

# *La tragedia dell'Andrea Doria*

*e*

## *La ragazza del Miracolo*

con le comunicazioni radio avvenute nel teatro della catastrofe



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

(Alexander Pope)



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

Pinuccio, Enrico, Luca,

# 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, fui 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 dello Stockholm).

Una tragedia che scosse il mondo intero.

25	Mer	<b>S. GIACOMO AP.</b> (207/159) Alba: 04:58 - Tramonto: 19:35 - Sciame meteoritico delle Capricornidi. - Luna: 7.26 (tram.) 20.34 (lev.) Tal ti guarda la coppa, che non ti vede la borsa
----	-----	---

26	Gio	<b>SS. ANNA E GIOACCHINO</b> (208/158) Alba: 04:59 - Tramonto: 19:34 - Luna: 8.25 (tram.) 21.00 (lev.) Se luglio ♦ asciutto, buon vino spera.
----	-----	---

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?". Era un seguitissimo programma a quiz condotto da Mike Bongiorno. 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.

Anche i cinema si erano attrezzati di conseguenza collocando grandi apparecchi tv davanti allo schermo per poter trasmettere il seguitissimo programma televisivo.

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 Frassinò 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 dallo 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 dello 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 anche a Giuliano Cerutti, un maestro, che ci ha insegnato a scavare nella memoria, a fare ricerca, a pubblicarne i risultati.

# Affidarsi al radar

di GIOVANNI O'HARA

Nel GIORNO che l'ANDREA DORIA e la STOCKHOLM si è scontrata 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.

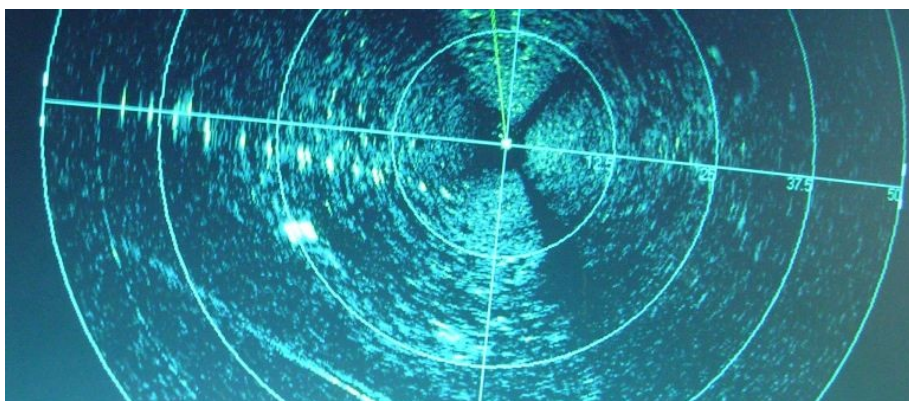
Il Capitano prese il ponte, già occupato dal terzo ufficiale junior; inoltre, il secondo ufficiale della nave prese la sua postazione come operatore a tempo pieno del radar. Per diverse ore non lasciò nemmeno una volta quel posto, mentre il Capitano e l'altro Ufficiale del ponte si posizionavano strategicamente 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 e 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 così 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.

Da: *The Radio Officers' News*

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*)



# Il naufragio dell'Andrea Doria

di RAYMOND B. MAURSTAD

RAYMOND B. MAURSTAD si è laureato alla Gallups Island Radio School nel 1944

E naviga da allora, con l'eccezione di sei mesi trascorsi con Pan American a Wake Island nel 1946 e come istruttore di radio civile in Corea nel 1949/50 Ray è un dilettante attivo con chiamata v2jna

Stava navigando a bordo della petroliera ROBERT HOPKINS al tempo della ANDREA DORIA - STOCKHOLM

Traduzione in lingua semplice da di SS ROBERT. HOPKINS di comunicazioni di soccorso riguardanti la collisione di SS ANDREA DORIA e STOCKHOLM e l'affondamento della SS ANDREA DORIA



Tutti i tempi in GMT (Tempo principale di Greenwich)



03-20 ANDREA DORIA A TUTTE LE STAZIONI: Soccorso Soccorso da ANDREA DORIA.

03-21 STOCKHOLM ALL STAZIONI: Urgente Urgente da STOCKHOLM.

03 22 ANDREA DORIA a tutte le stazioni: (Invia Segnale internazionale di allarme automatico per l'attivazione di allarmi automatici su navi "ad un solo operatore").

032-24 ANDREA DORIA A TUTTE LE STAZIONI: Appena entrato in collisione con un'altra nave. Segue il messaggio, si prega di indicare le navi in collisione.

03-26 ANDREA DORIA A TUTTE LE STAZIONI: posizione, a 0320 gmt di latitudine -4030 Nord 6953 Ovest.

03-27 ANDREA DORIA A TUTTE LE STAZIONI: (ripete la posizione.)

03-28 ROBERT E. HOPKINS AD 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 'I'O STOCKHOLM: La nostra posizione alle 0330 unità 6936 West 4035 North, in attesa.

03-33 Lettere di chiamata "LFP.M" T0 ANDREA DORIA: Noi sono a circa 150 miglia ad est della vostra posizione.

03-27 Lettere di chiamata "LF'PM" ad ANDREA DORIA: Riceverà assistenza, siamo a circa 150 miglia ad est.

03-28 CAPO ANNE PER LETTERE DI CHIAMATA "LFPM": La nostra posizione a 0335 gmt è 6936 West 4035 North.

03-39 ILE DE FRANCE T0 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 T0 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 'I'O ANDREA DORIA: La nostra posizione a 08-44 gmt 4037 Nord 69 Ovest, stand by.

03-44 ANDREA DORIA A ROBERT HOPKINS: Roger.

03-50 ANDREA DORIA A TUTTE LE STAZIONI: Distress, alle 03:20 in latitudine -1030 Nord 6958 Ovest, necessita di assistenza immediata.

03-51 CAPE ANN 'I'O ANDREA DORIA: Ridare posizione.

03-51 ANDREA DORIA T0 CAPE ANN 'I'O CAPE ANN: Alle 0320 gmt. latitudine -4030 Nord 6953 Ovest.

03-52 CAPE ANN 'ANN 'I'O ANDREA DORIA: Attendere.

03-52 TRASPORTO MARITTIMO MILITARE PVT. THOMAS T0 ANDREA DORIA: Siamo a sette miglia a sud di Nantucket e procediamo verso la vostra posizione. (firmato Master)

03-53 ANDREA DORIA T0 PVT. THOMAS: Roster, grazie.  
DORIA).

03-54 ILE DE FRANCE TO ANDREA DORIA: Vi assisterò, raggiungerò la vostra posizione 5,45 gmt, state inviando di che tipo di assistenza avete bisogno, firmato Capitano).

