo ora a circa 19 miglia, arriveremo alla vostra posizione tra circa un'ora, abbiamo due scialuppe di salvataggio.

06-00 STOCKHOLM a ROBERT HOPKINS: Roger.

06-02 ROBERT HOPKINS a STOCKHOLM: Correzione, abbiamo quattro scialuppe di salvataggio.

06-03 STOCKHOLM a ANDREA DORIA: ROBERT HOPKINS ora circa 18 o 19 miglia ad est di voi arriveranno circa un'ora e quattro scialuppe di salvataggio.

06-06 HELDWOOD a STOCKHOLM: La nostra posizione 69.59 Ovest 40.16 Nord si prega di dare i dettagli per l'assistenza delle nostre scialuppe di salvataggio, 2 scialuppe di salvataggio.

06-08 STOCKHOLM a HELDWOOD: Quante miglia siete lontani?

06-08 HELDWOOD a STOCKHOLM: 15 miglia.

06-09 TARANTIA a STOCKHOLM: Si prega di confermare la posizione di ANDREA DORIA.

06-09 STOCKHOLM a TARANTIA: ANDREA DORIA Posizione 40.34 Nord 69.45 Ovest.

06-10 TARANTIA a STOCKHOLM: La nostra posizione alle 06.00 gmt 39.48 Nord 69.52 Ovest procedendo in soccorso, arrivo in 4 ore . . . scialuppe di salvataggio.

06-13 LAURA MARSK a STOCKHOLM: Saremo lì tra due ore.

06-13 STOCKHOLM a LAURA MARSK: Roger, grazie.

06-14 ANDREA DORIA a ILE DE FRANCE: Siete già in vista?

06-15 ILE DE FRANCE a ANDREA DORIA: Siamo proprio davanti a voi.

06-15 ANDREA DORIA a ILE DE FRANCE: Sono già state inviate le scialuppe di salvataggio?

06-16 ILE DE FRANCE a ANDREA DORIA: Abbiamo dieci barche in acqua.

06-16 ANDREA DORIA a ILE DE FRANCE: Roger, grazie mille.

06-19 W.H.THOMAS a STOCKHOLM: scialuppa di salvataggio NR 1: SOS Come mi senti? Rispondi.

06-20 ROBERT HOPKINS a STOCKHOLM: SS ROBERT HOPKINS con due scialuppe di salvataggio in arrivo in posizione di soccorso 03.00, a quaranta minuti da ora.



"ILE DE FRANCE" impegnato nel soccorso

- 06-20 STOCKHOLM a ROBERT HOPKINS:** Roger, grazie.
(In condizioni statiche pesanti alcune chiamate navali avvisano che i sopravvissuti di ANDREA DORIA, non hanno letto quante potrebbero essere scialuppe di salvataggio con la radio).
- 6-26 ROBERT HOPKINS a ANDREA DORIA e STOCKHOLM:** La nebbia è pesante?
- 06-27 STOCKHOLM a ROBERT HOPKINS:** No. non male.
- 06-28 W.H.THOMAS a ROBERT HOPKINS:** Visibilità circa tre miglia da qui, adesso.
- 06-29 STOCKHOLM a ANDREA DORIA:** Consigliato Italmar via HATHAM Radio.
- 06-29 ANDREA DORIA a STOCKHOLM:** Roger, grazie.
- 06-32 CAPE ANN a W.H.THOMAS:** La scialuppa di salvataggio di ANDREA DORIA è ora al nostro fianco.
- 06-32 CAPE ANN a W.H.THOMAS:** La scialuppa di salvataggio di ANDREA DORIA è ora al nostro fianco.
- 06-34 ILE DE FRANCE a STOCKHOLM:** Hai ricevuto il mio messaggio sul 4.54?
- 06-34 STOCKHOLM a ILE DE FRANCE:** Roger. ok.
- 06-35 CAPE ANN a STOCKHOLM :** Scialuppa di salvataggio piena di naufraghi in arrivo a bordo.

06-36 ROBERT HOPKINS a STOCKHOLMw: mi avvicinano sono a circa 4 o 5 miglia dall'arrivo, qualche istruzione

06-37 STOCKHOLM a ROBERT HOPKINS: Roger, Ok, aspetta.

06-39 ROBERT HOPKINS a ANDREA DORIA: Pronti a raccogliere i sopravvissuti. sgd. Maestro.

06-39 ANDREA DORIA a ROBERT HOPKINS: Roger, e grazie mille Vecchio.

06-42 EXCHESTER a TUTTE LE STAZIONI: Qual è la posizione di pericolo?

06-46 ANDREA DORIA a ROBERT HOPKINS: (cerca di darmi un messaggio ma c'è un'interferenza).

06-47 ANDREA DORIA a ROBERT HOPKINS: Per favore, dica al ponte che li raggiungiamo non appena possibile.

06-47 ROBERT HOPKINS a ANDREA DORIA: Volete le nostre scialuppe di salvataggio a fianco della vostra nave?

06-48 ANDREA DORIA a ROBERT HOPKINS: Certo, il maggior numero possibile.

06-51. . . (forte interferenza) . . . medico per i sopravvissuti?

06-52 STOCKHOLM a W.H.THOMAS: Come mi leggi?

06-53 CAPE ANN a W.H.THOMAS: Siamo a 9 miglia, velocità 11 nodi.

06-54 LAURA MARSK a W.H.THOMAS: Tra un'ora saremo a fianco, scialuppe di salvataggio pronte.

07-00 STOCKHOLM a TUTTE LE STAZIONI: Urgente, qui Svedese STOCKHOLM, la nostra nave di prua danneggiata e la stiva numero uno allagata altrimenti la nave è stretta. Cercherà di procedere verso New York a bassa velocità. Per precauzione vogliamo una nave che ci mantenga in contatto con New York. Si prega di indicare.-Master.

07-06 W.H.THOMAS a CAPE ANN: Si prega di indicare il tipo di assistenza medica di cui si ha bisogno. Cosa ha bisogno il paziente ?

07.07 CAPE ANN a W.H.THOMAS: Roger. Aspetta.. . . (in interferenza) . . . può dare il segnale . . . vuole che il razzo indichi quale nave in pericolo?

07-09 W.H.THOMAS a ANDREA DORIA: Avviso che il USCG EVERGREEN arriverà in questa posizione entro "4 o 5 ore".

07-10 ROBERT HOPKINS a W.H.THOMAS: Useranno il razzo per indicare quale nave è ANDREA DORIA?

07-11 STOCKHOLM a ANDREA DORIA: Navi che chiedono di poter usare razzi per indicare quale nave è in pericolo.

07-14 ROBERT HOPKINS a STOCKHOLM: Quando vuole partire per New York?

07-15 STOCKHOLM a ANDREA DORIA: Indicare quanti passeggeri sono rimasti?

07-16 ANDREA DORIA a STOCKHOLM: Non lo so, si piegano troppo e tutte le persone troppo impegnate per ascoltarmi, cercheranno di scoprirlo.

07-18 W.H.THOMAS a CAPE ANN: Vai alla frequenza di lavoro.

07-19 STOCKHOLM a ANDREA DORIA: La ALFA sta procedendo verso di voi è a 75 miglia di distanza.

07-20 STOCKHOLM a ANDREA DORIA: ROBERT HOPKINS vuole che fai una pausa.

07-20 ROBERT HOPKINS a STOCKHOLM: No, nessuna richiesta qui. Annulla.

07-21 ROBERT HOPKINS a STOCKHOLM: Se possibile, invia un messaggio relativo al tuo viaggio a New York.



Petroliera Usa Robert E. Hopkins

07-25 ANDREA DORIA a STOCKHOLM : *“Capitano, siamo in cattive condizioni, potete procedere per New York e grazie per l’assistenza. Il resto della nave è fermo qui e qualcuno dovrebbe fare la guardia per me, sto risparmiando le batterie.”*

07-27 ROBERT HOPKINS a STOCKHOLM: Ha avuto compagnia per New York?

07.27 STOCKHOLM a ROBERT HOPKINS: No, ma credo che ora vogliamo che partiamo presto.

07-30 ILE DE FRANCE a CAPE ANN: Messaggio a Maestro: quante persone salvate avete a bordo?

07-37 CAPE ANN a ILE DE FRANCE: Abbiamo circa duecento sopravvissuti con altri in arrivo.

07-38 ROBERT HOPKINS a ILE DE FRANCE: State gestendo una intervento di soccorso?

07-38 ILE DE FRANCE a ROBERT HOPKINS: Roger.

07-39 ROBERT HOPKINS a ILE DE FRANCE: Abbiamo due barche in arrivo ad ANDREA DORIA.

07-40 W.H.THOMAS a ILE DE FRANCE: Abbiamo circa 50 sopravvissuti a bordo e barche che ne portano altri.

07-41 ROBERT HOPKINS a STOCKHOLM: Avete trovato dei sopravvissuti?

07-41 STOCKHOLM a ROBERT HOPKINS: Sto cercando quanti.

07-45 CAPE ANN a STOCKHOLM: Ora, arrivati in posizione, abbasseremo le scialuppe di salvataggio il prima possibile.

07-47 STOCKHOLM a ANDREA DORIA: "LAUT" in arrivo 11.00 gmt quattro barche.

07-48 CAPE ANN a W.H.THOMAS: Correggo, abbiamo circa 20 sopravvissuti a bordo.

07-50 STOCKHOLM a HATHAM RADIO: Si prega di inviare questo alla guardia costiera più vicina - dalla SS W.H.THOMAS- Abbiamo tre vittime a bordo della nostra nave da ANDREA DORIA hanno bisogno di cure mediche. Si prega di avvisare se possibile inviare l'elicottero alla nostra posizione latitudine 40.3-1 Nord 69.46 Ovest.

07-51 HATHAM RADIO a STOCKHOLM: Conosci il tuo messaggio.

07-53 ILE DE FRANCE a ANDREA DORIA: Messaggio al Comandante ANDREA DORIA - *“Intendiamo tornare a New York a tutta velocità non appena mi date conferma. Abbandonate la nave o restate a bordo con un gruppo. Mi faccia sapere le sue intenzioni. Quante persone ha ancora a bordo da evacuare, più o meno”*. Firmato Maestro ILE DE FRANCE.

07-54 ANDREA DORIA a ILE DE FRANCE: Ricevuto il tuo messaggio.

07-55 W.H.THOMAS a STOCKHOLM: Questa è una nave della Marina degli Stati Uniti e abbiamo un medico e il personale ospedaliero

07-56 W.H.THOMAS a ANDREA DORIA: Questo è una nave della Marina Militare degli Stati Uniti e abbiamo a bordo un medico e il personale ospedaliero.

08-01 ANDREA DORIA a W.H.THOMAS: Il capitano chiede se potete restare ad assisterci fino all'arrivo di due navi Guardia Costiera e se potete mandarci il vostro motoscafo per stare vicino a questa nave.

08-03 W.H.THOMAS a ANDREA DORIA: Abbiamo ricevuto da voi dei sopravvissuti, abbiamo due scialuppe di salvataggio a motore in acqua in arrivo.

08-04 ANDREA DORIA a W.H.THOMAS: Per favore, può rimanere in attesa fino all'arrivo delle navi della Guardia Costiera ?

08-05 U.S. NAVY SHIP a W.H.THOMAS: Ho un messaggio per voi. (Può essere la Guardia Costiera).

08-07 W.H.THOMAS a U.S. NAVY SHIP : Vai al radiotelefono 2670 chilometri.

08-07SECONDA NAVE MARINA STATUNITENSE a W.H.THOMAS: Arrivo a 12.00 gmt. (Può essere nave della Guardia Costiera.)

08-08 STOCKHOLM a ANDREA DORIA:USCG EVERGREEN sarà in posizione a 12.00 gmt.

08-10 ANDREA DORIA a W.H.THOMAS: Vogliamo saperlo.

08-10 W.H.THOMAS a ANDREA DORIA: Ci terremo pronti.

08-12 MAURETANIA a ILE DE FRANCE: Ho un messaggio per voi.

08-14 ANDREA DORIA a ILE DE FRANCE: Se W.H.THOMAS rimane al nostro servizio fino all'arrivo delle navi Guardia Costiera potete procedere con il vostro viaggio, grazie. firmato Master.

08-15 ANDREA DORIA a W.H.THOMAS: Hai ricevuto il mio messaggio all' ILE DE FRANCE? Potete inviare nave a motore vicino a noi?

08-15 W.H.THOMAS a ANDREA DORIA: Sono laggiù adesso.

08-17 ILE DE FRANCE a W.H.THOMAS: Rimanete in assistenza di ANDREA DORIA come richiesta?

08-18 ROBERT HOPKINS a ILE DE FRANCE: siamo a stretto contatto con te ora che le nostre scialuppe di salvataggio non sono ancora tornate

08-20 ANDREA DORIA a W.H.THOMAS: La barca a motore deve essere pronta per improvviso caso di abbandono d'emergenza.

08-22 W.H.THOMAS a ILE-DE FRANCE: Siamo a fianco dell' ANDREA DORIA fino all'arrivo delle navi della Guardia Costiera.

08-23 NRLX a W.H.THOMAS: Questa è una nave della Guardia Costiera.

08-25 STOCKHOLM a ILE DE FRANCE: A bordo abbiamo circa 425 sopravvissuti.

08-25 STOCKHOLM a W.H.THOMAS: Qualche risposta per noi?

08-25 W.H.THOMAS a STOCKHOLM: Abbiamo entrambe le nostre scialuppe di salvataggio a motore in acqua per i sopravvissuti di ANDREA DORIA. Per favore, può mandare la notizia?

08-25 ILE DE FRANCE a W.H.THOMAS: Andiamo anche noi su 2 megacicli.

08-28 da ILE DE FRANCE: Siete collegati con lui?

08-29 ILE DE FRANCE a W.H.THOMAS: Dare a ANDREA DORIA la vostra assistenza medica, abbiamo un elicottero in arrivo per i nostri feriti.