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

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

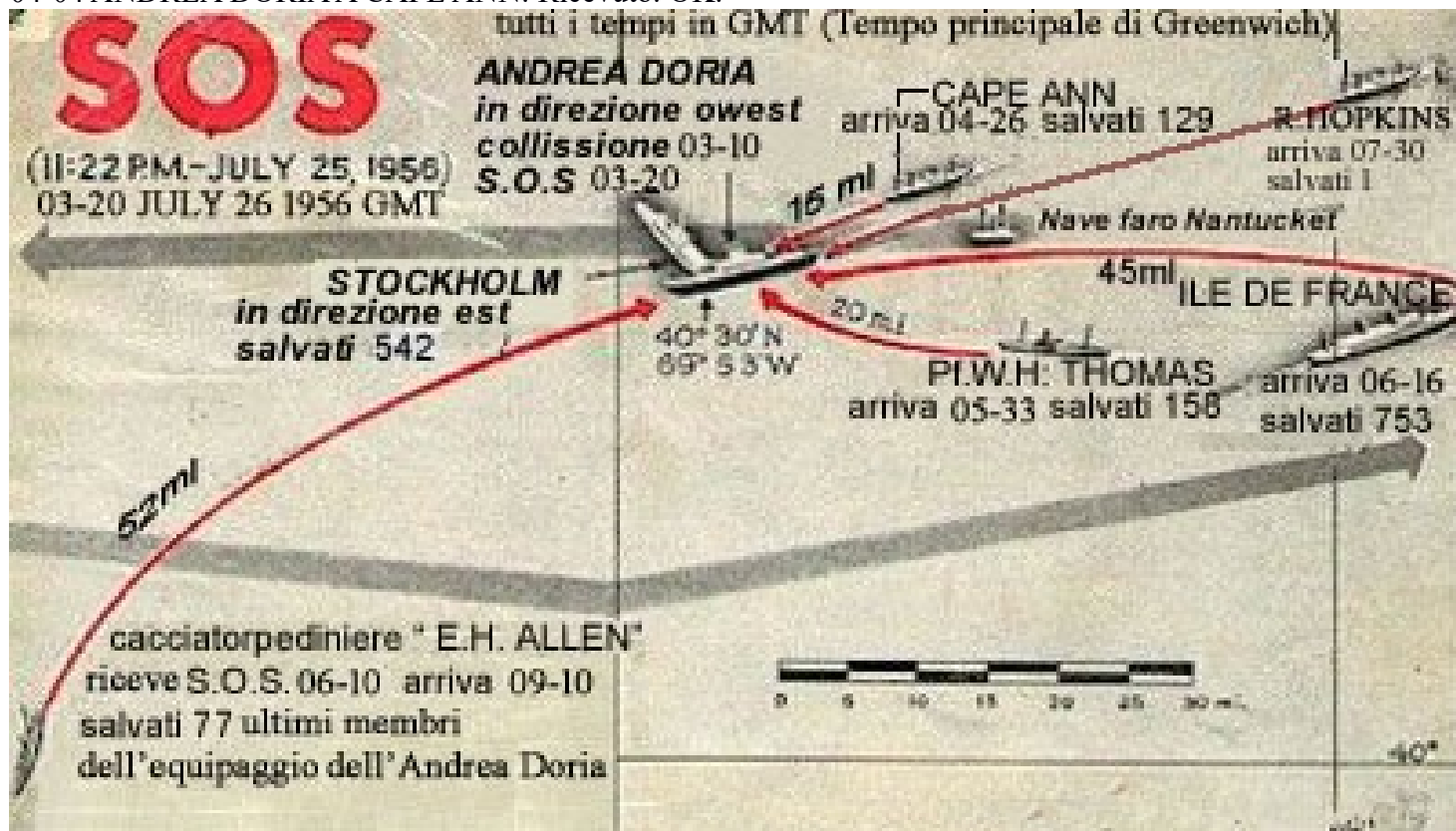
03-59 CAPE ANN TO ANDREA DORIA: Come mi ricevi? (Nessuna risposta da ANDREA)

04-00 CAPO ANN TO ANDREA DORIA: Come mi leggi? (Nessuna risposta da ANDREA DORIA).

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

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

04-04 ANDREA DORIA A CAPE ANN: Ricevuto. OK.



04-04 CAPE ANN TO ILE DE FRANCE: ANDREA DORIA consiglia 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 TO 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, ma ancora indagando sul nostro danno, firmato Master.

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

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

04-08 ROBERT HOPKINS A STOCKHOLM: Ricevuto il messaggio. 30180 gmt.

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

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

04-18 STOCKHOLM TO 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 raccogliercle, dovrete remare.  
(A questo punto i segnali di ANDREA DORIA sono estremamente deboli e si presume che sia passato alla batteria di emergenza).

04-22 CAPO ANN TO ANDREA DORIA: Come mi leggi?

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

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

04-26 CAPE ANN TO 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 'I'O 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 ANNE 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) T0 BOSTON GUARDIA COSTIERA: ANDREA DORIA si 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

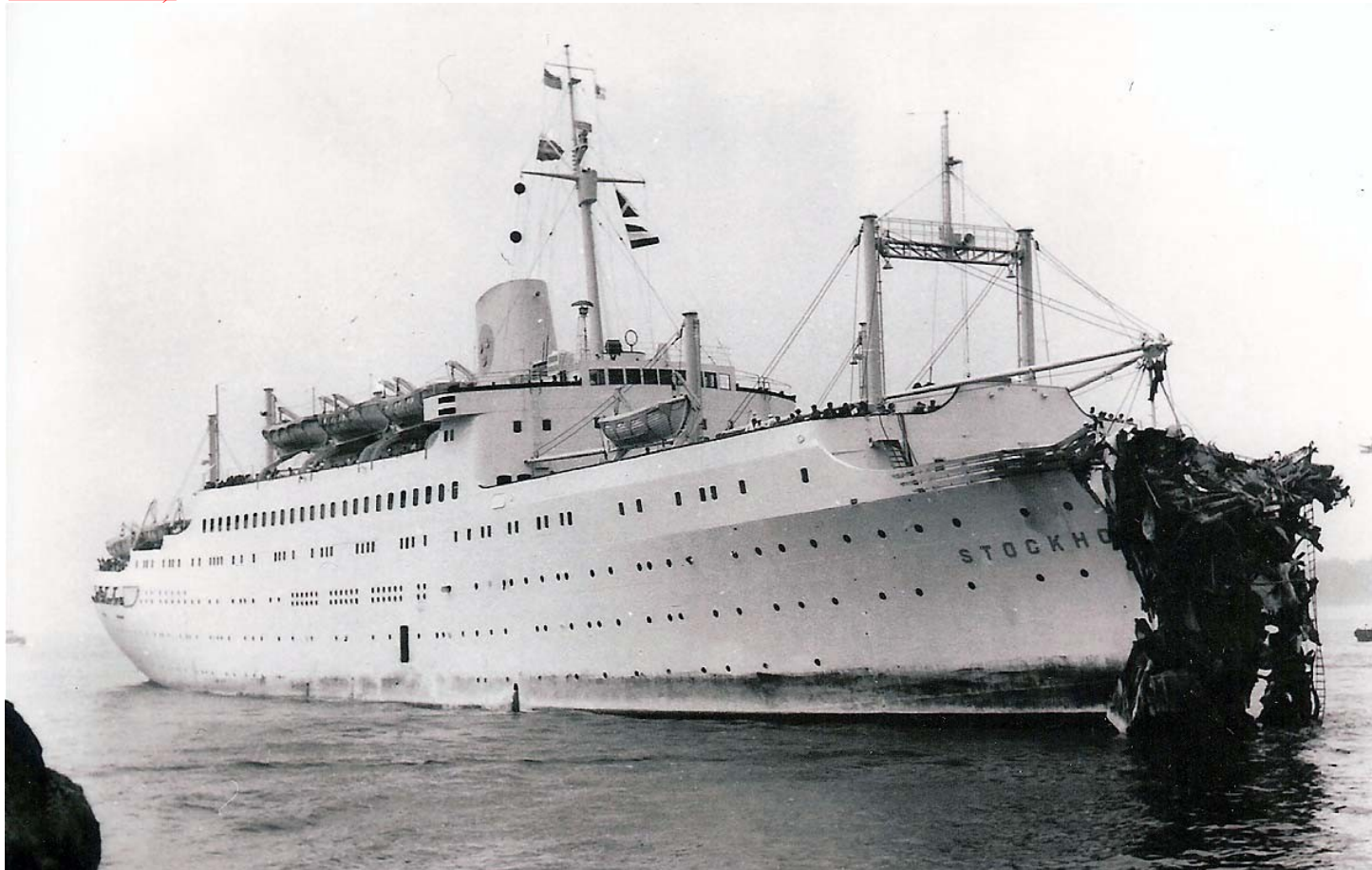
04-31 CAPE ANN 'I'O ANDREA DORIA: Due miglia.

04-32 STOCKHOLM T0 ANDREA DORIA: Seimila metri a due miglia.

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

04-32 STOCKHOLM T0 CAPE ANN: Ok, ma prima andiamo verso la ANDREA DORIA

04-33 STOCKHOLM TO ANDREA DORIA. . uno dei vostri passeggeri . . ranfarra a bordo è ok. (*la Ragazza del Miracolo*)



04-34 CAPO ANN TO STOCKHOLM: Quale nave porta dove?

04-35 CAPO ANN per STOCKHOLM: Aspetta.

04-35 CAPE ANN TO STOCKKholm: Siamo arrivati in direzione 2-10 gradi.

04-36 CAPO ANN TO STOCKHOLM: CAPO ANN A STOCKHOLM E ANDREA: Siamo tra voi due navi.

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

04-37 CAPO ANNE TO ANDREA DORIA: Vai avanti.

04-38 ANDREA DORIA T0 CAPE ANN: Serve una scialuppa di salvataggio ora molti passeggeri in acqua? . . (a questo punto il segnale è diventato di nuovo illeggibile).

04-39 CAPO ANN T0 ANDREA DORIA: Siamo pronti, 240 gradi. ci vediamo.

04-42 PVT THOMAS TO ANDREA DORIA: Come mi leggi? Hai qualchemessaggio?

04-43 CAPO ANN TO ANDREA DORIA: Stiamo varando le barche.

04-43 ANDREA DORIA TO CAPO ANN Ricevuto, OK.

04-44 PVT THOMAS T0 ANDREA DORIA: Vi abbiamo nel nostro radar dieci miglia di distanza", abbiamo otto scialuppe di salvataggio a bordo.

04-45 ANDREA DORIA TO PVT THOMAS: Roger, grazie.

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



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



**Il Gargo "CAPE ANN"**

04-55 PVT THOMAS TO LAKE WORTH RADIO:

Smettila di inviare, c'è sofferenza.

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

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

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

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

05-00 STOCKHOLM TO CAPE ANN : No, non ancora, guardiamo la nostra stiva numero uno pieno di acqua

05-01 ILE DE FRANCE TO 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 TO 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 TO CAPE ANN: Roger. grazie.

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

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

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

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

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

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

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

05-17 PVT THOMAS TO ANDREA DORIA: Sa se ci sono persone in acqua?

05-18 ANDREA DORIA TO PVT THOMAS: No. ma necessitano immediatamente di scialuppe di salvataggio.

05-19 PVT THOMAS TO ANDREA DORIA: Ci stiamo avvicinando e abbiamo le scialuppe di salvataggio pronte.

05-19 ANDREA DORIA A PVT THOMAS: Per favore Sbrigati.

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

05-22 CAPE ANN TO 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 TO ANDREA DORIA; Riconosco il suo messaggio.

05-25 STOCKHOLM A TUTTE LE STAZIONI: ANDREADORIA 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 AD ANDREA DORIA: Eccoci qui lanceremo tutte le scialuppe di salvataggio per aiutarvi.

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

05-29 CAPE ANN TO 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 PVT THOMAS TO 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 PVT THOMAS: Roger, OK, grazie.

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

05-41 STOCKHOLM TO 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 TO STOCKHOLM: Riconosco SOS, siamo limitati appena accarezzato Nantucket.

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

05-47 ANDREA DORIA A PVT THOMAS: Roger . . . dire ad altre navi . . . mille passeggeri . . .

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

05-48 ROBERT HOPKINS TO PVT THOMAS: Si prega di ripetere l'ultimo messaggio di ANDREA DORIA. 05-49 ROBERT HOPKINS TO STOCKHOLM: Si prega di ripetere l'ultimo messaggio di ANDREA DORIA. 05-50 STOCKI-IOLM TO ROBERT HOPKINS: ANDREA DORIA dice: Non so per quanto tempo possiamo usare la radio, la nave è troppo piegata.

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

05-53 MANAQUI TO ANDREA DORIA E STOCKHOLM: Arriverò in vostra posizione alle 09-00 gmt. abbiamo due scialuppe di salvataggio.

05-55 CAPO ANN TO TUTTE LE STAZIONI: ANDREA DORIA è in posizione di soccorso 4030 Nord 6953 Ovest.

05-56 Lettere di chiamata "LAUT" TO STOCKHOLM: dicci la tua posizione 1100 gmt.

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

05-58 PVT THOMAS A TUTTE LE STAZIONI: Disturbo da ANDREA DORIA - abbiamo bisogno di quante più scialuppe di salvataggio possibile perché abbiamo 1000 passeggeri e 600 membri dell'equipaggio e non possiamo usare le nostre scialuppe di salvataggio perché la nave è troppo piegata.

Lettere di chiamata "SLFA" TO PVT THOMAS:

4126 Nord 71.03 Ovest.

05-59 LAURA MARSK TO 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.



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

06-00 STOCKHOLM A ROBERT HOPKINS: Roger.

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

06-03 STOCKHOLM TO 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 TO 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 TO HELDWOOD: Quante miglia siete lontani?

06-08 HELDWOOD TO STOCKHOLM: 15 miglia.

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

06-09 STOCCOLMA TO TARANTIA: ANDREA DORIA Posizione 40,34 Nord 69,45 Ovest.

06-10 TARANTIA A STOCKHOLM: La nostra posizione alle 0600 gmt 39,48 Nord 69,52 Ovest procedendo in soccorso, arrivo in 4 ore . . . scialuppe di salvataggio.

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

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

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

06-15 ILE DE FRANCE AD 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 AD ANDREA DORIA: Abbiamo dieci barche in acqua.

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

06-19 PVT THOMAS TO PVT THOMAS SCIALUPPA DI SALVATAGGIO NR 1: SOS Come mi senti? Rispondi.

06-20 ROBERT E. HOPKINS TO STOCCOLMA: SS ROBERT HOPKINS con due scialuppe di salvataggio in arrivo in posizione di soccorso 0300, a quaranta minuti da ora.

06-20 STOCKHOLM TO 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).

06-26 ROBERT HOPKINS AD ANDREA DORIA E STOCKHOLM: La nebbia è pesante?

06-27 STOCKHOLM TO ROBERT HOPKINS: No. non male.

06-28 PVT THOMAS TO ROBERT HOPKINS: Visibilità circa tre miglia da qui, adesso.

06-29 STOCKHOLM TO ANDREA DORIA: Consigliato Italmar via CImtham Radio.

06-29 ANDREA DORIA A STOCKHOLM: Roger, grazie.

06-32 CAPE ANN TO PVT THOMAS: La scialuppa di salvataggio di ANDREA DORIA è ora al nostro fianco.  
06-34 ILE DE FRANCE 'TO STOCKHOLM: Hai ricevuto il mio messaggio sul 454?



**"ILE DE FRANCE" impegnato nel soccorso**

06-34 STOCKHOLM TO ILE DE FRANCE:

Roger. ok.

06-35 CAPE ANN TO STOCKHOLM :  
Scialuppa di salvataggio piena di naufraghi in arrivo a bordo.

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

06-37 STOCKHOLM TO ROBERT

HOPKINS: Roger, Ok, aspetta.

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

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

06-42 EXCHESTER TO 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 vogliamo non appena possibile.

06-47 ROBERT HOPKINS TO 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 TO PVT THOMAS: Come mi leggi?

06-53 CAPE ARGONA TO STOCKHOLM: Siamo a 9 miglia, velocità 11 nodi.

06-54 LAURA HARSH TO STOCKHOLM: Tra un'ora saremo a fianco, scialuppe di salvataggio pronte.

07-00 STOCKHOLM TO 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 PVT THOMAS TO CAPE ANN: Si prega di indicare il tipo di assistenza medica di cui si ha bisogno. Cosa ha bisogno il paziente ?

07-07 CAPE ANNE TO PVT THOMAS: Roger. Aspetta. . . (in interferenza) . . . può dare il segnale . . . vuole che il razzo indichi quale nave in pericolo? . . .

07-09 PVT THOMAS TO ANDREA DORIA: Avviso che il CG Cutter EVERGREEN arriverà in questa posizione entro "4 o 5 ore".

07-10 ROBERT HOPKINS A STOCKHOLM: Useranno il razzo per indicare quale nave è ANDREA DORIA?

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

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

07-15 STOCKHOLM TO 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 PVT THOMAS 'TO CAPE ANN: Vai alla frequenza di lavoro.

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

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

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

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

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 TO STOCKHOLM: Ha avuto compagnia per New York?

07-27 STOCKHOLM TO ROBERT HOPKINS: No, ma credo che ora vogliono che partiamo presto.

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

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

07-38 ROBERT HOPKINS TO ILE DE FRANCE: State gestendo una trafila di soccorso?

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



Petroliera Usa Robert E. Hopkins

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

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

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

07-41 STOCKHOLM TO ROBERT HOPKINS: Sto trovando quanti.

07-45 CAPE ARGONA A STOCKHOLM: Ora, arrivati in posizione, abbasseranno le scialuppe di salvataggio il prima possibile.

07.47 STOCKHOLM TO ANDREA DORIA: "LAUT" in arrivo 1100 gmt quattro barche.

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

07-50 STOCKHOLM TO CIIATHAM RADIO: Si prega di inviare questo alla guardia costiera più vicina - dalla SS STOCKHOLM- 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 TO STOCCOLMA: Conosci il tuo messaggio.

07-53 ILE DE FRANCE TO 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 PVT THOMAS A STOCKHOLM: Questa è una nave della Marina degli Stati Uniti e abbiamo un medico e il personale ospedaliero

07-56 PVT THOMAS TO 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 PVT 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 PVT THOMAS AD ANDREA DORIA: Abbiamo ricevuto da voi dei sopravvissuti, abbiamo due scialuppe di salvataggio a motore in acqua in arrivo.

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

08-05 U.S. NAVY SHIP 'IO PVT THOMAS: Ho un messaggio per voi. (Può essere la Guardia Costiera).

08-07 PVT THOMAS TO U.S. NAVY SHIP : Vai al radiotelefono 2670 kilocicli.

08-07 SECONDA NAVE DELLA MARINA MILITARE STATUNITENSE A STOCKHOLM:Arrivo a 12.00 gmt. (Può essere nave della Guardia Costiera.)

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

08-10 ANDREA DORIA A PVT THOMAS: Vogliamo saperlo.