08-34 W.H.THOMAS a STOCKHOLM: Potete portare i marinai e prendere anche la vostra scialuppa di salvataggio che si trova a fianco della nostra nave con la linea scontrosa nella sua rotta.

08-35 GUARDIA COSTIERA DI BOSTON a STOCKHOLM La Guardia Costiera 13.08 è a 2670 kilocicli, trasmettete tutte le informazioni da STOCKHOLM.

08-36 STOCKHOLM a GUARDIA COSTIERA DI BOSTON:Va su 500 kilocicli allora?

08-37 GUARDIA COSTIERA DA NAVE a STOCKHOLM: Attendere prego.

08-38 NAVY SHIP a STOCKHOLM: Qual è la sua posizione?

08-38 STOCKHOLM a NAVY SHIP: 40.30 Nord 69.53 Ovest.

08-39 da ILE DE FRANCE: agganciare dopo il suo numero per favore..

08-40 da W.H.THOMAS: Ha una linea nella sua vite.

08-40 da ILE DE FRANCE: È una barca a motore o a remi?

08-43 STOCKHOLM a ANDREA DORIA: USCG in arrivo posizione 14.00 gmt.

08-45 ALFA a STOCKHOLM: Sei ancora vicino ad ANDREA DORIA. La nostra assistenza è praticabile, siamo a sette ore da voi Siamo pronti? Maestro.

08-45 STOCKHOLM a ALFA: Non credo, ma aspettate.

08-46 W.H.THOMAS a STOCKHOLM: La vostra scialuppa di salvataggio è una barca a remi ma ora stanno tornando da voi - siamo in comunicazione con l'elicottero via radio – telefono.

08-48 W.H.THOMAS a ANDREA DORIA: Rispondete.

08-48 MANAQUI a STOCKHOLM: Aspetto qui.

08-50 CG VESSEL a STOCKHOLM: Arrivo alle 09.00 gmt in posizione di soccorso.

08-52 MANAQUI a STOCKHOLM: arrivo in posizione di emergenza



Il Gargo "CAPE ANN" con i naufraghi a bordo

08-52 STOCKHOLM a ANDREA DORIA: MANAQUI in arrivo.

08-56 ILE DE FRANCE a STOCKHOLM: Tutti i passeggeri sono stati salvati. Procediamo verso New York a tutta velocità.

W.H.THOMAS è in attesa di ANDREA DORIA. Non c'è più bisogno di aiuto. sgd. Maestro.

08-59 ALFA a STOCKHOLM: Siamo stati liberati, va bene?

09-00 STOCKHOLM a ANDREA DORIA: ALFA chiede se i passeggeri sono stati salvati. Cosa deve fare. Ha ancora diverse ore da percorrere.

09-03 CAPE ANN a W.H.THOMAS: Abbiamo 175 passeggeri a bordo, posso procedere verso New York.?

09-04 W.H.THOMAS a CAPE ANN: Rogers Ricevuto il vostro messaggio.

09-05 ILE DE FRANCE a CAPE ANN: Per favore, quanti ne avete a bordo?

09-06 CAPE ANN a ILE DE FRANCE: Circa 175. Chiedo il permesso di procedere.

09-07 MANAQUI a STOCKHOLM: Siamo pronti a varare le barche.

09-08 STOCKHOLM a MANAQUI: Ora non e' necessario ora, ma per favore chiedete a ILE DE FRANCE.

09-09 MANAQUI a ILE DE FRANCE: Siamo pronti a varare le barche in caso di necessità.

09-09 ILE DE FRANCE a MANAQUI: Ricevuto. Aspetta.

09-09 W.H.THOMAS a CAPE ANN: puoi procedere sgd. Maestro.

09-11 STOCKHOLM a W.H.THOMAS: C'è qualche nave della Marina Militare che può essere pronta a scortarci a NewYork per precauzione non appena prendiamo le scialuppe di salvataggio?

09-13 W.H.THOMAS a STOCKHOLM: Ricevuto. Aspettate.

09-14 ILE DE FRANCE a MANAQUI: Non c'è più bisogno di aiuto. Grazie.

09-16 ROBERT HOPKINS a ILE DE FRANCE: Siete stati chiamati da NRXD

09-17 NRXD a ILE DE FRANCE: Velocemente al tuo posto. È necessario altro aiuto 09:18 circa N.D. Ora presunta non siamo riusciti a trovare l'ora esatta quando l'equipaggio e il Capitano Piero Calamai abbandonano l'Andrea Doria



L'equipaggio dell' Andrea Doria viene portato sul "E. H. ALLEN"

Foto: Il cacciatorpediniere della Marina degli Stati Uniti E.H. ALLEN.



La lista dei membri dell'equipaggio della ANDREA DORIA presi a bordo dello E.H. ALLEN

U.S.S. HOWARD H. ALLEN (DE-531) 26 July 1956

LIST OF CREW MEMBERS TAKEN FROM THE ITALIAN LINER "ANDREA DORIA" THIS DATE

| | | | |
|-------------------------|----------------|------------------------|-------------------|
| CALAMAI, Piero | Master | MASSA, Bino | Orchestra Leader |
| BADANO, Guido | 2nd Mate | MANTINO, Oscar | Eng. Officer |
| BAN, Cicerano | 2nd Elect. | MELONI, Otello | Eng. Officer |
| BAGNATO, Giuseppe | Deck Boy | MICHELE, Alessandro | Sailor |
| BONOMO, Francesco | Printer | MARINI, Francesco | Elect. |
| BENZI, Alessio | Messman | MONTANARI, Tito | Mess Boy |
| BERTAK, Calisto | Crosser | MURINCO, Antonio | Steward |
| BELA, Colasmo | Elect. | MONTANO, Giuseppe | 1st Engineer |
| B'YVOIS, Georgio | Kitchen Boy | MIZZOTTI, Orlando | 3rd Engineer |
| BOVGERNO, Salvatore | Steward | MICCHERE, Orlando | Staff Captain |
| COBERA, Giovanni | Engineer | MALISSA, Pietro | Sailor |
| CANALE, Eduardo | Steward | MARILE, Antonio | Deck Boy |
| CANALE, Mario | Storekeeper | MANNI, Ercolo | 1st Steward |
| COROSU, Leonardo | Asst. Purser | NEBBEDA, Carlo | 1st Bos'n |
| COLOMBO, Mario | Ch. Elect. | OLEVIERI, Raffaele | Sailor |
| COSCETTI, Oscar | Sailor | ONETO, Luigi | 1st Mate |
| COSTA, Benedetto | Sailor | PAINO, Biagio | Eng. Officer |
| COSTA, Leonardo | Sailor | PIRELLI, Giuliano | Deck Officer |
| CLARATANI, Umberto | Radio Officer | PREDONZAN, Odrico | Sailor |
| CANA, Emanuele | 2nd Engineer | ROCCO, Mario | Steward |
| CHIAPPORI, Dalciso | Ch. Engineer | RAVASIO, Matalino | 3rd Engineer |
| DI CARMILO, Ferdinando | Ch Cabin Std | SORRENTINO, Ferdinando | Sailor |
| DEBOLA, Giuseppe | Printer | SERPE, Anadeo | 2nd Bos'n |
| DE MARTINO, Gennaro | Mess Boy | SORIANO, Niccolò | Sailor |
| DE ROBERTIS, Carlo | Cabin Boy | STINGI, Pasquale | Sailor |
| DANESI, Enrico | Sailor | SCALA, Raffaele | Sailor |
| DI BONO, Michael | Sailor | TORTORI, Donati Bruno | Chief Doctor |
| DOMATO, Antonio | 3rd Mate | VALLE, Armando | Deck Boy |
| FRANCIONI, Giovanni | Fireman | VACATELLO, Giuseppe | Ch. Cabin Steward |
| FRANCHINI, Curzio | Bridge Officer | ZACCARO, Mario | 1st Engineer |
| FAVILLA, Giovanni | Steward | ZANDA, Francesco | Sailor |
| FOSCHI, Pier Mario | Deck Boy | | |
| FRANCOSI, Giordano | Stevedore | | |
| GLAMBINI, Eugenio | Deck Officer | | |
| GIO BATTI, Ninetti | Mess Boy | | |
| GALLO, Daido | 2nd Engineer | | |
| GUIDI, Francesco | Radio Officer | | |
| GRIGO, Giovanni - Staff | Chief Engineer | | |
| GILBERTI, Angelo | Sailor | | |
| IVLANI, Francesco | Plumber | | |
| IOVINO, Catullo | Sailor | | |
| KERN, Carlo | 1st Officer | | |
| LARINATO, Giuseppe | Steward | | |
| IGNARO, Luigi | Deck Boy | | |
| LUGNAN, Antonio | Sailor | | |
| IOLACONO, Raffaele | Cabin Boy | | |

09-20 ILE DE FRANCE a W.H.THOMAS: Stiamo procedendo verso New York, si prega di gestire il traffico di soccorso d'ora in poi.

09-21 MANAQUI a W.H.THOMAS: Siamo stati rilasciati?

09-23 ROBERT HOPKINS a W.H.THOMAS: Siete stati chiamati da NRXD.

09-23 W.H.THOMAS a NRXD: Si prega di passare a 2670 kilocicli.

09-30 W.H.THOMAS a MANAQUI: Qual è il nome della vostra nave? avete raccolto dei sopravvissuti da ANDREA DORIA?

09-30 MANAQUI a W.H.THOMAS: Appena arrivati. In attesa. Nessun sopravvissuto raccolto. Il nome della mia nave MV MANAQUI.

09-32 ROBERT HOPKINS a W.H.THOMAS: SS ROBER HOPKINS: Abbiamo due scialuppe di salvataggio in acqua dove non sappiamo dove si trovano, le stiamo aspettando.

09-33 W.H.THOMAS a ROBERT HOPKINS: Ricevuto il messaggio. Grazie.

09-34 STOCKHOLM a W.H.THOMAS: Ancora nessuna risposta?

09-34 W.H.THOMAS a STOCKHOLM: No, vuoi ancora che l'elicottero venga da te?

09-36 STOCKHOLM a W.H.THOMAS: Ho ancora bisogno di un elicottero.

09-38 W.H.THOMAS a STOCKHOLM: NRUA dice che arriverà a 14.15 gmt.

09-48 ROBERT HOPKINS a W.H.THOMAS: Le nostre scialuppe di salvataggio sono tornate, abbiamo un solo sopravvissuto, aspetto il messaggio.

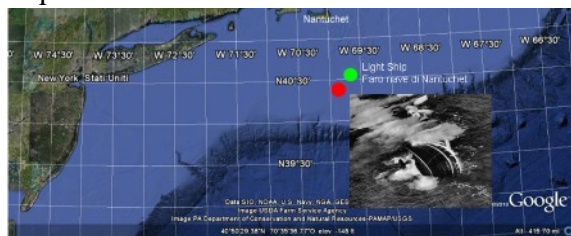
09-48 W.H.THOMAS a ROBERT HOPKINS: Roger.

10-02 LAURA MARSK a W.H.THOMAS: Siamo diretti a New York. Possiamo aiutarvi?

10-04 W.H.THOMAS a LAURA MARSK: Non c'è bisogno di ulteriore assistenza. Ci sono molte navi qui ora.

10:09 del 26 luglio 1956

N.D. 11 ore dopo l'impatto l'ultimo pezzo visibile dell'Andrea Doria fu l'elica; che poi fu inghiottita anch'essa dal mare.



● Punto affondamento ANDREA DORIA Nel punto 40.29.30N/69.50.36W

10-28 ROBERT HOPKINS a W.H.THOMAS: Ho un messaggio per voi.

10-28 W.H.THOMAS a ROBERT HOPKINS: Aspetta.

10-31 NRLX a TUTTE LE STAZIONI: Tutte le navi che hanno bisogno di cure mediche o che devono essere aiutate?

10-33 STOCKHOLM a NRLX: Abbiamo cinque casi critici a bordo che richiedono attenzione immediata

10-35 W.H.THOMAS a CAPE ANN: Assicuratevi di avvisare la Guardia Costiera dei vostri sopravvissuti e il vostro ETA .

(L'Estimated Time of Arrival è il tempo stimato per completare una certa operazione: può essere ad esempio il tempo necessario per un viaggio (in nave, aereo, treno o bus)

10-37 ROBERT HOPKINS a W.H.THOMAS: Al Comandante, -
Raccolto un sopravvissuto Mr. R. L. Hudson di New Orleans. Si chiede di essere liberati per procedere a New York. sgd. Maestro, ROBERT HOPKINS.

N.D. Da ricerche fatte sul Web

Alle 4 ora locale del mattino,(09.30 gmt) a bordo dell'**Andrea Doria** non c'è più quasi nessuno. A poppa restano una dozzina di uomini: **Calamai, Magagnini e gli altri ufficiali**. In realtà in infermeria c'è un passeggero americano, **Robert Lee Hudson**, che non si è accorto di nulla e dorme profondamente. Quando si sveglia, non trova anima viva e pensa di essere precipitato in un incubo. Non si sa come, strisciando sulla nave ormai pericolosamente inclinata, riesce a raggiungere l'esterno e, terrorizzato, si cala in una rete da carico che pende sulla fiancata. Lì lo troverà e lo salverà una scialuppa della petroliera Usa "**Robert E. Hopkins**" che ha fatto 50 miglia a tutta velocità per arrivare sul luogo del naufragio e salvare una sola persona.

10-37 W.H.THOMAS a ROBERT HOPKINS: Roger. Aspetta.

10-40 NRLX a STOCKHOLM: L'elicottero ha lasciato Nantucket Island per la vostra nave per rimuovere le vittime.

10-50 ROBERT HOPKINS a W.H.THOMAS: Siamo liberi?

10-51 W.H.THOMAS a ROBERT HOPKINS 10:51 Siete stati liberati. Si prega di avvisare la Guardia Costiera del vostro soggiorno e dell' ETA New York.

11-11 STOCKHOLM a W.H.THOMAS: Avete sentito quando dovrebbe arrivare l'elicottero?

11-16 W.H.THOMAS a STOCKHOLM: Quanti pazienti devono essere portati via ora?