08-10 PVT THOMAS TO 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 PVT 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 PVT THOMAS: Hai ricevuto il mio messaggio all'ILE DE FRANCE? Potete inviare/nave a motore vicino a noi?

08-15 PVT THOMAS TO ANDREA DORIA: Sono laggiu' adesso.

08-17 ILE DE FRANCE TO PVT THOMAS: Rimanete in assistenza di ANDREA DORIA come richiesta?

08-18 ROBERT HOPKINS TO 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 PVT THOMAS: La barca a motore deve essere pronta per improvviso caso di abbandono d'emergenza.

08-22 PVT THOMAS TO ILE-DE FRANCIA: Siamo a fianco dell'ANDREA DORIA fino all'arrivo delle navi della Guardia Costiera.

08-23 NRLK TO PVT THOMAS: Questa è una nave della Guardia Costiera.

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

08-25 STOCKHOLM A PVT THOMAS: Qualche risposta per noi?

08-25 PVT THOMAS 'I'O 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 TO PVT THOMAS: Andiamo anche noi su 2 megacieli.

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

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

08-34 PVT THOMAS TO 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 1308 è a 2670 chilocicli, trasmettete tutte le informazioni da STOCKHOLM

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

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

08-38 NAVY SHIP TO 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 DAL PVT THOMAS: Ha una linea nella sua vite.

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

08-43 STOCOLMA TO ANDREA DORIA: USCG NNGR in arrivo posizione 1400 gmt.

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

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

08-46 PVT THOMAS TO 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.

08-47 STOCKHOLM TO ILE DE FRANCE: Avete bisogno di "ALFA" a circa 7 ore di distanza?

08-48 ILE DE FRANCE TO STOCKHOLM: Aspetti.

08-48 PVT THOMAS AD ANDREA DORIA: Rispondete.

08-48 MANAQUI A STOCKHOLM: Aspetto qui.

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

08-52 STOCKHOLM 'I'O ANDREA DORIA: MANAQUI in arrivo.

08-56 ILE DE FRANCE TO STOCKHOLM: Tutti i passeggeri sono stati salvati. Procediamo verso New York a tutta velocità. PVT 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 TO ANDREA DORIA: "ALFA" chiede se i passeggeri sono stati salvati. Cosa deve fare. Ha ancora diverse ore da percorrere.

09-03 CAPE ANN 'I'O PVT THOMAS: Abbiamo 175 passeggeri a bordo, posso procedere verso New York.?

09-04 PVT THOMAS TO CAPE ANN Rogers Ricevuto il vostro messaggio.

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

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

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

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

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

09-09 ILE DE FRANCE 'I'O MANAQUI: Ricevuto. Aspetta.

09-09 PVT THOMAS TO CAPE ANN: puoi procedere sgd. Maestro.

09-11 STOCKHOLM A PVT THOMAS: C'è qualche nave della Marina Militare che può essere pronta a scortarci a New York per precauzione non appena prendiamo le scialuppe di salvataggio?

09-13 PVT THOMAS TO STOCKHOLM Ricevuto. Aspettate.



**Il Gargo "CAPE ANN" con i naufraghi a bordo**

09-14 ILE DE FRANCIA TO MANAQUI: Non c'e' piu' 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



Cacciatorpediniera "E. H. ALLEN"



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

U.S.S. EDWARD H. ALLEN (DE-532) 26 July 1956

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

CALAMAI, Piero	Master	MASSA, Pino	Orchestra Leader
BADANO, Guido	2nd Mate	MANTEGRO, Oscar	Eng. Officer
BAN, Giordano	2nd Elect.	MELLONI, Otello	Eng. Officer
BAGNATO, Giuseppe	Deck Boy	MICHELE, Alessandro	Sailor
BCCIANO, Francesco	Printer	MARINI, Francesco	Elect.
BENZI, Alessio	Messman	MONTANARI, Tito	Mess Boy
BERTOK, Calisto	Greaser	MARLUCCI, Antonio	Steward
BRIA, Colisimo	Elect.	MONDINO, Giuseppe	1st Engineer
BATTOLIS, Georgio	Kitchen Boy	MAZZOTTI, Antonio	3rd Engineer
BOVEGENIO, Salvatore	Steward	MAGGIORANI, Civaldo	Staff Captain
CORDERA, Giovanni	Engineer	MALISSA, Pietro	Sailor
CANALE, Eduardo	Steward	MANILO, Antonio	Deck Boy
CANALE, Mario	Storkeeper	NANNI, Ercole	1st Steward
COROSU, Leonardo	Asst. Purser	NESBEDA, Carlo	1st Bos'n
COLOMBO, Mario	Ch. Elect.	OLIVIERO, Raffaele	Sailor
COSCHETTI, Oscar	Sailor	ONETO, Luigi	1st Mate
COSTA, Benedetto	Sailor	PAINO, Biagio	Eng. Officer
COSTA, Leonardo	Sailor	PIRELLI, Giuliano	Deck Officer
CIARELLANI, Umberto	Radio Officer	PREDONZAN, Odrico	Sailor
CAMA, Emanuele	2nd Engineer	ROCCO, Mario	Steward
CHIAPPORI, Dalciso	Ch. Engineer	RAVASIO, Matelino	3rd Engineer
DI CAMELLO, Ferdinando	Ch Cabin Std	SORRENTINO, Ferdinando	Sailor
DEGOLA, Giuseppe	Printer	SERPE, Amedeo	2nd Bos'n
DE MARTINO, Gennero	Mess Boy	SORIANO, Nicole	Sailor
DE ROBERTIS, Carlo	Cabin Boy	STINGI, Pasquale	Sailor
DANESI, Enrico	Sailor	SCALA, Raffaele	Sailor
DI BONO, Michael	Sailor	TORTORI, Donati Bruno	Chief Doctor
DONATO, 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		
FRANCIOSE, Giordano	Stevadore		
GLANNINI, Eugenio	Deck Officer		
GIO BATTÀ, Minetti	Mess Boy		
GALLO, Dario	2nd Engineer		
GULDI, Francesco	Radio Officer		
GREGO, Giovanni - Staff	Chief Engineer		
GILBERTI, Angelo	Sailor		
IVLANI, Francesco	Plumber		
IOVINO, Catullo	Sailor		
KIRN, Carlo	1st Officer		
LUMINATO, Giuseppe	Steward		
IGNARO, Luigi	Deck Boy		
LUGNAN, Antonio	Sailor		
LOIACONO, Raffaele	Cabin Boy		

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

09-21 MANAQUI A PVT THOMAS: Siamo stati rilasciati?

09-23 ROBERT HOPKINS 'TO PVT THOMAS: Siete stati chiamati da NRXD.

09-23 PVT THOMAS A NRXD: Si prega di passare a 2670 kilocycles.

09-30 PVT THOMAS A MANAQUI: Qual è il nome della vostra nave? Avete raccolto dei sopravvissuti da ANDREA DORIA?

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

09-32 ROBERT HOPKINS A PVT THOMAS: SS:ROBERT'E. HOPKINS. Abbiamo due scialuppe di salvataggio in acqua dove non sappiamo dove si trovano, le stiamo aspettando.

09-33 PVT THOMAS A ROBERT HOPKINS: Ricevuto il messaggio. Grazie.

09-34 STOCKHOLM 'TO PVT THOMAS: Ancora nessuna risposta?

09-34 PVT THOMAS A STOCKHOLM: No, vuoi ancora che l'elicottero venga da te?

09-36 STOCKHOLM TO PVT THOMAS: Ho ancora bisogno di un elicottero.

09-38 STOCKHOLM TO PVT THOMAS: NRUA dice che arriverà a 1415 gmt.

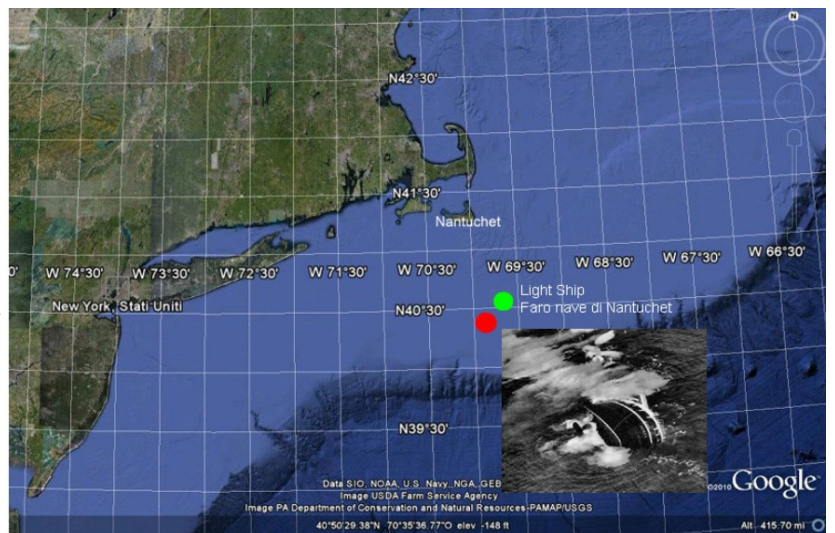
09-48 ROBERT HOPKINS 'TO PVT THOMAS: Le nostre scialuppe di salvataggio sono tornate, abbiamo un solo sopravvissuto, aspetto il messaggio.