11-17 STOCKHOLM a W.H.THOMAS: Sono cinque.

12-09 AMAGANSETT RADIO a NEW YORK GUARDIA

COSTIERA: qui ultima relazione dall'ufficiale di coperta dell'Andrea Doria ancora a bordo capitano, staff del capitano, capo ingegnere e altre diciassette persone con classificazioni assortite, tutte le pompe si sono fermate

12-19 NRLX a STOCKHOLM: Spiacenti, non ho comunicazioni con gli aerei. Potete passare all'elicottero tramite il paziente che abbiamo un altro elicottero nella zona in attesa.

12-36 NRLX a ROBERT HOPKINS: Qual è la sua posizione?

12-36 ROBERT HOPKINS a NRLX: Qual e' il nome della sua nave?

12-36 NRLX a ROBERT HOPKINS: Il nome della mia nave USCG Cutter LEGARE.

12-39 ROBERT HOPKINS a NRLX: Roger, la mia posizione è 40.27 Nord 70.30 Ovest.

12-39 USCGC LEGARE a ROBERT HOPKINS: Quanti sono stati salvati?

12-40 ROBERT HOPKINS a LEGARE: Un naufrago, non ferito.

12-40 LEGARE a ROBERT HOPKINS: Dove stai andando?

12-40 ROBERT HOPKINS a LEGARE: Siamo diretti ad Ambrose', come ha chiesto la Guardia Costiera di portare lì il naufrago

12-44 W.H.THOMAS a TUTTE LE STAZIONI: DISTRESS: Siamo stati rilasciati per procedere e NRXD ha preso il comando di questa emergenza. NRXD ha chiesto di continuare l'emergenza fino alla sua conclusione.

13-35 NBWJ a STOCKHOLM: Siete già partiti?

13-35 STOCKHOLM a NBWJ: Sì, appena iniziato.

14-41 STOCKHOLM a ESCORT: Chi ci seguirà mentre raccogliete i sopravvissuti di ANDREA DORIA?

14-48 ROBERT HOPKINS a W.H.THOMAS: A Master di W.H.THOMAS, la nostra posizione 40-26 Nord 71-11 Ovest Velocità 15 nodi Rotta 270 Consigliate la vostra posizione e velocità e se volete che vi accompagniamo. sgd. Master. SS ROBERT E. HOPKINS.

14-49 NRUA a STOCKHOLM: NRLX e NRDC vi accompagneranno mentre siamo via.

14-50 STOCKHOLM a NBWJ : Avete trovato il cadavere dietro di noi?

14-51 NBWJ a STOCKHOLM: No.

14-51 NRDC a STOCKHOLM: Quanto è lontano il cadavere!

14-51 STOCKHOLM a NRDC: Non lo so, ma era sulla nostra scia circa 30 minuti fa.

14-56 STOCKHOLM a ROBERT HOPKINS: Qui Le navi della Guardia Costiera che ci scortano non hanno bisogno della vostra assistenza ora, ma grazie mille.

15-48 (estratto dal registro radio) NRXD In salvo/ tutti i rimanenti membri della ANDREA DORIA che affondò.

16-45 NRXD a TUTTE LE STAZIONI:

“ ANDREA DORIA LO STRESS È TERMINATO COSÌ” LO STRESS

La registrazione sopra riportata è la trascrizione esatta delle drammatiche comunicazioni radio effettuate da **Raymond B. Maurstad** mentre stava navigando a bordo della petroliera ROBERT HOPKINS al momento della collisione tra la SS ANDREA DORIA – e la STOCKHOLM.

Raymond B. Maurstad, laureato alla Gallups Island Radio School nel 1944, navigava da allora a Wake Island , con l'eccezione di sei mesi trascorsi con Pan American nel 1946, e come istruttore di radio civile in Corea nel 1949/50.

Ray fu un dilettante attivo con chiamata “v2jna”.

Foto: *Raymond B. Maurstad nel periodo del naufragio*



La traduzione *in lingua semplice* è di SS ROBERT. HOPKINS e riporta tutte le comunicazioni di soccorso fino all' affondamento della SS ANDREA DORIA.

Il documento di cui sopra è stato fornito da **Elvio Piccardo, Marconista Spotornese**, che navigò per gran parte della sua vita.

Elvio Piccardo, classe 1927, dalla memoria eccezionale, ha navigato come Marconista su navi mercantili e passeggeri.

Elvio Piccardo, nel giorno fatale, si trovava nel porto di Baltimora. (USA) La sua nave aveva attraccato il giorno prima ed aveva percorso la stessa rotta del Doria con l'ultimo tratto in una nebbia fitta.



Foto:

Elvio Piccardo in una foto scattata nello stesso periodo della collisione Andrea Doria - Stockholm

La foto mostra anche la stazione radio tipica presente sulle navi di quel periodo.

Per molti anni Elvio ha conservato con cura la rivista **“The Radio Officers News”** dedicata al personale radiotelegrafista imbarcato sulle navi. Rivista che riportava tutte le comunicazioni radio avvenute il 25 e 26 luglio 1956 sul luogo della tragedia.

Uomo dalla memoria eccezionale, Elvio ha rappresentato una risorsa insostituibile per il **Circolo “Pontorno”** collaborando, fino alla sua morte avvenuta nel 2021, con testimonianze e informazioni preziose per le attività di ricerca, oltre che con la donazione di una copia della rivista sopracitata e di foto d'epoca, che costituisce il cuore documentale della presente pubblicazione.

Il Circolo “Pontorno” con riconoscenza per il prezioso contributo a ricordo del tragico naufragio dell'Andrea Doria lo ringrazia e lo ricorda con affetto.

Storia della ANDREA DORIA



La **Andrea Doria** era una nave passeggeri della “Italia di Navigazione S.p.A”, gruppo IRI - Finmare, meglio conosciuta nel mondo dello shipping internazionale con il nome di “Italian Line”. Costruita ai cantieri navali Ansaldo di Genova Sestri Ponente, fu varata il 16 giugno 1951 ed effettuò il suo viaggio inaugurale il 14 gennaio 1952.



16.06.1951 Varo Andrea Doria cantiere di Genova Sestri

L'Andrea Doria era lunga 213,5 m, con una sezione massima di 27,5 m e 29.100 tonnellate di dislocamento. La propulsione era affidata a turbine a vapore, collegate a due eliche gemelle, che permettevano alla nave di raggiungere una velocità di crociera di 23 nodi, con una velocità massima di 26 nodi. La nave prese il suo nome dall'ammiraglio ligure del XVI secolo Andrea Doria.



Foto: Varo Andrea Doria cantiere di Genova Sestri il 16 giugno 1951.

Solenne cerimonia del varo presieduta dalla madrina, Donna Giuseppina Bollani, moglie del ministro della marina mercantile Giuseppe Saragat durante il governo De Gasperi.



La Signora Giuseppina Bollani Saragat, madrina della cerimonia mentre taglia, con un'ascia d'argento, la corda che farà infrangere la bottiglia di spumante sulla prua della nave.

Questa Tradizione fonda le sue radici in un passato remoto della cantieristica italiana, un gesto augurale effettuato durante il varo di una nuova nave.



Foto: Andrea Doria in allestimento a Genova Sestri, 1951-52

| Dati tecnici della ANDREA DORIA al varo | | | |
|---|-----------------|-------------------------|----------------------------|
| IDNo: | | Anno | 1950 |
| Nome: | ANDREA DORIA | Chiglia | 9.02.1950 |
| Tipo: | Nave passeggeri | Data di varo: | 16.06.1951 |
| Bandiera | ITA | Data di completamento : | 14.01.1953 |
| Tonnellate | 29083 | | |
| Tonnellate di portata merci | | N° cantiere : | 918 |
| Lunghezza fuori tutto : | | Disegno della nave : | |
| Lunghezza m: | 213,5 | Paese di costruzione: | ITA |
| Larghezza m: | 27,5 | Costruttore : | Ansaldo |
| pescaggio m: | 9,5 | Località del cantiere : | Sestri Ponente |
| | | Propulsione | 2 Tubine a vapore 2 eliche |
| Potenza motore HP : | 35000 | | |
| Passeggeri: | 1241 | | |
| Equipaggio: | 580 | | |
| Velocità (nodi): | 23-max 26 | | |

CRONOLOGIA STORICA

1949, dicembre: firma del contratto depositato con atto pubblico dal notaio Luigi Cassanello di Genova il 28 febbraio 1950.

1950, 9 febbraio: impostazione della chiglia senza cerimonia e in forma privata a causa degli scioperi sindacali in atto.

1951, 16 giugno: solenne cerimonia del varo presieduta dalla madrina, Donna Giuseppina, moglie del ministro della marina mercantile Giuseppe Saragat durante il governo De Gasperi.

1952, 5 novembre: prima uscita in mare per i test preliminari e la taratura degli strumenti nautici.

1952, 3 dicembre: inizio delle prove in mare durante le quali, per 54 ore consecutive, la nave punta verso la Corsica per il rodaggio delle macchine e il rilevamento di vibrazioni e rumore.

1952, 6 dicembre: ingresso nel bacino numero 3 del molo Giano, nel porto di Genova, per la pesata, il controllo di stabilità, la pulitura e verniciatura finale della carena.

1952, 9 dicembre: alle 7 di mattina l'Andrea Doria salpa per le prove di velocità e di consegna finali; a bordo vi sono Federico Barbieri e Giuseppe Rosini (presidente e amministratore delegato dell'Ansaldo), Carlo Linch (presidente della Società Italia) e gli ispettori dei registri navali italiano inglese e americano. La nave supera i 62.200 HP con una velocità media sul miglio misurato di 26,44 nodi.

1952, 23 dicembre: l'Andrea Doria salpa da Genova per il suo viaggio inaugurale, la Crociera del Sole che la porta a Casa Blanca, Las Palmas, Funchal, Lisbona, Cadice, Palma di Maiorca e Cannes prima di rientrare a Genova il 7 gennaio successivo.

1953, 14 gennaio: alle 11 di mattina, salutata da una grande folla assiepata lungo il viadotto imperiale del porto di Genova (demolito nel 2013), dalle sirene di tutte le navi in porto e dai getti dei rimorchiatori, l'Andrea Doria salpa per la sua prima traversata dell'Atlantico diretta a New York, dove attracca alle 11 del mattino del 23 gennaio successivo; lungo il tragitto fece scalo a Cannes, poi a Napoli e a Gibilterra.

1953, 30 gennaio: a mezzogiorno salpa da New York per una crociera ai Caraibi di due settimane.

1953, 18 febbraio: rientrata dalla crociera, l'Andrea Doria salpa da New York per la sua prima traversata verso est diretta a Gibilterra, Napoli, Cannes e Genova, dove giunge nel pomeriggio del 27 febbraio.

1953, 16 dicembre: l'Andrea Doria effettua il primo scalo a Lisbona che diventerà uno dei porti di toccata durante i suoi viaggi fino al gennaio 1954.

1956, 17 luglio: salpa da Genova per quello che si rivelerà il suo ultimo viaggio con scali a Cannes, Napoli e Gibilterra da dove prende il largo alle 13:45 del 20 luglio;

1956, 25 luglio: alle 23:11 ora locale, in posizione latitudine 40°30'N, longitudine 69°53'W viene speronata al largo dell'isola di Nantucket presso la costa degli Stati Uniti dalla motonave svedese Stockholm affondando alle 10:09 del giorno successivo.

23 dicembre 1952: l'Andrea Doria salpa da Genova per il suo viaggio inaugurale, la Crociera del Sole che la porta a Casa Blanca, Las Palmas, Funchal, Lisbona, Cadice, Palma di Maiorca e Cannes prima di rientrare a Genova il 7 gennaio successivo.



Con la **"ANDREA DORIA"**
di 30.000 tonn. di s. l.

LA PIÙ GRANDE MODERNA E VELOCE NAVE ITALIANA
dal **23 Dicembre 1952** al **7 Gennaio 1953**:

"LA CROCIERA DEL SOLE"

GENOVA - CASABLANCA - LAS PALMAS - MADERA - LISBONA
CADICE - PALMA DI MAIORCA - CANNES - GENOVA

il **14 Gennaio 1953** da Genova, il **15** da Napoli:
VIAGGIO INAUGURALE PER NEW YORK

"ITALIA"
SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE - GENOVA

"ITALIA"
SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE - GENOVA

ITALIANLINERS.COM

Il poster pubblicato in occasione della crociera del sole dell'Andrea Doria annuncia anche la data della prima traversata a New York.

L'Andrea Doria ormeggiata a Las Palmas, Gran Canaria, il 29 dicembre 1952 durante la sua crociera del sole




SUN CRUISE
December 23, 1952 - January 7, 1953

ANDREA DORIA
(30,000 TONS GROSS)

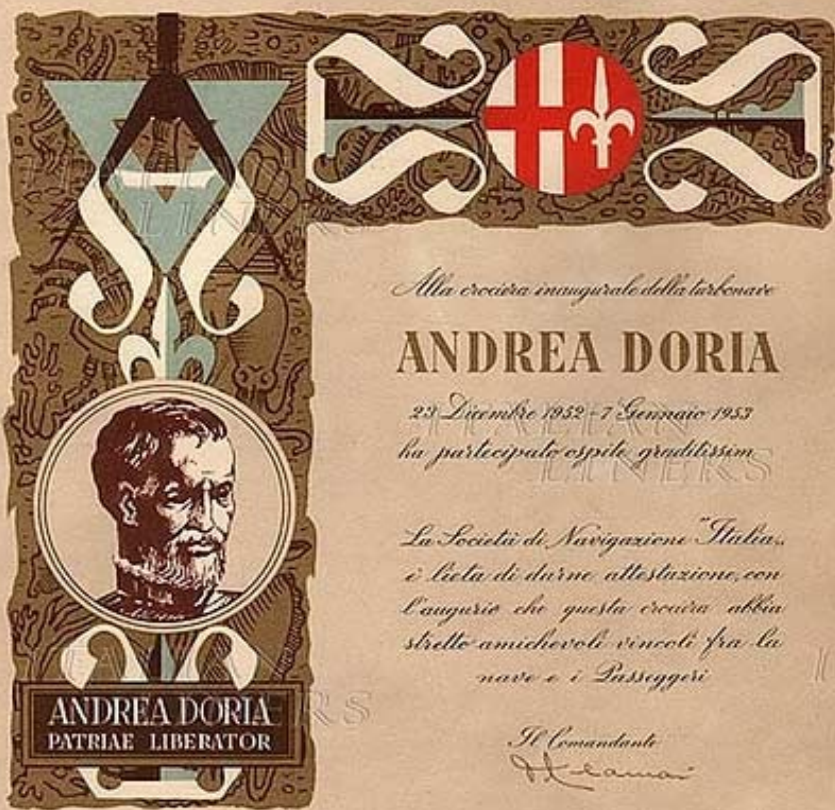
INAUGURAL CRUISE OF THE GREATEST, MOST MODERN AND FASTEST ITALIAN LINER

GENOVA - CASABLANCA - LAS PALMAS - MADERA - LISBONA - CADICE - PALMA DI MAIORCA - CANNES - GENOVA

ITALIAN LINE
("ITALIA" SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE - GENOVA)

ITALIANLINERS.COM

Un dépliant in lingua inglese per promuovere la prima crociera dell'Andrea Doria.



Alla crociera inaugurale della turbonave

ANDREA DORIA

*23 Dicembre 1952 - 7 Gennaio 1953
ha partecipato ospite graditissimo*

*La Società di Navigazione "Italia",
è lieta di darne attestazione, con
l'augurio che questa crociera abbia
stretto amichevoli vincoli fra la
nave e i Passeggeri*

*Il Comandante
Calamai*

ITALIANLINERS.COM

Uno degli attestati di partecipazione alla crociera inaugurale dell'Andrea Doria consegnato agli ospiti al termine del viaggio e firmato dal comandante Calamai.



4 Gennaio 1953 ore 11
 Andrea Doria in partenza
 da Genova salpa per la
 sua prima traversata
 dell'Atlantico diretta a
 New York

Gennaio 1953 ore 11
 Andrea Doria arriva a
 New York festeggiata
 dalle sirene di tutte le
 navi in porto e dai
 rimorchiatori con getti
 d'acqua



ITALIAN LINE *The lovely new Andrea Doria* ITALY

These men have built a ship...

Who gives a ship the things called personality? From whatever strong qualities of strength and resistance? Who gives the Italian line of steel the life you breathe like sea and air? You won't find the answer in blueprints. You seek it in such things as cultured touches. You build such a ship with your heart.

Somebody decided this lovely vessel here gave the skill and pride of the greatest craftsmen of Italy. Every metal, every screw, every rivet and chain link, every bit of glass and every glimmer of the work of craftsmen. No, a ship is built of steel bones. This is the tradition of Italy. This is the Andrea Doria.

The completely air conditioned Andrea Doria means uninterrupted service to New York in December, January, February, March, April, May, June, July, August, September, October, November, December 28... 27 gateway days.

Italian Line
 AIR CONDITIONED
 AIRCRAFT EQUIPPED
 AIRCRAFT EQUIPPED

ANDREA DORIA express service on the "Sunny Southern Route"
 SANTIAGO • VULCANIA • LORNA • GARDIA • MARCONI • MARCO • MARCO • MARCO

ITALIANLINEFIS.COM

ITALIAN LINE *Beauty sails the Sunny Southern Route* ITALY

★ *View One Pick-up of stars aboard the Andrea Doria*

Beauty sails the Sunny Southern Route

In the sweeping modern-line of the handsome Costa Marittima... in the rich appointments and OMA World airiness of the graceful Lancia and Falonia, beauty sails the sunny Southern Route to Europe. The lovely Andrea Doria is so lovely because she's been called "the floating girls' school."

Whatever ship you desire, she has the quality of Italian Line in spirit, the superb cuisine of Grandmother's... and you'll dance, play, eat, swim, live in beauty on the Sunny Southern Route to all Europe.

★ *Crucial 4th port*
 St. Croix (St. John, Virgin Islands)

Italian Line
 AIRCRAFT EQUIPPED
 AIRCRAFT EQUIPPED

ANDREA DORIA express service on the "Sunny Southern Route" to New York in December, January, February, March, April, May, June, July, August, September, October, November, December 28... 27 gateway days.

ITALIANLINEFIS.COM

Alcune pubblicità pubblicate negli Stati Uniti poco prima del viaggio inaugurale, la prima dal titolo: "questi uomini hanno costruito una nave"; la seconda: "la bellezza naviga sulla rotta meridionale del sole".

30 gennaio 1953: Andrea Doria a mezzogiorno salpa da New York per una crociera ai Caraibi di due settimane.



*9 febbraio 1953
l'Andrea Doria
ormeggia a Cristobal
durante la sua unica
crociera ai Caraibi*

*12 febbraio 1953
l'Andrea Doria nel
porto dell'Avana*



L'Andrea Doria, dopo le due crociere iniziali continuò a navigare come nave di linea sulla rotta Genova- New York.



Durante le sue traversate verso ovest l'Andrea Doria era solita incrociare il "Pico" nei pressi delle isole Azzorre.

La fotografia del gennaio 1954 ritrae il "Pico" ricoperto di neve e circondato dal famoso anello di nuvole

Arredi a Bordo dell'Andrea Doria

L'assegnazione dell'incarico per l'arredamento dell'Andrea Doria, così come per tutte le unità consociali del dopoguerra, avvenne per concorso a inviti. La Società Italia propose ad alcuni degli architetti più noti al tempo, non necessariamente esperti di allestimenti navali, di presentare il loro progetto per le sale pubbliche della nuova ammiraglia.



La sala di soggiorno, opera degli architetti Giò Ponti e Nino Zoncada; la parete dipinta era di Salvatore Fiume

La veranda Belvedere era collocata alla estrema prua del ponte lance ed era stato progettato da Gustavo Pulitzer Finali





Il vestibolo d'ingresso progettato dagli architetti milanesi Cassi-Ramelli, Rossi e Parenti, che realizzarono anche gli scaloni e la sala da pranzo.

Le aree di balneazione di tutte e tre le classi, che la nave offriva, con lido piscina e veranda furono affidate a Giulio Minoletti per ottenere un'adeguata continuità estetica della zona poppiera.



Sull'Andrea Doria erano stati realizzati anche 4 appartamenti di lusso, con stili diversi.

Nella foto vediamo quello ideato dallo architetto Nino Zoncata, dal carattere sobrio, era il più moderno e innovativo dei quattro.



La sala delle feste di seconda classe venne progettata dall'architetto milanese Matteo Longoni così come le altre della stessa classe sul ponte passeggiata.

La sala di soggiorno di classe turistica, collocata sul ponte superiore, era stata progettata da Antonio Ratti, architetto e poliedrico di Concorezzo, Monza.



La grande sala da pranzo di classe turistica era stata progettata dall'architetto genovese Angelo Crippa e dal suo studio ANUA.



Una cabina esterna a quattro posti in classe turistica; tutti gli alloggi erano opera del medesimo cantiere Ansaldo, mentre gli arredi erano stati forniti dalla ditta Italo Carlotti

Nel dipinto per la sala delle feste Piero Zuffi raffigurava gli Dei Nettuno e Teti intenti a banchettare con altre figure mitologiche degli abissi



ITALIANLINERS.COM



ITALIANLINERS.COM

Al centro della scena domina la statua bronzea dell'ammiraglio Andrea Doria, opera dello scultore Giovanni Paganin.

La statua, a grandezza naturale, ritrae il condottiero genovese in armatura con un lungo mantello

La Ragazza del Miracolo



Linda M6rgan, 14, anni

Il faticoso viaggio per la 14enne Linda Morgan e la sua famiglia inizi6 il 17 luglio 1956, quando Linda, la sorellastra di 8 anni Joan, la madre Jane Stolle (divorziata dal giornalista e scrittore Edward Paddock Morgan) e il patrigno Camille Cianfarra salirono a bordo dell'Andrea Doria a Gibilterra. La famiglia viveva in Spagna a causa degli incarichi di lavoro dei suoi genitori poich6 Jane e Camille erano rispettivamente corrispondenti per il New York Post e il New York Times, e stavano finalmente tornando negli Stati Uniti per una vacanza.

Dopo essere saliti a bordo, la nave partì per un viaggio di nove giorni a New York e, per diversi giorni, la famiglia godette dei numerosi lussi della navigazione di prima classe.

Era il 25 luglio quando inizi6 la notte del terrore della famiglia.

La notte dell'affondamento: 25 luglio 1956, Linda Morgan e sua sorella Jane Cianfarra di anni 8 andarono a letto intorno alle 22:30 nella cabina 52 sul ponte superiore. Circa 40 minuti dopo, la MS Stockholm, una nave passeggeri lunga 526 piedi, penetr6 per circa 40 piedi nel lato destro dell'Andrea Doria.

Le due cabine condivise da Linda e dalla sua famiglia a dritta subirono un colpo diretto dalla prua della Stockholm, quando la nave colpì, Linda fu portata fuori dalla sua cabina nel cuore della notte e atterr6 su un pezzo di metallo attorcigliato mentre Stockholm si ritirava dall'Andrea Doria.

Sua sorella Joan di 8 anni, che sfortunatamente, dormiva a pochi metri di distanza, era stata strappata dall'Andrea Doria e trascinata in mare. Il suo corpo non fu mai trovato.



The New York Times

JOAN CIANFARRA, younger daughter of the Cianfaras, who died on shipboard.



The New York Times

THE MOTHER, Jane Cianfarra, who suffered multiple fractures in the ship crash.

La madre di Linda, Jane Stolle in Cianfarra, e il patrigno Camille Cianfarra, nella cabina adiacente, furono gettati attraverso il muro nella cabina 56 dove stavano dormendo Thure e Martha Peterson. Jane era bloccata tra una paratia e la sua rete da letto. Era viva ma gravemente ferita con una gamba rotta.

Lì vicino c'era la signora Peterson, che era rimasta bloccata tra una paratia e un vano ascensore. Era stata ferita a morte con una colonna vertebrale rotta e due gambe rotte. Suo marito Thure, un chiropratico di New York, iniziò a iniettare morfina nelle due donne ferite e fece il possibile per aiutarle. Quando sua moglie alla fine cedette alle sue ferite, liberò Jane e iniziò a portarla sul ponte della barca.

Ha urlato di tornare per i suoi figli, solo per scoprire che entrambi erano spariti.

Il marito di Jane, Camille, ha subito un grave trauma cranico ed è morto lì in cabina poco dopo l'impatto. Il suo corpo sarebbe rimasto nella nave.

Nel frattempo, a bordo della Stockholm, Linda era sdraiato tra i rottami, lontano dall'inizio della prua, che indica quanto la Stockholm è penetrato nell'Andrea Doria. Era circondata dai resti dell'Andrea Doria da cui era appena arrivata: mobili scheggiati, arazzi strappati e il corpo mutilato di una vittima meno fortunata tirato fuori dalla nave, in seguito identificata come la Signora Carlin della cabina 46.

Incredibilmente, a parte un braccio sinistro rotto e le gambe insanguinate, Linda stava bene ma era incosciente. Quando si svegliò, iniziò a chiamare sua madre in spagnolo (Dónde está mi madre?). Allo stesso tempo, il 36enne membro dell'equipaggio spagnolo Bernabé Polanco García stava strisciando dal relitto della sua stanza a prua della Stockholm quando la sentì gridare.



Camille Cianfarra

Riuscì a tirarsi fuori dalla sua stanza, che era stata distrutta nella collisione. Due dei suoi compagni di bordo erano stati uccisi nello schianto e altri dispersi. In totale, cinque membri dell'equipaggio della Stockholm sono stati uccisi nell'incidente. La soccorre e la porta in infermeria. «Come ti chiami?», le chiederà un ufficiale «Linda Morgan». Sulla lista passeggeri non risulta. «Guardi come Linda Cianfarra». Inutile. «Ma non è l'Andrea Doria questa?». L'ufficiale sbianca: «No, questa è la Stockholm». e subito dopo il marconista della, Stockholm trasmette via radio, la bella notizia all'Andrea Doria (vedi trasmissioni radio 04-33 gmt)

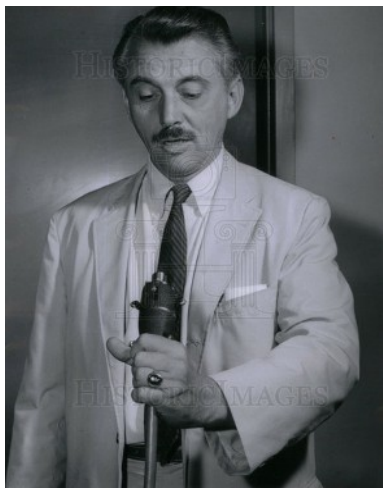
La Stockholm fu in grado di rimanere a galla e contribuì a salvare altri passeggeri della Andrea Doria.



(Nota a margine: il transatlantico, riparato a New York, riprese dopo tre mesi a navigare come nave da crociera.)

A New York, il padre di Linda - il famoso giornalista Edward P. Morgan - doveva riferire sull'incidente di quella notte credendo che sua figlia fosse tra i morti.

Il New York Times ha persino pubblicato una storia sostenendo che entrambe le ragazze erano morte. Fu solo il giorno dopo che scoprì che Linda era ancora viva. Più tardi, ha dato un resoconto emotivo di come avesse ricercato di riportare la notizia mentre si separava dalla tragedia personale che stava vivendo.



Nell'intervista, ha detto: Nel giro di 24 ore, questo giornalista è stato spinto lungo il pozzo dell'ascensore fino alla base della disperazione e sollevato di nuovo all'altezza di una gioia incredibile.