09-48 PVT THOMAS A ROBERT HOPKINS 'TO PVT THOMAS: Roger.

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

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

10:09 del 26 luglio 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...PVT THOMAS: Ho un messaggio per voi.

10-28 PVT THOMAS TO ROBERT HOPKINS: Aspetta.

10-31 NRLX TO 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 PVT 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 PVT THOMAS: Al Comandante, PVT THOMAS - Raccolto un sopravvissuto Mr. R. L. Hudson di New Orleans. Si chiede di essere liberati per procedere a New York. sgd. Maestro, SS ROBERT E. HOPKINS.

N.D. Da ricerche fatte sul Web

Alle 4 ore 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 PVT 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 PVT THOMAS: Siamo liberi?

10-51 PVT 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 TO PVT THOMAS: Avete sentito quando dovrebbe arrivare l'elicottero?

11-16 PVT THOMAS TO STOCKHOLM: Quanti pazienti devono essere portati via ora?

11-17 STOCKHOLM TO PVT THOMAS: Sono cinque.

12-09 AMAGANSETT RADIO TO NEW YORK GUARDIA COSTIERA: qui ultima relazione dall'ufficiale di coperta dell'Andrea Doria ancora a bordo capitano, staf del capitano, capo ingegnere e altre diciassette persone con classificazioni assortite, tutte le pompe si sono fermate

12-19 NRLX TO 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 TO ROBERT HOPKINS: Qual è la sua posizione?

12,36 ROBERT HOPKINS A NRLX: Qual e' il nome della sua nave?

12,36 NRLX TO 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 'I'O ROBERT HOPKINS: Quanti sono stati salvati?

12-40 ROBERT HOPKINS TO 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 PVT 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 TO STOCKHOLM: Siete già partiti?

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

14-41 STOCKHOLM TO ESCORT: Chi ci seguirà mentre raccogliete i sopravvissuti di HORN'BEAM?

14-48 ROBERT HOPKINS TO STOCKHOLM: A Master di STOCKHOLM, 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 TO STOCKHOLM: NRLX e NRDC vi accompagneranno mentre siamo via.

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

14-51 NBWJ TO STOCKHOLM: No.

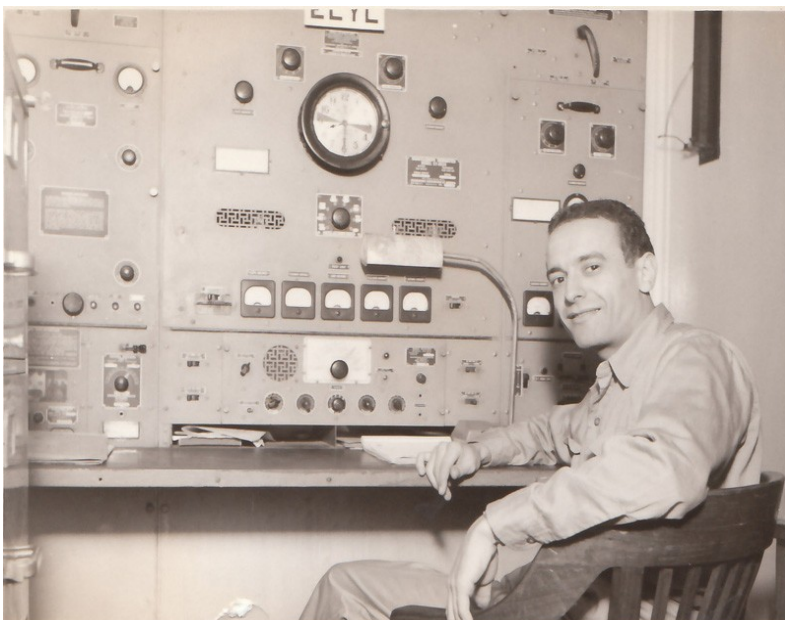
14-51 NRDC A STOCKHOLM: Quanto è lontano il cadavere!

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

14-56 STOCKHOLM A ROBERT' I'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 COSI. LO STRESS



Il Marconista Spotornese Elvio Piccardo in una foto scattata nello stesso periodo della collisione Andrea Doria – Stockholm.

Elvio, 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.

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

Elvio, classe 1927, dalla memoria eccezionale, ha navigato come Marconista su navi mercantili e passeggere. In tutti questi anni, ha conservato con cura la rivista *The Radio Officers' News*.

Il Circolo Pontorno lo ringrazia sia per la rivista e le foto presenti in pubblicazione, sia per le utili informazioni fornite durante altre ricerche fatte dal Circolo.



## La Ragazza del Miracolo



Linda Morgan, 14, anni

Il faticoso viaggio per la 14enne Linda Morgan e la sua famiglia iniziò 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 poiché 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 iniziò 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, penetrò 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 dello Stockholm,

Quando la nave colpì, Linda fu portata fuori dalla sua cabina nel cuore della notte e atterrò 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

**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 lo 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 indentificata 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 Garcia stava strisciando dal relitto della sua stanza a prua dello Stockholm quando la sentì gridare.

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 dello 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 dello Stockholm trasmette via radio, la bella notizia all'Andrea Doria (vedi trasmissioni radio 04-33 gmt)



The New York Times

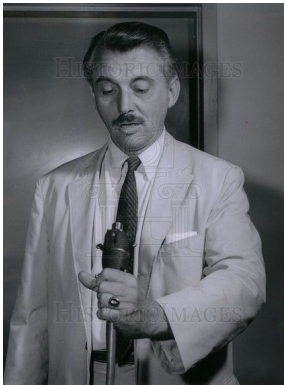
**JOAN CIANFARRA, younger daughter of the Cianfarra, who died on shipboard.**



Camille Cianfarra



Lo Stockholm fu in grado di rimanere a galla e contribuì a salvare altri passeggeri della Andrea Doria.  
 (Nota a margine: Lo Stockholm continua a funzionare come nave da crociera chiamata Astoria . Questa nave è una bestia!)



Edward P. Morgan

Di ritorno 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 abbandonato la nave lasciandola al suo destino. L'Andrea Doria, 11 ore dopo l'impatto, alle ore 10:09 del 26 luglio, fu inghiottita dal mare.

Nel punto 40.29.30N/69.50.36W





**'ILE DE FRANCE' a NewYork scarica i naufraghi**

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

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



Linda riceve i primi soccorsi a terra

La Mamma 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



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



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

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

Quindi, invece di essere celebrato tra i membri dell'equipaggio dello 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 dello 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 dello 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

## Andrea Doria 60 anni dopo. “Sono la ragazza del miracolo”



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, 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 ULTIMA MODIFICA 01 Luglio 2019 11:07

# Storia della STOCKHOLM



La Stockholm, costruita nel 1948 dalla Götaverken di Göteborg, fu destinata in origine al trasporto di passeggeri per la compagnia marittima Swedish America Line. Ha causato la collisione con il famoso transatlantico Andrea Doria provocandone l'affondamento. Attualmente è in servizio come nave da crociera per la compagnia Classical International Cruise. 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.

Dati tecnici della STOCKHOLM al varo			
IDNo:		Anno	1948
Nome:	STOCKHOLM	Chiglia	1944
Tipo:	Nave passeggeri	Data di varo:	10.09.1946
Bandiera	SWE	Data di completamento :	01.02.1948
Tonnellate	1 <small>See abbreviation table</small>		
Tonnellate di portata merci	4700	N° cantiere :	611
Lunghezza fuori tutto :	160,1	Disegno della nave :	
Lunghezza:	144,8	Paese di costruzione:	SWE
Larghezza:	21,1	Costruttore :	Gotaverken
Materiale di costruzione		Località del cantiere :	Gothenburg
Pescaggio	7,90 m	Propulsione	2 x 8 cilindri Götaverken diesel
Potenza motore HP :	12.000 hp (8.900 kW)		
Passeggeri:	395		
Equipaggio:	220		
Velocità (nodi):	17 kn (31,48kmh)		

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 1960, quando venne acquistato dal governo tedesco orientale.