All'alba tutti i passeggeri erano in salvo. Il Comandante della Andrea Doria Pietro Calamai e la rimanenza dell'equipaggio abbandonarono la nave lasciandola al suo destino. L'Andrea Doria, 11 ore dopo l'impatto, alle ore 10:09 GMT (Tempo principale di Greenwich) del 26 luglio, fu inghiottita dal mare.

Edward P. Morgan

Ora lo scenario della tragedia si postava dal mare aperto al porto di New York, dove venivano allestiti i primi soccorsi per i naufraghi trasportati dalle varie navi che si erano prodigate nel salvataggio.

Mentre una folla sempre più numerosa si affollava sulle banchine del porto, erano i parenti, gli amici, nell'attesa febbrile di poter abbracciare i loro congiunti e amici. Lo stesso dramma era vissuto anche dagli stessi naufraghi causato dalle esigenze del salvataggio che aveva diviso molte famiglie, salvate su navi diverse.



"ILE DE FRANCE" a NewYork scarica i naufraghi



Jane Stolle madre di Linda viene fatta scendere dalla "Ile de France" per il trasporto in ospedale

La Mamma di Linda Jane che era stata trasportata sul transatlantico francese "Ile de France", che aveva raccolto ben 753 naufraghi fra passeggeri e membri dell'equipaggio dell'Andrea Doria, giungeva a New York e veniva trasportata in Ospedale

La Stockholm ad andatura ridotta giunse a New York due giorni dopo, con oltre 500 passeggeri di Andrea Doria , tra cui Linda.

Fra i naufraghi raccolti dalla Stockholm anche una spotornese, la Sig.ra Pietrina Frassino Prato (1895-1965) che era partita da Genova, per raggiungere dei parenti in America)





Linda riceve i primi soccorsi a terra

Linda e sua madre furono portate in due diversi ospedali, ma avevano la possibilità di tenersi in contatto al telefono.

Alla fine, pochi giorni dopo l'affondamento, il Signor Garcia il marinaio della Stockholm che per primo gli aveva prestato i primi soccorsi andò a trovarla e ricevette un caloroso benvenuto sia dal personale ospedaliero che dal padre di Linda. Dato che Linda era nata in Messico, lei e Garcia si parlarono in spagnolo durante la loro visita, con Garcia che a un certo punto le disse "Mi casa es tu casa",

"La mia casa è la tua casa". Prima di andarsene, ha persino firmato il piccolo libro autografo rosso di Linda.

Il loro felice incontro è stato riportato dal New York Times, ma a quanto pare il capitano della Stockholm Gunnar Nordenson, non si è preoccupato molto dell'attenzione dei media che il signor Garcia stava ricevendo per il suo eroismo.



Bernabé Polanco Garcia, con il padre di Linda Edward P. Morgan in visita alla naufraga all'ospedale di New York

Quindi, invece di essere celebrato tra i membri dell'equipaggio della Stockholm, il capitano Nordenson lo ha reso il bersaglio di diverse osservazioni pungenti durante una riunione della settimana successiva.

Quello che avrebbe dovuto essere un momento per festeggiare divenne presto misterioso quando il signor Garcia scomparve pochi giorni dopo ... Il 5 agosto, il signor Garcia, insieme ad altri 68 membri dell'equipaggio della Stockholm, doveva rientrare in Svezia quella sera. È stato visto salire sull'autobus per l'aeroporto internazionale di New York, ma non è mai salito sull'aereo nonostante sia stato chiamato più volte. Prima della sua scomparsa, altri avevano notato come il signor Garcia avesse espresso dolore e delusione per i commenti del capitano Nordenson.

Fuggì in Canada perché non voleva tornare a lavorare più per il capitano della Stockholm. Nel 1963, fu arrestato dopo diversi anni di vita illegale in Canada. A quel punto, si era sposato e avuto un bambino di otto mesi. Nonostante la sua deportazione fosse stata ordinata a ottobre, gli fu finalmente concesso un appello per motivi umanitari e, nel febbraio 1964, gli fu permesso di rimanere in Canada.

Canada Gives Interim Haven To Spanish Exile, Sea Hero

Special to The New York Times

OTAWA, Feb. 27—Barnabe Garcia Polanco, a 43-year-old stateless Spanish seaman who was a hero of a 1956 sea disaster, has been granted permission to remain in Canada, at least temporarily.

Deportation proceedings against Mr. Garcia, who jumped ship in Montreal in 1959 and lived in Canada illegally until his arrest last October, have been "deferred."

Mr. Garcia, who is married to a French Canadian and is the father of an 11-month-old child, is a refugee from Franco Spain.

The New York Times

Published: February 28, 1964
Copyright © The New York Times

Il Canada offre un rifugio temporaneo all'esule spagnolo, Sarà un eroe

Special to The New York Times

Otawa, Feb 27--Barnabe Garcia Polanco, un marinaio spagnolo apolide di 43 anni un eroe del disastro marittimo del 1956 gli è stato concesso il permesso di rimanere in Canada a fal fine depenalizzando in anticipo i precarichi contro. il sig. Garcia che sbarco da una nave a Montreal nel 1959 e visse in Canada illegalmente fino al suo arresto lo scorso ottobre Il sig.Garcia che è sposato con un canadese francese ed è il padre di un bambino di 11 mesi è un rifugiato franco spagnolo

The New York Times

Published: February 28, 1964
Copyright © The New York Times

Dopo l'affondamento, la madre di Linda ha intentato una causa da 3,1 milioni di dollari contro le linee italiane e svedesi che possedevano Andrea Doria e Stockholm, sostenendo che l'incidente era causato dalla disattenzione e che l'attrezzatura radar era "inadeguata per il suo scopo". Nel corso degli anni, a Linda non è mai piaciuto parlare dell'affondamento, e per ragioni comprensibili. La sua famiglia fu fatta a pezzi quella notte, letteralmente.

Nel 1981, è stata intervistata dal New York Times quando una cassaforte da tre tonnellate è stata recuperata dalla nave e si diceva che potesse contenere gioielli e monete rare.

È stato programmato un documentario televisivo per mostrare l'apertura della cassaforte, e Linda non ne è stata davvero divertita.

“Personalmente, trovo l'intera esplorazione piuttosto sgradevole, posso capire il loro sentimento, ma ho un po' il desiderio che lascino in pace questa nave. Non ho davvero intenzione di guardare, ma mi piace pensare che sarà piena di pesci.”

A quanto pare, ha avuto il suo desiderio. La missione di due milioni di dollari per recuperare la cassaforte non ha rivelato altro che un mucchio di assegni molli di viaggiatori e valuta.

Tratto da [Nave Geek](#) Una comunità dedicata alla celebrazione delle navi e della storia marittima.

“Sono la ragazza del miracolo” 60 anni dopo



Linda Morgan Hardberger oggi

«Mamá, dónde estás? Mamá, mamá!». Il suo grido 60 anni fa risuonò sull'Oceano, si levò dalle lamiere contorte della Stockholm, dal mozzicone di quella prua che era diventata il suo incredibile giaciglio. Si chiamava Linda Morgan, aveva 14 anni e diventò la *«ragazza del miracolo»*.

Oggi Linda è un'esperta d'arte a San Antonio, in Texas, città che il marito Phil Hardberger, ha guidato come sindaco dal 2005 al 2009. Ha una figlia, Amy, docente di Diritto ambientale; uno yacht a motore con il quale in questi giorni sta navigando lungo il Maine. «Sono 13 anni che Phil e io andiamo in barca. Abbiamo anche vissuto a bordo per dieci mesi. L'unica regola è che io debba vedere sempre terra. All'inizio ho avuto seri problemi, soprattutto con la nebbia, ma ho imparato a usare il radar e poi a bordo abbiamo anche altre strumentazioni che alleviano la mia ansia».

Linda Hardberger è forse la più celebre sopravvissuta dell'Andrea Doria, l'ammiraglia italiana colpita a morte dalla Stockholm nel Nord Atlantico la notte del 25 luglio 1956.

Una collisione in prossimità degli Usa che costò la vita a 46 passeggeri del Doria e a 5 marinai e un passeggero del transatlantico svedese, ma che fu anche la più grande operazione di salvataggio della storia della navigazione: 1.706 persone sul liner italiano, 1.134 passeggeri; tutti ebbero salva la vita eccetto chi morì nell'impatto o in seguito alle lesioni riportate, grazie soprattutto al senso del dovere dell'equipaggio italiano.



Linda Morgan con il marito Phil Hardberger vivono a San Antonio in Texas, città che il marito ha guidato come sindaco dal 2005 al 2009

Linda, però, del suo «miracolo» non ama parlare. Non ha quasi mai rilasciato interviste e ci ha concesso questo colloquio a patto che non fosse lei a ripercorrere quella notte. «Non voglio rivivere quello che ritengo l'episodio più doloroso della mia vita».

Alle 23,10 del 25 luglio 1956 la nave svedese, dopo un'improvvisa ed errata accostata a dritta, irrompe nel fianco destro dell'ammiraglia italiana. La cabina 52 è devastata. Joan precipita nell'Oceano, Linda si risveglia all'aperto, sul suo materasso. È adagiata sul rostro del liner svedese, ritiratosi dall'abbraccio mortale con il Doria, che affonderà dopo 11 ore. «Mamá, dónde estás? Mamá, mamá!». È Bernabé Garcia Polanco a sentirla, l'unico marinaio spagnolo tra tanti scandinavi. «Come ti chiami?», le chiederà un ufficiale in infermiera. «Linda Morgan». Sulla lista passeggeri non risulta. «Guardi come Linda Cianfarra». Inutile. «Ma non è l'Andrea Doria questa?». L'ufficiale sbianca: «No, questa è la Stockholm».

Il miracolo non si compie per tutti. Il patrigno muore straziato nella cabina 54. A tavola, prima del disastro, aveva scherzato con le figlie: «Non sarebbe fantastico se l'Andrea Doria si schiantasse nella nebbia? Pensate che esclusiva avremmo per il Times!».

Si salva la madre, grazie al coraggio del chiropratico Thure Peterson e dello steward Giovanni

Rovelli. «Mia madre ha sofferto molto per le lesioni riportate e non si è mai più ripresa dalla perdita di una figlia e di un marito, nonostante si sia anche risposata e abbia avuto una vita relativamente felice per altri 12 anni. L'ho persa nel '68, l'anno in cui mi sono sposata, nel giorno dell'anniversario dell'affondamento».

Linda è ferita e resta due mesi al St. Vincent's Hospital di New York.

Qui conosce anche il suo salvatore («Mio padre è rimasto in contatto con Garcia Polanco per alcuni anni, so che aveva sempre bisogno di soldi, ma poi lo abbiamo perso di vista»), il quale le restituisce anche il suo quaderno degli autografi, incredibilmente riapparso sulla prua della Stockholm («Lo conservo ancora»). E poi, comincia la sua «seconda vita». Le medie superiori in Pennsylvania, la laurea al Sarah Lawrence College di New York, l'incarico a Washington per l'Office of Economic Opportunity, dove incontra Phil, con cui si trasferisce in Texas, dove lui comincia la carriera legale. Lei insegna in una scuola di Santa Fè, dirige la biblioteca del San Antonio Museum of Art, cura la Tobin Theatre Arts Collection del McNay Art Museum e ora il Tobin Theatre Arts Fund. «Ho una vita professionale molto piena e sono attiva nella vita cittadina di San Antonio, dove pochissime persone conoscono il mio passato. Anche la mia vita familiare è molto gratificante. E ora che nostra figlia è tornata a vivere qui è ancora più bella».

Una vita normale. O quasi. «Si soffre per il rimorso di essersi salvati, ma il tempo attenua il dolore». Lo chiamano il «male dei sopravvissuti» e Linda non vuole dividerlo nemmeno con gli altri superstiti. «Non partecipo alle riunioni. Anzi, mi chiedo quali potrebbero essere gli argomenti di conversazione di questi incontri. Io ho sempre evitato di guardare film che trattano di navi e non ho mai letto un libro sull'Andrea Doria, che lascio a mio marito».

«Mamá, dónde estás?», l'eco di quell'urlo non si è ancora spenta. «Cerco di vivere pienamente, cercando di sfruttare ogni opportunità per rendere il mondo leggermente migliore. Credo di averlo fatto finora, anche abbastanza bene, pur se avrei voluto fare di più. È su questo che voglio concentrarmi, anziché pensare a quanto accaduto 60 anni fa e perché, domanda alla quale non so dare risposta. Non penso al naufragio, ma a ciò che ho fatto dopo quella notte. Continuamente».

FABIO POZZO PUBBLICATO IL25 Luglio 2016

La fine dell'Andrea Doria



17 luglio 1956 ore 11 la "Andrea Doria lascia Genova"

Alle 11 precise di quel 17 luglio 1956 l'Andrea Doria lascia gli ormeggi del porto di Genova, dopo aver compiuto uno scalo a Cannes e a Napoli, il pomeriggio del 20 luglio la moderna turbonave italiana supera Gibilterra e affronta l'Atlantico in direzione ovest destinazione New York con a bordo 1706 persone, fra passeggeri ed equipaggio.

Durante il suo 101° viaggio la nave si imbatté in un fitta nebbia vicino al battello-fanale di Nantucket, a 180 miglia dalla torre faro Ambrose (posto all'ingresso dello Ambrose Channel, il principale canale per le imbarcazioni di grande stazza dirette al porto di New York.) , durante l'ultima notte prima dell'arrivo a New York. Il comandante Calamai come sua consuetudine in questi casi, si è subito recato in plancia di comando e non si è più allontanato.



Il Comandante della Andrea Doria
Piero Calamai Genova 1897 - 1971



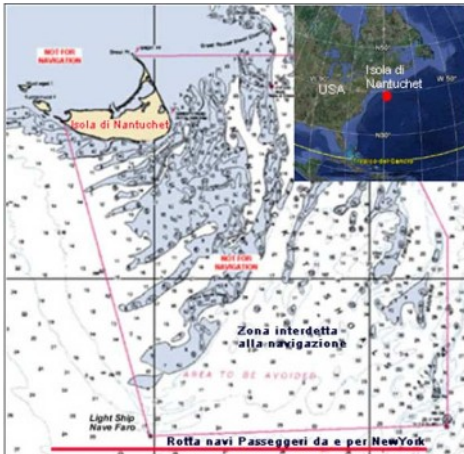
Alle 12 di quel 25 luglio, è salpato dal Pier 97 del porto di New York il transatlantico Stockholm, della Swedish Home Lines, al comando del capitano Harry Gunnar Nordenson, in rotta verso il nord Europa con 534 passeggeri e 220 uomini di equipaggio.