La VEB Deutsche Seereederei lo utilizzò fino al 1985 con il nome Volkerfreundschaft base a Rostock. Dal 1966 e fino al 1985, nei mesi invernali fu in servizio presso la società marittima Stena Line. In seguito, nell'aprile 1985, l'unità fu venduta ad una società marittima, la Neptunus Rex Enterprises, che la utilizzò fino alla fine dell'anno con il nome Wolker. La nave fu quindi lasciata in disarmo a Southampton dal dicembre 1985 fino al 1989, con una parentesi in veste di nave caserma e ricovero per rifugiati politici a Oslo, in Norvegia con il nome Fridtjof Nansen.

Nel 1989 la nave venne venduta alla società marittima Star Lauro Lines, che la fece sottoporre, presso le riparazioni navali di Genova, a profondi lavori di trasformazione, nelle sovrastrutture e nello scafo.

Quest'ultimo fu dotato, nella zona poppiera, di controcarenne per aumentare la stabilità, modificando profondamente lo specchio di poppa ed il profilo della nave. In occasione della trasformazione sono anche stati sostituiti i motori con altri più potenti. Contestualmente l'unità, riconvertita in nave da crociera, venne ribattezzata Italia Prima; dal 1993 al 2000.

Da allora la nave ha cambiato numerosi proprietari, sempre utilizzata per servizio crociere. Attualmente la nave è denominata Athena, è immatricolata in ed è di proprietà della First Quality Cruises Inc. Il 3 dicembre 2008 ha subito un attacco da parte dei pirati somali nel Golfo di Aden, i quali hanno circondato la nave con ventinove imbarcazioni. Allertate le forze di sicurezza, è accorso in aiuto un aereo P-3 Orion della Marina militare. Nel frattempo veniva scongiurato l'abbordaggio da parte dei pirati mediante l'utilizzo degli idranti con potenti getti d'acqua. Successivamente i pirati, in seguito all'arrivo dell'aereo, si sono allontanati e la Athena ha proseguito il suo viaggio verso l'Australia.

Cambiamento del nome e dell' armatore				
anno	nome	tonn	armatore	porto
1948	STOCKHOLM	11650	A/B Svenska-Amerika Linien	SWE Gothenburg
1960	VOLKERFREUNDSCHAFT	12442	Freier Deutsche Gewerkschaftsbund	DDR Rostock
1964	VOLKERFREUNDSCHAFT	12442	VEB Deutsche Seereederei	DDR Rostock
1973	VOLKERFREUNDSCHAFT	12442	VEB Deutfracht/Seereederei	DDR Rostock
1985	VOLKER	12442	Neptunus Rex Enterprises Inc	PAN Panama
1986	FRIDTJOF NANSEN	12442	Neptunus Rex Enterprises Inc	PAN Panama
1989	ITALIA I	12442	Star Lauro Lines	ITA Naples
1993	ITALIA PRIMA	16144	Nina SpA	ITA Naples
1999	VALTUR PRIMA	16144	Nina SpA	ITA Naples
2002	CARIBE	16144	Festival Crociere SpA	ITA Naples
2005	ATHENA	16144	Classic International Cruises SA	PRT Madeira
2008	ATHENA	16144	First Quality Cruises Inc	ITA Naples



**SULLA NAVE SVEDESE**

**NON ERA AL TIMONE**

A sinistra, la Stockholm riportata nel porto di New York dopo il disastro. Sopra, il capitano Gunnar Nordenson, che quella notte non era al timone.



# Storia della ANDREA DORIA



La Andrea Doria era una nave da 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



14 gennaio 1952 Andrea Doria in partenza da Genova nel viaggio inaugurale

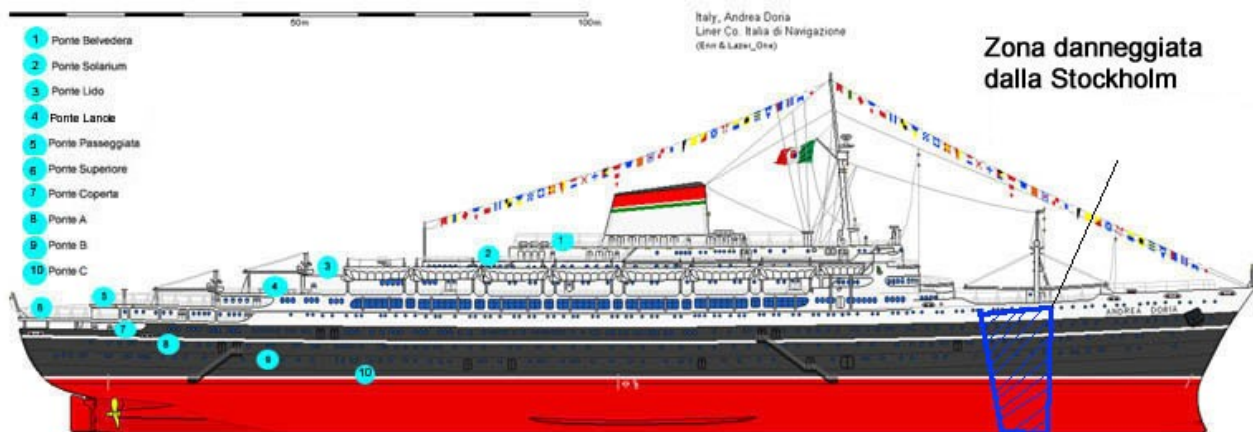
L'Andrea Doria era lunga 213,5 m, con una sezione massima di 27,5 m e 29.100 tonnellate di dislocamento. La propulsione era affidata a turbine a vapore, collegate a due eliche gemelle, che permettevano alla nave di raggiungere una velocità di crociera di 23 nodi, con una velocità massima di 26 nodi.



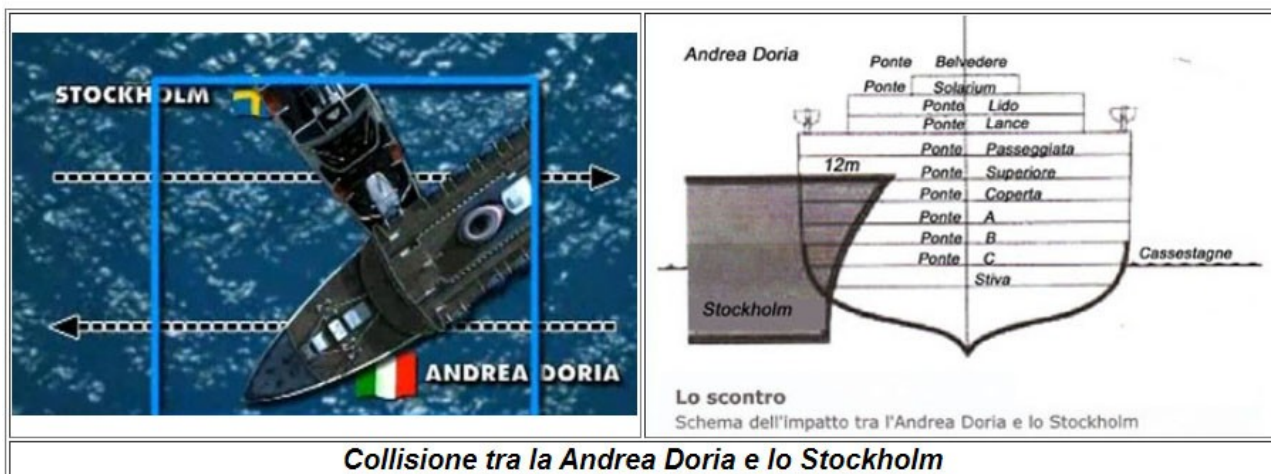
Andrea Doria a New York

La nave prese il suo nome dall'ammiraglio ligure del XVI secolo Andrea Doria.

Poteva portare fino a 1241 passeggeri, 218 passeggeri di prima classe, 320 di seconda e 703 di terza, su 10 ponti. e 580 di equipaggio, quando venne varata, rappresentava uno dei punti d'orgoglio dell' Italia , che stava allora cercando di ricostruire la propria reputazione dopo la seconda guerra mondiale .



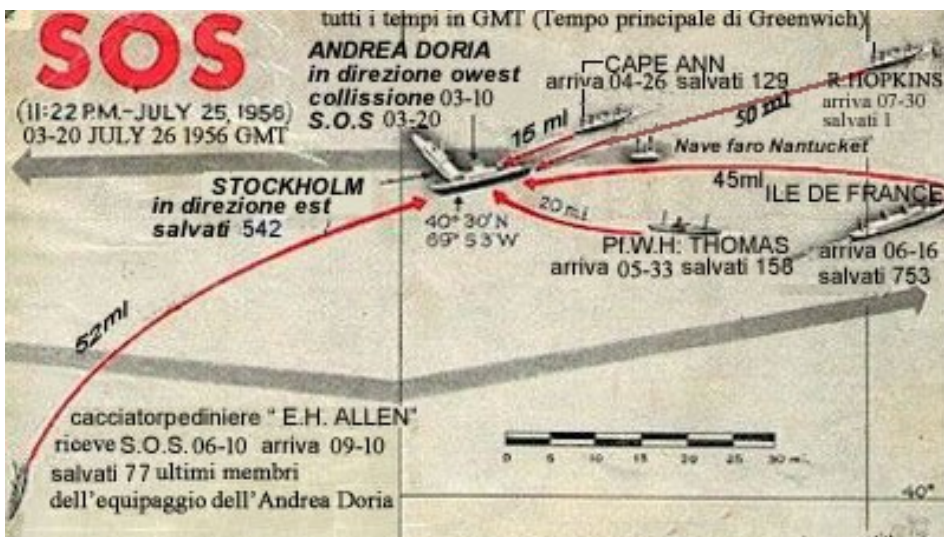
Degna erede dei transatlantici degli anni trenta , la Andrea Doria era la più grande e più veloce nave da passeggeri della flotta italiana di linea ed era considerata anche la più sicura. Durante il suo centounesimo viaggio lungo la “rotta del sole” la nave si imbatté in un fitta nebbia vicino al battello-fanale di Nantucket, a 180 miglia dalla torre faro Ambrose (posto all'ingresso dell'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. Anche se una rigida separazione tra le classi li ripartiva gerarchicamente in dieci ponti, tutti i passeggeri erano intenti a festeggiare l'imminente arrivo a destinazione. Il concerto dell'orchestra fu però bruscamente interrotto alle ore 23,10 del 25 luglio 1956, da un boato: l'Andrea Doria era stata speronata.



**Collisione tra la Andrea Doria e lo Stockholm**

La prua del transatlantico svedese Stockholm aveva sfondato la fiancata, penetrando per 12 metri tra le cabine di cinque ponti e distruggendo tutto ciò che incontrava; trascinata lungo tutto il lato destro continuò a produrre danni trasformando gli spaziosi corridoi dell'Andrea Doria in un dedalo di lamiere. In pochi minuti lo scafo si inclinò di 20° e il comandante Pietro Calamai realizzò immediatamente che si stava trattando di una situazione critica per la sua nave; nonostante ciò, decise di ritardare l'ordine di evacuazione per impedire che il panico

gettasse i passeggeri e l'equipaggio nel caos, e si limitò in un primo momento a lanciare un SOS alle ore 23:20. (ora locale)



Fortunatamente, numerose navi risposero in breve tempo al messaggio di S.O.S.: la prima a sopraggiungere fu il cargo "Cape Ann" ore 00:45 del giorno 26, alle ore 01:23 la nave trasporto "Wm. H. Thomas", alle ore 06-16 il transatlantico francese "Ile de France", che aveva incrociato l'Andrea Doria poco prima e ritornò indietro a tutta velocità; successivamente arrivarono sul

luogo del disastro la petroliera "Robert E. Hopkins" e il cacciatorpediniere "Edward H. Allen".

L'Île de France era comandata dal capitano Raoul, barone de Beaudéan, che ricevuto l'[SOS](#) dall'*Andrea Doria* alle 23:30 del 25 luglio (ora locale), e dopo aver avuto conferma dell'assoluta necessità di assistenza della [nave](#) italiana per l'evacuazione dei suoi 1500 passeggeri e membri dell'equipaggio, a circa 45 [miglia](#) nautiche dal luogo del disastro fece invertire la rotta che l'avrebbe condotta a [Le Havre](#) per raggiungere l'*Andrea Doria* alla massima velocità possibile. De Beaudéan non allarmò i passeggeri della propria nave, che in larga parte continuarono a dormire per tutta la notte, e fece subito predisporre le misure necessarie ad attuare l'operazione di soccorso: preparazione delle lance, scelta degli equipaggi delle stesse, allestimento dell'[ospedale](#) della nave, per poter accogliere il maggior numero possibile di feriti, raccolta di coperte, preparazione di cibo e caffè caldo, non lasciando nulla al caso.



Raoul de Beaudéan;  
Capitano francese del "Ile-de France"  
Durante l'onore dell'equipaggio a  
Le Havre per il salvataggio dei  
passeggeri del *Andrea Doria*

L'Île de France continuò a procedere attraverso la fitta [nebbia](#) (causa della collisione tra *Andrea Doria* e *Stockholm*) alla massima velocità e attorno alle 2 del mattino del 26 luglio (ora locale) raggiunse l'*Andrea Doria*. L'arrivo del grande transatlantico francese fu lo spartiacque emotivo di quella tragica notte: alla vista della nave, illuminata a giorno per ordine del capitano de Beaudéan, i passeggeri e l'equipaggio dell'*Andrea Doria* tirarono un sospiro di sollievo: da quel momento capirono che quella notte non sarebbero morti e il panico si placò, permettendo un'evacuazione della nave decisamente più tranquilla ed efficace di quanto fosse stata fino ad allora.

Con un'eccezionale manovra de Beaudéan accosto l'Île de France a soli 370 [metri](#) dall'*Andrea Doria*, mettendo la propria nave [sottovento](#) al lato di [dritta](#) della nave italiana, quello che si stava inabissando e da cui venivano evacuati i naufraghi, creando inoltre uno specchio d'acqua liscio e calmo tra le due navi, perfetto per le operazioni di salvataggio. L'Île de France fu la terza nave a giungere sul luogo della sciagura, ma grazie alla perizia del suo capitano e al numero delle sue lance di salvataggio fu quella che riuscì ad accogliere più passeggeri dell'*Andrea Doria*: ben 753.

La nave francese ripartì alla volta di [New York](#) attorno alle 6 del mattino (ora locale), quando fu chiaro che l'evacuazione dei passeggeri della nave italiana si era conclusa. Per accomiarsi de Beaudéan fece issare ed ammainare per tre volte il tricolore di Francia mentre il transatlantico percorreva un'ampia curva attorno alla sventurata nave italiana, per poi emettere tre fischi prolungati con la sirena a vapore. Era il suo saluto d'addio a una delle più giovani e più belle dame dell'*élite* delle navi passeggeri di lusso, che dopo quella notte conobbero un rapido declino a favore del trasporto aereo.

L'intervento tempestivo dei soccorsi fu una delle chiavi per il successo delle operazioni di salvataggio, che passarono alla storia per aver portato al sicuro la quasi totalità dei passeggeri: delle 1.706 persone a bordo dell'*Andrea Doria*, quarantasei persero la vita durante lo scontro (oltre alle cinque vittime dello *Stockholm*) e solo due durante il naufragio. Infatti, l'eccessiva inclinazione dell'*Andrea Doria* aveva reso inutilizzabili le scialuppe e gli evacuati furono calati con delle corde per essere recuperati dalle lance inviate dalle altre navi, compresa la *Stockholm*.

Bisogna comunque ammettere che le eccezionali qualità

costruttive dell'*Andrea Doria* permisero che rimanesse a galla per ben undici ore, concedendo un tempo sufficiente ai soccorsi. Inoltre, si rivelarono decisivi l'eroismo dell'equipaggio italiano e l'esperienza del comandante Calamai, che seppe assumersi decisioni di grande responsabilità in tempi rapidissimi e febbrili.