Alle 20,30 Nordenson lascia la condotta della navigazione nelle mani del terzo ufficiale Johan Ernst Carstens, alla sua quarta traversata atlantica, solo in plancia con il timoniere Johannson.

Il capitano Harry Gunnar Nordenson

Alle 22,04 Carstens, non ravvisa nebbia, fa il punto nave verificando che la rotta di navigazione è più a nord rispetto a quella prevista e imputa l'errore di posizione alle forti correnti marine di quella zona di mare.

Alle 22,20, il comandante dell'Andrea Doria, giunto in prossimità della nave faro di Nantucket, nella foschia ne percepisce il "muggito" e ordina al secondo ufficiale in servizio, Curzio Franchini di governare per rotta 269 verso il battello fanale Ambrose, verso la baia di New York.



Un lightship, o faro, è una nave che agisce come un faro. Sono utilizzati in acque troppo profonde o altrimenti non idoneo per la costruzione del faro. La stazione di Nantucket è stata la più importante stazione faro degli Stati Uniti Fondata nel 1854, la stazione ha segnato i limiti del pericoloso Shoals Nantucket. Era il faro visto l'ultima volta da parte delle navi in partenza dagli Stati Uniti, così come il faro la prima volta in avvicinamento. Nantucket Shoals è una zona di acque poco profonde pericolosamente in Oceano Atlantico che si estende da Nantucket Island, Massachusetts, verso est per 23 miglia (37 km) e sud-est per 40 miglia (64 km). Il 20 dicembre 1983 è terminato l'utilizzo di queste navi faro sostituite da grandi boe faro.

Alle 22,40, a bordo della Stockholm, il timoniere Peder Larsen prende il posto del collega Johannson per il suo turno di servizio.



Il 3° Ufficiale Carstens Johanns, nel riquadro il timoniere Peter Larsen.

Il giovane Carstens era al comando della plancia al momento della collisione.

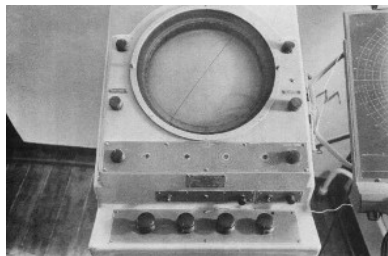


Foto: Il radar dello Stockholm

Alle 22,45, il Doria procede a 21 nodi, e Franchini, coadiuvato dal terzo ufficiale di coperta Eugenio Giannini, vede il “bersaglio”, che risulterà essere la Stockholm sullo schermo del radar Raytheon in posizione 17 miglia, 4° a dritta dalla prora su rotta parallela e contraria a 1,3 miglia. Nel frattempo sulla Stockholm, Carstens, che non è assistito da nessun altro ufficiale in plancia, si rende conto che nonostante la correzione di rotta, la nave si trova ancora troppo a nord, fattore da lui attribuito all'imperizia del timoniere Larsen.

Alle 23,05 il radar del Doria vede la Stockholm a 15° a dritta ed a 4 miglia di distanza. Calamai dà ordine di accostare di 4° a sinistra in modo da assicurare la vista della luce verde di destra del Doria alla nave incrociante.

Nello stesso momento, Carstens, probabilmente sotto pressione per gli aggiustamenti di rotta eseguiti da solo nell'attigua sala nautica, per la scarsa esperienza personale e per la sfiducia verso la navigazione imprecisa del timoniere Larsen, compie un errore dalle conseguenze fatali.

Carstens, certo di trovarsi a sinistra del Doria, in base ai rilevamenti del suo radar, ordina a Larsen una decisa accostata a dritta di ben 22°, con l'intento di distanziarsi in sicurezza nel prossimo incrocio con l'Andrea Doria. Nella manovra omette la segnalazione acustica del fischio, prescritta, in vista di altre navi, dall'articolo 29 del regolamento per la prevenzione degli abbordi in mare. Sono le 23,07. Intanto sul Doria Calamai e Giannini si sono portati dalla plancia sull'aletta di dritta e con il binocolo scrutano nella foschia chiedendosi il motivo per cui non si sentono i segnali acustici e non si intravedono le luci di navigazione della Stockholm, che hanno una portata di 5 miglia. Giannini corre al radar per un controllo di posizione e quando torna in aletta finalmente riesce a scorgere le luci della nave.

Ore 23,07 Giannini si avvede con raccapriccio che la bianca sagoma del transatlantico svedese accosta rapidamente in rotta di collisione e grida: "ci viene addosso!". Calamai ordina tutta barra a sinistra a macchine invariate, mentre Franchini esegue i due fischi regolamentari. Carstens vede di colpo le luci del Doria e sente i fischi della manovra. In fretta ordina una virata tutto a dritta per sfuggire all'imminente impatto.



Collisione tra la Andrea Doria e la Stockholm

Troppo tardi la prua rinforzata del transatlantico svedese Stockholm centra la fiancata del Doria appena a poppa della plancia di comando, proprio all'altezza delle cabine di prima classe, penetrando per 12 metri tra le cabine di cinque ponti e distruggendo tutto ciò che incontrava; si trascina lungo tutto il lato destro continuando a produrre danni trasformando gli spaziosi corridoi dell'Andrea Doria in un dedalo di lamiere.

Nello schianto o nel successivo allagamento dei compartimenti colpiti, muoiono 43 persone sull'Andrea Doria e cinque sulla Stockholm.

Affidarsi al radar **di GIOVANNI O'HARA**

Dopo la tragedia dell'Andrea Doria molti interrogativi emersero fra coloro che affrontavano ogni giorno i pericoli della navigazione, si riporta un contributo Giovanni O'Hara sull'uso del radar tratto da Da: The Radio Officer's News:

“Il giorno in cui l'Andrea Doria e la Stockholm si sono scontrate al largo di Nantucket ero **“radio di soccorso officer”** su un cargo che scaricava grano a Londra. Si è svolta una vivace discussione tra gli ufficiali del ponte. Era opinione del Capitano, generalmente condivisa dall'altro ufficiale, che se il radar era stato usato, allora era stato certamente usato in modo improprio. Anche questa era la mia opinione. Ma, come è stato usato impropriamente, o meglio, qual è l'uso corretto del radar? La risposta a quest'ultima parte della domanda l'ho imparata più tardi a bordo dell' AMERICAN MILLER, comandato dal capitano H. Wight. Gli incidenti avvenuti in passato tra navi dotate di radar hanno posto la domanda: come diavolo è potuto succedere? Voi che andate per mare avrete sentito in modo proverbiale il lamento di alcuni capitani che c'è troppa confidenza nell'affidarsi al radar. Oppure avete sentito dire che alcuni compagni non escono più sulle ali del ponte e che si limitano solo a dare uno sguardo al radar. Che questo sia vero o no, per me un buon radar, che funzioni in modo corretto e con un equipaggio adeguato, è uno dei più preziosi aiuti alla navigazione.

La Guardia Costiera ha riflettuto per anni sull'uso corretto del radar. Permettetemi quindi di darvi un resoconto, come testimone oculare, del miglior impiego di radar che io abbia mai visto.

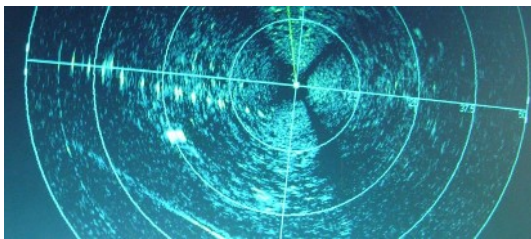
La mattina del 17 settembre ero a bordo dell'AMERICAN MILLER in arrivo a New York da Norfolk quando siamo entrati in un pesante banco di nebbia largo miglia. Non si trattava di nebbia irregolare, come si diceva esistesse al tempo della catastrofe DORIA-STOCKHOLM: la nostra visibilità era zero. Eravamo in una corsia molto trafficata con il corno da nebbia che risuonava in ogni punto del ponte di comando.

Il Capitano prese il ponte, già occupato dal terzo ufficiale junior; inoltre, il secondo ufficiale della nave prese la sua postazione come operatore a tempo pieno del radar. Per diverse ore non lascio nemmeno una volta

quel posto, mentre il Capitano e l'altro Ufficiale del ponte si posizionavano strategicamente sulle ali, ma a portata d'orecchio del Secondo Ufficiale, che occasionalmente rilevava gli oggetti sullo schermo e cantava la sua posizione, come "Piccola imbarcazione direzione 8.04, 6 miglia di distanza", o "Grande imbarcazione, direzione 24.8, a 3 miglia di distanza." Sotto la scansione lo schermo era una "tavola di manovra" dove ogni oggetto veniva tracciato. Infine, la Ambrose Light Vessel (il nome dato a più navi che fungevano da faro di sentinella che segnava Ambrose Channel, il principale canale di navigazione del porto di New York.) è stato identificato dall'operatore radar che successivamente ha gridato: "Velivolo molto piccolo che si avvicina velocemente, a circa 7/10 di miglio di distanza, si dirige verso di noi".

Era la lancia con il nostro pilota per New York. Mai mi sarebbe venuto in mente che un oggetto infinitesimale, mobile o statico, sarebbe apparso su quella tavola di manovra. Avevo assistito a un'operazione praticamente impeccabile del radar.

A proposito l'unica cosa che sembrava essere rimasta da ottenere dal loro radar era il nome o il numero della lancia! O almeno così mi è sembrato. Essendo stato compagno di spedizione con il radar per alcuni anni, non sono d'accordo con coloro che sostengono che il radar sia così assolutamente limitato.



D'altra parte, chi li usa con prudenza si rende conto che il radar, il catometro, il sonar, il loran, il DF, i rivelatori, il radiotelefono, ecc. sono dispositivi che non sono più infallibili degli uomini che li

fabbricano o li usano. Sono piuttosto strumenti del mestiere che, se usati correttamente con la comprensione delle loro capacità e dei loro limiti, sono molto utili. E, come ogni strumento che viene usato in modo improprio o abusato, possono rivelarsi pericolosi e talvolta fatali.

Radar in uso ai tempi della collisione Andrea Doria – Stockholm.

Le tracce radar dovevano essere interpretate dagli addetti allo strumento. Subito dopo l'incidente iniziò lo sviluppo del Radar ad elaborazione automatica dei dati (in inglese Automatic radar plotting aid - ARPA)

Storia della Stockholm



La STOCKHOLM, costruito nel 1948 dalla Götaverken di Göteborg, fu destinato in origine al trasporto di passeggeri per la compagnia marittima Swedish America Line. All'epoca del varo, pur essendo la più piccola nave passeggeri a fare servizio tra le due sponde dell'Atlantico settentrionale, rappresentava la più grande nave uscita dai cantieri svedesi, progettata per trasportare 395 persone, suddivise in una prima classe da 113 passeggeri, una classe turistica da 282 passeggeri ed un equipaggio di 220 persone.



Al fine di potersi districare in mari ghiacciati, fu dotata di prua rinforzata, simile ai rompighiaccio.
Nel 1952 fu sottoposta a lavori di ampliamento, con un aumento della stazza lorda a 12.442 tonnellate e della capienza fino a 568 passeggeri.
Nel 1955 fu dotata di alette stabilizzatrici.

Dopo la collisione con l'Andrea Doria, il transatlantico fu quindi riparato a New York dalla Bethlehem Steel Company Shipbuilding Division, con un costo di un milione di dollari americani, e tre mesi dopo l'incidente riprese il servizio nella Swedish America Line fino al 1959.



Foto: la MS Stockholm a New York dalla Bethlehem Steel Company Shipbuilding Division



La MS STOCKHOLM non poteva offrire gli stessi elevati standard dei nuovi, più grandi e lussuosi MS Gripsholm e Kungsholm, che la compagnia aveva messo in servizio. Così, dopo due anni dal rientro inservizio, nel 1959, SAL decise di vendere la nave e fu immessa sul mercato.

| Dettagli tecnici - MS STOCKHOLM - 1948 al 1959. | |
|---|--|
| Costruito da: | Gotawerken AB Goteborg, Svezia |
| Scafo N°: | 8926. |
| Ordinato il: | Ottobre 1944. da Swedish America Line |
| Varato e denominato: | 9 settembre 1946. |
| Completamento: | 7 febbraio 1948 |
| Entrata in servizio: | 21 febbraio 1948 - Göteborg /New York. |
| Stazza lorda: | 11.650 GRT / 4.700 DW (12.644 GRT / 4.800 DW nel 1952). |
| Lunghezza: | 160,8 m - 525,2 piedi. |
| Larghezza: | 21,4 m - 69ft |
| Pescaggio: | 7,9 m - 25,11 piedi. |
| Propulsione | 2 motori diesel Gotawerken , 2 tempi / semplice effetto, 8 cilindri. Potenza totale di 12.000 BHP (8.900 kW). |
| Eliche: | 2 X 12.000 BHP. |
| Velocità: | 19 nodi max. |
| Stabilizzatori: | no - (sì 1952). |
| Scialuppe di salvataggio: | otto. |
| Ascensori passeggeri: | due. |
| Capacità passeggeri: | 113 di prima classe e 282 di classe turistica (1948). 86 di prima classe e 584 di classe turistica (1952). 24 di prima classe e 584 di classe turistica (1956). |
| Equipaggio: | 220 / 330. |

Dopo essere stata immessa sul mercato da SAL e dopo diverse offerte fallite, fu venduta il 15 maggio 1959 al "Freier Deutscher Gewerkschaftsbund" della Germania dell'Est, un'organizzazione del movimento sindacale della Germania orientale che l'avrebbe messa in funzione come nave da crociera a tempo pieno per i lavoratori.

Dopo aver ricevuto una completa ristrutturazione, è stata ribattezzata MS Völkerfreundschaft (la nave amica dei popoli) il 3 gennaio 1960 e ha iniziato a operare come una semplice nave da crociera dei sindacati e lo ha fatto con grande successo.



Foto: Cartolina della Völkerfreundschaft

Ha visitato principalmente vari paesi del blocco orientale e Cuba e anche alcuni paesi occidentali. Era stata posta sotto la direzione della VEB Deutsche Seerederei di Rostock, essendo il porto in cui era registrata. Nel 1974 la Völkerfreundschaft è passata alla direzione di VEB Deutfracht-Seerederei. Tuttavia, nel 1984 i suoi proprietari avevano finalmente deciso che non potevano più coprire le perdite crescenti e la nave era stata immessa sul mercato. Nell'aprile 1985 è stata venduta alla "Neptunus Rex Enterprises" e il suo nome è stato abbreviato in Volker (Popolo) ma questi fallirono e lei fu messa a riposo Southampton dove rimase per un buon anno



Foto: MS Voker a Southampton

Infine nel dicembre dell'anno successivo la Volker che era stata noleggiata dai norvegesi per diventare una nave di accoglienza per i rifugiati e fu ribattezzata "Fridtjof Nansen". Era pronta e il 20 dicembre 1986 partì dalla risacca di Southampton per Oslo.



Foto: La Fridtjof Nansen usata per accoglienza dei rifugiati

Quattro anni dopo, nel maggio 1989, fu ufficialmente venduta alla famosa Star Lauro Lines italiana (ex Flotta Lauro Lines) che la ribattezzò in MV Italia I decidendo di trasformarla in una nave da crociera di lusso, ma considerando che era ancora in charter fino al 1993 come Fridtjof Nansen decise di lasciarla a Oslo. In seguito rimorchiata a Genova, nel 1994 e ribattezzata MV Italia Prima dalla compagnia genovese di navigazione Nina Spa nel frattempo subentrata alla Star Lauro Lines, che decise di ricostruirla completamente mettendola a nudo.

fino allo scafo rinforzato per il ghiaccio e rivettato in acciaio solido e venne ricostruita in un'elegante nave da crociera di lusso! Pertanto, solo lo scafo in acciaio di ottima costruzione è rimasto, poiché anche gli interni dello scafo sono stati completamente ricostruiti con nuove cabine più spaziose, ecc.



Foto: Genova 1984 vediamo la nave spogliata fino allo scafo

Italia Prima fu inoltre dotata di nuovi motori diesel e di una nuovissima sovrastruttura aerodinamica, tra cui un moderno fumaiolo stilizzato con logo.



*Foto: MV Italia Prima visita in Sydney nel 1997 durante un viaggio nel mondo
Nota la più grande "coda d'anatra" mai montata sulla poppa di una nave!
Fotografia © Reuben Goossens*

Nel 1998 l'Italia Prima è stata noleggiata alla Valtur Tourist Organization e per questo la nave è stata ribattezzata MV Valtur Prima con il suo nome apposto su tutto lo scafo, tuttavia questa operazione è stata relativamente breve poiché si è conclusa nel 2001 quando è stata rimessa in disarmo in Cuba fino al 2002.



Foto: Valtur Prima in immagine pubblicitaria

Nel 2002 Festival Cruise Line ha acquistato la nave e l'ha ribattezzata "Caribe" operando con crociere a Cuba.



Foto: Caribe della Festival Cruise Line

Nel gennaio del 2005 la nave è stata ancora una volta acquistata dai proprietari italiani della compagnia di navigazione Nina Cia, che la ribattezzò in "Athena" e fu subito noleggiata dal famoso portoghese

Arcalia Shipping che la inserì nella loro flotta Classic International Cruises (CIC). Dopo averle dato un ampio refit il entrò in servizio. Nel 2008 è stata acquistata a titolo definitivo dalla società ed è stata registrata a Madera e batte bandiera portoghese, e continua a navigare sotto la bandiera di Classic International Cruises, come Athena.



Foto: M/V Athena visto attraccato a Phuket Thailandia il 15 marzo 2011

Fotografia di & © 2011 Reuben Goossens

Nel 2012 purtroppo la società è andata in rovina molto rapidamente e alla fine dell'anno è stata liquidata. con tutte le navi della compagnia pignorate.

L'Athena è stata venduta all'asta e Portuscale Cruises di Lisbona l'ha ottenuta all'inizio del 2013 ed è stata ribattezzata “Azores”, ma è rimasta a lungo ferma, ha ricevuto una piccola ristrutturazione e ha iniziato le crociere nel 2014.



Foto: La MS Azzorre Un'immagine promozionale di Portuscale Cruises

La MV Azzorre ha operato solo fino alla fine del 2015 poiché Portuscale era una società con sede in hotel e resort e aveva poca o nessuna esperienza di navigazione e ha commesso innumerevoli errori, quindi entro la fine del 2015 le loro navi sono state pignorate e messe sul mercato.

La nave è stata acquistata dalla società madre della famosissima compagnia britannica "Cruise & Maritime Voyages" e l'hanno ribattezzata "Astoria" e ha iniziato a navigare dopo un altro ammodernamento in Gran Bretagna nel 2016 navigando fino a poco tempo fa, aveva previsto un programma di crociere fino al 18 ottobre 2020, una di queste "Norvegia terra dell'aurora boreale" di 13 notti.



Purtroppo dopo essere stata operativa per ben 72 anni e dopo aver iniziato il suo viaggio inaugurale nel 1948 come MS STOCKHOLM, anche per essa il covid 19 ha decretato la sua fine. Infatti a seguito della crisi finanziaria causata dalla pandemia la Cruise & Maritime Voyages ha alzato bandiera bianca: gli ultimi disperati tentativi di salvataggio della società non hanno dato risultati e la compagnia britannica è entrata in amministrazione controllata nel Regno Unito.

Di conseguenza tutte le partenze programmate sono state cancellate lasciando di fatto tutti i passeggeri prenotati con il dubbio su come recuperare gli anticipi versati. Cosa ne sarà ora della sua flotta composta da navi sia di proprietà che a noleggio?

Nel caso di navi vetuste saranno destinate alla demolizione in Turchia, e probabilmente non resta altro che venderle come rottame, parliamo quindi dell'Astoria.

Si avvia alla conclusione la lunghissima e controversa carriera della motonave Astoria (classe 1948), unità passeggeri storicamente nota con il nome di Stockholm.

La nave è entrata tragicamente nella storia della marina italiana per la collisione avvenuta nel 1956 con il transatlantico Andrea Doria. In quell'occasione, la Stockholm causò l'affondamento della "Grand Dame" dei mari al largo di Nantucket, provocando 51 vittime. Mentre l'Andrea Doria giace ancora sul fondo dell'oceano, la Stockholm era riuscita a sopravvivere per decenni, cambiando più volte nome e proprietà, fino a diventare l'Astoria.

CRONACHE

Innesima resurrezione della nave che nel 1956 provocò la tragedia. Lo scamparsa della Media Cruises rilancia la crisi post-Covid

Rinascita la "Stockholm" Affondò l'Andrea Doria, trasporterà i turisti

LA STORIA

POWER VESSEL

Morena, 110 mila tonnellate di stazza, è una nave che ha fatto la storia della navigazione italiana. È stata la Stockholm, la nave che nel 1956 provocò l'affondamento della "Grand Dame" dei mari al largo di Nantucket, provocando 51 vittime. Mentre l'Andrea Doria giace ancora sul fondo dell'oceano, la Stockholm era riuscita a sopravvivere per decenni, cambiando più volte nome e proprietà, fino a diventare l'Astoria.

La nave è stata costruita nel 1948 a Ginevra, in Svizzera, e ha fatto parte della flotta della compagnia svizzera S. O. S. S. (Swiss Oceanic Shipping Society). Nel 1956, la Stockholm era in rotta per l'Italia quando si è scontrata con l'Andrea Doria. L'incidente è stato uno dei più gravi disastri marittimi della storia.

Dopo l'incidente, la Stockholm è stata riparata e ha continuato a navigare con diversi nomi: Stockholm, Astoria, e infine Astoria. La nave è stata acquistata dalla compagnia italiana Media Cruises nel 2012. Nel 2020, la nave è stata messa in disarmo a causa della crisi del settore crocieristico.

Ora, la nave è stata acquistata dalla compagnia turca TCG Turkiye Gemi Sanayi ve Ticaret A.Ş. e sarà utilizzata per trasportare turisti. La nave è stata rinominata Astoria e sarà operativa nel 2022.

Così la mia banca è ancora più vicina

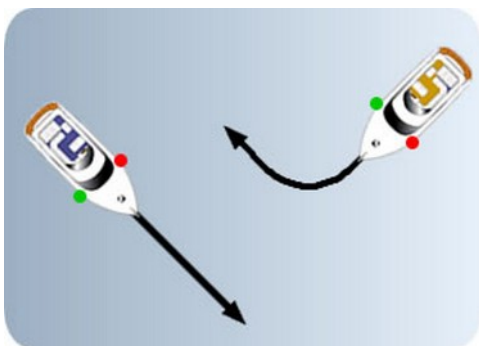
Nonostante le ipotesi di salvaguardia circolate nel dicembre 2020 (Secolo XIX in data 09 dicembre 2020), che ne auspicavano il recupero dopo la crisi del settore crocieristico, gli ultimi sviluppi confermano il definitivo disarmo dello scafo

Tuttavia, l'attuale scenario economico non ha permesso ulteriori salvataggi. Dopo un periodo di inattività presso il porto di Rotterdam iniziato nel 2022, l'unità è stata ufficialmente venduta per la rottamazione. Nel corso del 2025, la nave è stata trasferita presso un cantiere specializzato di Gand, in Belgio, per l'avvio delle operazioni di demolizione. Con lo smantellamento dell'Astoria, scompare l'ultima testimone galleggiante di una delle più grandi tragedie marittime del dopoguerra, ponendo fine a quasi ottant'anni di attività operativa.

Causa e transazione giudiziaria della collisione

Immediatamente iniziano le schermaglie legali patrocinata da studi specializzati in diritto marittimo, nell'intento di definire cause e responsabilità a tutela degli interessi commerciali delle due compagnie armatoriali, di fatto assicurate entrambe presso i Lloyds di Londra. Il ministero della Marina mercantile italiana nomina, con un apposito decreto, una commissione speciale d'inchiesta formale presieduta dall'ammiraglio Candido Bigliardi. Intanto, dopo varie ispezioni dei periti di parte, il 19 settembre 1956, presso la Corte penale di New York, ha inizio il dibattimento dell'inchiesta preliminare, anticamera legale del processo vero e proprio.

In un primo momento Italia Line ha contattato SAL per una transazione extragiudiziale, per motivi commerciali che vedremo in seguito, che SAL ha respinto, sostenendo che la collisione era stata causata dalla negligenza da parte dell'Andrea Doria.



Quando due unità a motore hanno rotte d'incrocio quella che rivela l'altra sulla dritta deve lasciare a questa la la rotta libera manovrando in modo deciso e tempestivo

Fin dalle prime fasi del dibattimento, la tesi italiana e quella svedese appaiono diametralmente opposte, sebbene giorno dopo giorno la versione italiana acquisti sempre più credito. Gli Ufficiali italiani sostengono che la Stockholm stesse incrociando a dritta, mentre il terzo ufficiale della Stockholm Carstens, che l'Andrea Doria era alla sua sinistra. In realtà, di quella notte è ormai stato ipotizzato che la condotta imprecisa del timoniere Larsen abbia tratto in inganno l'ufficiale svedese.

Inoltre il radar della Stockholm non risultava regolato nella misura della reale distanza dall'Andrea Doria, ma tarato sulla banda delle 5 miglia invece delle reali 15 miglia. Quando Castrense, credendosi a sei miglia dal Dario, ordina al timoniere Arsenale di accostare a dritta di 22°, si trova in prossimità dall'Andrea Dario... confondendo una sicura e decisa rotta di scampo con una fatale rotta di collisione!



Il capitano Harry Gunnar Nordenson (a sinistra) con il suo terzo ufficiale, Carstens Johannsen.

Nordenson era nella sua cabina quando il giovane Carstens era al comando della plancia al momento della collisione.

Lo stesso comandante Nordenson, il 24 ottobre 1956, durante la sua prima deposizione in aula non riesce a rendere disponibile il brogliaccio degli ordini per l'ufficiale di guardia. Il brogliaccio è andato perduto anche sul Doria, ma, in questo caso, si tratta di una perdita comprensibile nella concitazione del naufragio. Stranamente, risulta misteriosamente cancellato anche il tracciato del plotting del radar della Stockholm.

Come se questo non bastasse, Nordenson si dimostra reticente e confuso durante la ricostruzione dei fatti accaduti, giungendo ad accusare un malore in aula.

Proprio mentre si fa strada tra gli ufficiali italiani e il comandante Calamai la fondata speranza che si giunga a un onesto riscontro dei fatti accaduti, nel gennaio 1957, in pieno dibattito, l'inchiesta sulle responsabilità viene bruscamente archiviata per accordi sommersi stretti tra la società Italia, la Swedish Home Lines e i vertici industriali dell'Ansaldo, che, presso i cantieri navali di Sestri Ponente, ha da poco varato la nuova ammiraglia della flotta svedese, la Gripsholm.

Infatti, il giorno 21 dello stesso mese, a Londra, le parti si sono accordate ufficialmente con un testo destinato a rimanere segreto, rinunciando ai rispettivi reclami di risarcimento e impegnandosi al contempo a intraprendere un rapido iter di indennizzo delle parti civili. Tale accordo sancisce la formale rinuncia delle parti a giungere al processo.



La nuova ammiraglia svedese "Gripsholm" costruita a Genova e affidata al comandante Nordenson

Il comandante Nordenson torna in patria accolto come un eroe. Nel giro di breve tempo gli viene affidato il comando della nuova ammiraglia Gripsholm, ma Nordenson non potrà ritirare personalmente la nave al termine delle operazioni di allestimento a Genova, per il totale rifiuto delle maestranze italiane a prestare assistenza alla consegna, nei riguardi del capitano svedese!

I vertici della società Italia confermano la loro "solidale fiducia" verso l'operato di Piero Calamai e gli promettono il comando della gemella del Doria, la Cristoforo Colombo. Questo comando non giungerà mai, a fronte di una affrettata quiescenza.

Piero Calamai muore il 7 aprile 1972. La sua ultima struggente frase nel delirio: " i passeggeri sono tutti in salvo? Per ironia della sorte, John Carrothers, esperto navale americano, ufficiale di macchina e collaboratore dell'US Naval Institute, dopo la pubblicazione di vari articoli a beneficio di una onesta ricostruzione dei fatti accaduti, basandosi sui dati oggettivi dei grafici di rotta Sperry, nel 1972 concluse la sua indagine a completo favore della tesi italiana e, in data 10 marzo 1972, scrisse una lettera indirizzata a Pietro Calamai, lettera che il comandante italiano non aprì mai, le figlie la trovarono ancora sigillata alla sua morte.

JOHN CARROLL CARROTHERS

4 HEMLOCK TERRACE DEEP RIVER, CONNECTICUT 06417

March 10th 1972.

Captain Piero Calamai
7 Piazza Leonardo de Vin
Genova, Italy. 16146.

Sir:

A recent letter from Captain Olsborg, in Seattle, informs me that you had replied to his letter in which he told you of our efforts to clear your good name. At the time of the accident, those of us who studied the reports were convinced that the Stockholm had committed the error. However, in view of great opposition it required more than 12 years to bring the error out in the open.

It now pleases me to send a copy of the United States Naval Institute Proceedings, from our Naval Academy at Annapolis, in which the Stockholm's error is explained. During all these years I have intentionally refrained from contacting you as I did not want to aggravate the terrible wound that still must be in your heart. Now that the start has been made we fully intend to follow the matter through to its proper conclusion. This will not only exonerate you but will also serve those interested in safety and education. Incidentally, the article is now being used for educational purposes in some and perhaps all of our maritime and naval academies.

In the meantime, it may be some satisfaction to you to know that those of us who watched you suffer through the disgraceful official inquiry in New York have nothing but sympathy, admiration and respect for you. Sympathy because of the brutal treatment you were subjected to in the Federal Court of the United States, admiration for your absolute integrity and loyalty to your owners and respect for the manner in which you conducted your self since the accident.

Rest assured Captain Calamai, there are many of us who would be more than willing to serve under your command at anytime.

Most sincerely,

John C. Carrothers
John C. Carrothers.

La lettera conteneva espressioni di vivissima solidarietà, sottolineava che ci erano voluti più di 12 anni per dimostrare la responsabilità svedese, e si concludeva così:

«Abbia per certo, Capitano Calamai, che ci sono molti di noi [di quelli che hanno studiato questo sinistro] che sarebbero più che disposti a prestare servizio ai suoi ordini in qualsiasi momento»

Il capitano Calamai nell'ultima delle rare interviste concesse, al giornalista Silvio Bertoldi disse: *“ho sempre amato il mare... ora lo odio, questa tragedia è stata la rovina della mia vita”*.

La commissione d'inchiesta Bigliardi giunse alle stesse conclusioni già nel 1957 ma, per ragioni misteriose, il documento ufficiale è emerso solo recentemente dagli archivi ministeriali.

In un Paese come l'Italia, da sempre indulgente e comprensivo nei confronti di chi si comporta con viltà e indifferenza, ma giudice implacabile e subito immemore delle figure di Valore, ricordare oggi **Piero Calamai** e chi si prodigò con coraggio quella notte è come progettare il riscatto morale delle generazioni future, non delle presenti, ormai annichilite da decenni di “coltivazione intensiva” dell'ignavia e del ripiegamento verso gli istinti personali più egoisti.

I giornali e una Spotornese sull'Andrea Doria

In quel fine Luglio la popolazione mondiale guardava con preoccupazione la situazione che veniva dal canale di Suez che permetteva alle navi di evitare la circumnavigazione del capo di Buona Speranza per arrivare nel golfo Persico. Crisi che culminò proprio il 26 luglio 1956, quando l'Egitto, guidato dal presidente Gamāl 'Abd al-Nāṣer, annunciò la nazionalizzazione del canale di Suez, una vitale rotta commerciale tra Oriente e Occidente. La crisi poi evolse nei mesi successivi con l'occupazione del canale da parte delle forze militari di Israele, Francia e Regno Unito, ne scaturì una vera e propria guerra. L'Egitto conterà oltre tremila morti, contro trecento israeliani, ventidue inglesi e dieci francesi, ma nonostante la sconfitta militare e le perdite, Nasser avrebbe segnato una vittoria sullo scacchiere politico internazionale. Si corse anche il rischio di dar vita al terzo conflitto mondiale anche con il contributo della rivolta di Budapest che veniva spenta nel sangue dalle forze armate sovietiche. Ma in quei giorni la crisi per il canale di Suez passò in secondo piano. Le prime pagine dei giornali erano dedicate alla tragedia della nave passeggeri "Andrea Doria", affondata dal transatlantico svedese Stockholm.

Per gli Spotornesi le notizie della catastrofe furono seguite ancora con più preoccupazione.



*17 luglio 1956 ore 11
l'Andrea Doria lascia
Genova per la 101° volta
con rotta Ney York,
salutata come ad ogni
partenza da una numerosa
folla, sarà l'ultima volta.*



Sulla "Andrea Doria" viaggiava anche una Spotornese, la Sig.ra Pietrina Frassino Prato (1895 - 1965) che era partita dalla stazione marittima di Genova, per raggiungere dei parenti in America, il giorno 17 luglio del 1956 alle ore 11, assieme alla figlia Tilde e al genero, il geom. Ettore Canepa. che la accompagnarono nel viaggio sino al porto di Napoli dove sbarcarono il giorno successivo. La sig.ra Pietrina nella notte della tragedia si trovava nella cabina di seconda classe nella parte destra della nave, la parte speronata dalla prua della Stockholm.

Riuscì a mettersi in salvo, mentre buona parte del vestiario, una spilla d'oro di famiglia, e fotografie dei figli affondarono assieme alla nave. Tratta in salvo dallo stesso Stochholm, sbarcava 2 giorni dopo nel porto di New York. Il ritardo di due giorni dovuto alla ridotta velocità di navigazione causata dai gravi danni subiti dalla nave nella collisione, crearono parecchie ansie nei famigliari che non riuscivano a mettersi in contatto con lei

La figlia della Sig. Pietrina, Tilde Prato assieme al marito geometra Ettore Canepa l'avevano accompagnata nel tragitto Genova-Cannes-Napoli, dove sbarcarono il giorno successivo





18 luglio 1956 "Andrea Doria" nel porto di Napoli



18 luglio 1956 la Signora Pietrina sulla "Andrea Doria"



18 luglio 1956 la Sig.ra Tilde saluta la Mamma in partenza



18 luglio 1956 "Andrea Doria" lascia il porto di Napoli



La Provincia uno dei pochi quotidiani che, oltre a portare la notizia dell'**Andrea Doria**, riservava in prima pagina, anche se relegato nella parte bassa della stessa, l'articolo: **Nasser annuncia la nazionalizzazione della Società del Canale di Suez**

CYNAR **IL GIORNO** **PACK**

Abbiamo perduto una delle nostre navi più belle

L'«ANDREA DORIA» E' AFFONDATA

Undici ore di agonia sull'Atlantico dopo lo speronamento nella notte di nebbia
8 morti - 95 mancanti all'appello - In salvo 1600



Sull'Andrea Doria - il mare non faceva ruota

ORA PER ORA SULLA NAVE COLPITA

La colpa è del radar?

PER LE NOSTRE VACANZE

Lo messaggio minuto

IL RICEVIMENTO DEI SUPERSTITI

LA NAVE ITALIANA

EDIZIONE DELLA NOTTE

CORRIERE D'INFORMAZIONE

SPERONATA IN PIENO OCEANO LA NOSTRA PIU' BELLA NAVE

L'«Andrea Doria», affonda?

Tutti i passeggeri salvati

Il drammatico trasbordo delle 1134 persone sull'«Ile de France», che naviga a tutta forza verso Nuova York - Contro il transatlantico italiano ha urtato la nave svedese «Stockholm», nella nebbia

Anche l'equipaggio abbandona la nave

Il capitano e il uomo ancora a loro posto

La radio di bordo non risponde più



La più bella e più moderna nave del mondo

IL NUOVO

CORRIERE DELLA SERA

L'ITALIA HA PERDUTO UNA DELLE PIU' BELLE UNITA' DELLA SUA MARINA MERCANTILE

L'«Andrea Doria», affonda nell'Atlantico speronata nella nebbia da una nave svedese

Sette morti - A bordo erano 1709 persone fra passeggeri ed equipaggio

IL TERRIBILE URTO NEL BUIO DELLA NOTTE

UN LEMBO DI PATRIA

Quello che i naufraghi raccontano

Seltemo un nembo improvviso può avere bloccato il radar





LA FINE DELL'ANDREA DORIA, DOPO UN'AGONIA DI 11 ORE

Gazzetta del Popolo

Con un fianco squarciato è sparita nel mare

Di notte, nella nebbia

S. O. S.: «Accorrete non possiamo calare le scialuppe»

Tiravano a bordo i naufraghi feriti, svenanti e piangenti.




Tutti i quotidiani italiani di quei giorni riportavano a caratteri cubitali la notizia della collisione Andrea Doria - Stockholm



La signora Anna Coppola stringe tra le braccia il figlioletto Luigi, di 18 mesi, che già piangeva per morto. Lo ha ritrovato a New York appena sbarcato dall' ILE de France. Madre e figlio erano stati portati in salvo su due diverse scialuppe (Radiofoto).

Il giorno dopo

Nella tragedia una bella notizia: La signora Anna Coppola stringe tra le braccia il figlioletto Luigi di 18 mesi, che già piangeva per morto. Lo ha ritrovato a New York appena sbarcato dall' ILE de France. Madre e figlio erano state portati in salvo su due diverse scialuppe



La figliastra del giornalista Gianfranco, Linda Morgan, di 14 anni, viene trasportata all'ospedale. (Radiofoto).

La figlia del giornalista Edward P. Morgan, Linda 14anni viene trasportata all'ospedale. Diventerà la ragazza del miracolo.

Giornali Stranieri

PREPARED WANT ADS **THE ERIE DAILY TIMES** **5 STAR FINAL**

5 Dead, Scores Injured At Sea
1700 RESCUED IN SHIP SINKING



Rescue Vessel, Sgt. Joseph F. Kelly (Center), Gets Ready To Take on Passengers Off Lifeboat Pulling Afloat From Stricken Italian Liner

Still Night, Then Dread SOS Call

Liner Andrea Doria Goes to Bottom After Collision With S.S. Stockholm

'Safe Aboard,' Erie Couple Wire Home

Boiler Failure

Name John Carney Peninsula Head **Walt Word On Steel**

The Blows Up, Injures Men

Deaths

Boiler For Repair

THE WEATHER

COMPLETE RACING Los Angeles Times PICTORIAL

Eyewitness Describes Sinking
DISASTER HORROR ON BIG LINER TOLD



First Survivors Land, Haggard, Weeping, After Night of Terror

Phila. Mayor Tells

Phila. Mayor Tells

The Boston Daily Globe

2 Liners Crash Off Nantucket
Andrea Doria Abandoned; Hundreds Are Picked Up; Stockholm's Bow Crushed; Fog Hampers Rescue

\$50 Million Project Periled by Toll Road

Over 2500 Passengers on Stricken Vessels

le de France at Scene; 3 Injured on Stockholm



Freitag, den 27. Juli

10 Pf Bild ZEITUNG

Erste Funk-Photos der Schiffskatastrophe

Augenzeugen berichten: So sank die „Andrea Doria“

Nasser entleert Suezkanal

Elf Stunden nach der Kollision

Ein Schiff löste sich

Selbstmord war ein Trick

Er wollte ein zweites Leben beginnen





le marin

le grand paquebot italien ANDREA-DORIA chavire et sombre 11 HEURES APRES SON ABOARDAGE par le "STOCKHOLM"

Plus de 2500 passagers sur les deux navires

le de France à la scène; 3 blessés sur le Stockholm

Le canal de Suez se vide

Un navire se désagrège

Le suicide était un stratagème

Il voulait recommencer sa vie



Nota del ricercatore:

Come tanti sanno, non sono un bravo scrittore: la mia ricerca è frutto di un lavoro di copia incolla tratto da parecchi siti e libri che analizzano la collisione Andrea Doria-Stochkolm. Collisione drammatica sulla quale è stato scritto di tutto e di più. Mi viene in aiuto, per classificare il mio lavoro, il periodo della mia frequentazione dei primi anni di scuola superiore in cui ho avuto, per un lungo periodo, come insegnante d'Italiano una giovane professoressa che suppliva l'insegnante titolare ammalata.

Si chiamava Giovanna Rolandi di Albisola, recentemente deceduta. Conservo di lei, un ricordo bellissimo. Il suo giudizio sistematico e giusto sui miei lavori di ricerca, nonostante il mio impegno a mascherare la copiatura, era: “Non è farina del tuo sacco”.

Pinuccio Bausone nato a Spotorno 11/02/1947



C/o Villa la Carlina
via Puccini 2
17028 Spotorno SV
C.F.92098270090

postmaster@spesturno.it
pontorno@pec.spesturno.it
Archivio Storico Spotornese
www.spesturno.it



Finito di stampare ad aprile 2026
presso la tipografia online

pixartprinting

di Quarto d'Altino (VE) Italy

«Abbia per certo, Capitano Calamai, che ci sono molti di noi [di quelli che hanno studiato questo sinistro] che sarebbero più che disposti a prestare servizio ai suoi ordini in qualsiasi momento»