All'alba, tutti erano stati allontanati dall'*Andrea Doria*. Il comandante Calamai tentò invano di convincere il comandante del guardacoste W394 Hornbeam della United States Coast Guard. Al diniego dello stesso si aggiunse un telex della Società Italia che ordinava di attendere l'arrivo dei rimorchiatori da loro inviati da New York, previsto nel pomeriggio. A quel punto fu chiaro che anche l'ultima speranza di salvare l'ammiraglia italiana era sfumata.

nave	tipo	imbarcaz. salvatag.	persone salvate	passeg. salvate	equipag. salvate
ILE DE FRANCE	Passeggeri di linea	11	753	576	177
CAPE ANNE	Gargo	2	129	91	38
W. H. THOMAS	Trasporto militare	2	158	112	46
R. E. HOPKINS	Petroliera	1	1	1	0
E. H. ALLEN	Cacciatopediniera	2	77	0	77
STOCKHOLM	Passeggeri di linea	7	542	308	234
Totale		25	1660	1088	572

**Le navi e il numero di persone salvate**



27 luglio 1956 la nave abbandonata sta per rovesciarsi



27 luglio 1956 Andrea Doria mezza sommersa



27 luglio 1956 la Andrea Doria si inabissa



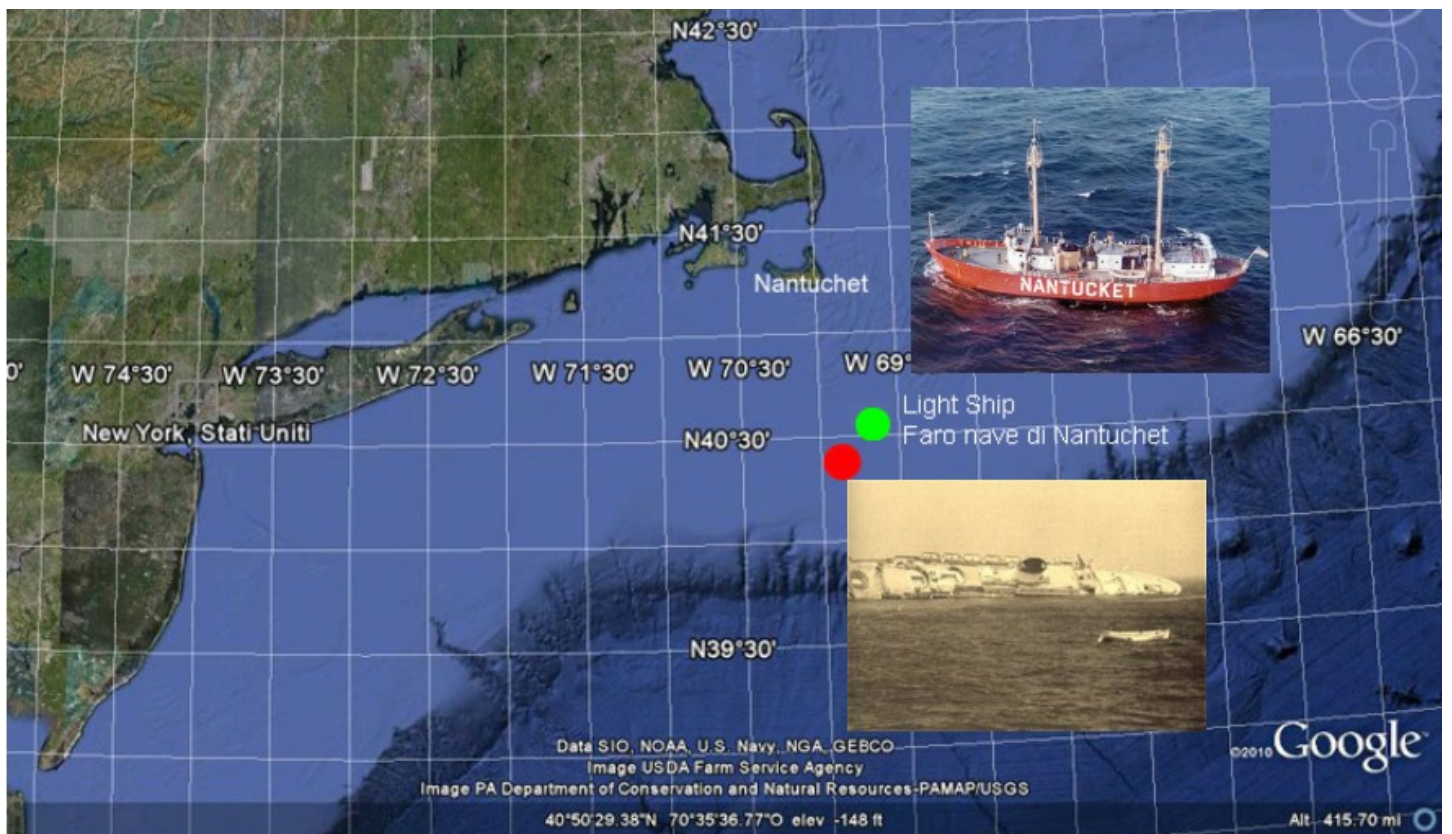
28 luglio 1956 Andrea Doria adagiata sul fondo a 70m

A causa della falla sul fianco la nave continuava a inclinarsi, fino al definitivo affondamento alle ore 10:09 del 26 luglio, 11 ore dopo l'impatto L'ultimo pezzo visibile dell'*Andrea Doria* fu l'elica; che poi fu inghiottita anch'essa dal mare. Nel punto 40.29.30N/69.50.36W



Galata Museo del Mare - Genova · Foto dal post di Galata Museo del Mare - Genova in Foto del diario

In questa foto tratta dal Galata Museo del Mare di Genova, la mano di un visitatore indica il Capitano Piero Calamai sulla lancia di salvataggio con il volto, ormai rassegnato, e lo sguardo rivolto per l'ultima volta all'*Andrea Doria*, che inesorabilmente sta inabissandosi.



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



Il Comandante della Andrea Doria  
Piero Calamai Genova 1897 - 1971

Il Comandante Piero Calamai, dopo il naufragio dell'Andrea Doria finì, in pratica, la sua carriera, fino ad allora ricca di soddisfazioni. Aveva 58 anni al momento del sinistro e guadagnava uno stipendio di 625 US\$ al mese, per i tempi ragguardevole. Recenti rivelazioni e studi successivi hanno riabilitato la figura e confermato la correttezza del suo operato e quello del suo equipaggio.

Morì nel 1972 nella sua abitazione della città natia, (molte fonti riportano che le sue ultime parole siano state "sono tutti salvi i passeggeri?") proprio mentre dagli Stati Uniti gli stava giungendo una comunicazione di John C. Carrothers, un ingegnere navale in pensione che era diventato uno dei maggiori esperti di collisioni navali e in particolare di quella fra l'Andrea Doria e la Stockholm; Carrothers, il primo a sostenere la responsabilità del terzo ufficiale della nave svedese, voleva comunicargli che il sinistro della Doria veniva adesso studiato all'Accademia navale di Annapolis e 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 riabilitava Calamai.

JOHN CARROLL CARROTHERS

8 HEMLOCK TERRACE DEEP RIVER, CONNECTICUT 06417

March 10th 1972.

Captain Piero Calamai  
7 Piazza Leonardo da 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»

Un libro racconta cosa successe davvero il 25 luglio del '56 e riporta le conclusioni della commissione d'inchiesta, mai pubblicate. Compresa la provata innocenza del capitano italiano Calamai

Riabilitato il comandante Piero Calamai, comandante dell'Andrea Doria

Interessi economici dell'Iri impedirono di pubblicare subito il rapporto della marina mercantile. Un libro racconta cosa successe Ecco le conclusioni della commissione d'inchiesta, sepolte in un archivio per 50 anni L'urto «fu determinato dalla condotta del terzo ufficiale della motonave Stockholm».

La leggenda nera dell'Andrea Doria è finita. Mezzo secolo dopo la tragedia al largo di New York che costò la vita a cinquantuno persone, l'affondamento del gioiello della nostra flotta e gettò un'ombra di sospetti sul comportamento dell'equipaggio e sulla stessa affidabilità delle navi italiane, vengono finalmente rese note le conclusioni della commissione d'inchiesta condotta dalla marina mercantile italiana.

Cinquant'anni è durato il silenzio che ha avallato la versione sostenuta dagli ufficiali e dagli avvocati della motonave svedese Stockholm proveniente dalla costa statunitense che speronò il transatlantico italiano diretto a New York alle 23,11 del 25 luglio 1956 (ora locale). Un silenzio tanto più grave perché l'inchiesta della marina mercantile, conclusa in tempi rapidi, il 29 agosto 1957, non solo scagiona il capitano del transatlantico Piero Calamai affermando che l'urto fu «essenzialmente determinato dalla condotta del terzo ufficiale della motonave Stockholm», ma contiene un elenco di 48 membri dell'equipaggio «meritevoli di un encomio solenne».

Morto nel 1972 il comandante Calamai, ai membri dello sfortunato equipaggio ancora in vita farà piacere leggere quell'elenco, contenuto in appendice al volume di Maurizio Eliseo, storico della navigazione e progettista di navi, in uscita da Hoepli, *Andrea Doria - Cento uno viaggi* (pagine 288, 59). Un libro, che oltre a contenere centinaia di foto inedite sulla nave voluta da Alcide De Gasperi che doveva simboleggiare il riscatto italiano, ricostruisce i momenti della tragedia, l'istruttoria di un processo che non si svolse mai, la strategia della comunicazione messa in atto da svedesi e americani culminata nel libro di Alvin Moscow, *Andrea Doria*, ora ristampato da Mondadori, e in quello mai tradotto in italiano di Algott Mattsson, *Out of the fog*, fuori dalla nebbia, che accreditano la versione degli italiani colpevoli.

Moscow si sofferma sulla codardia del nostro equipaggio prendendo spunto da quei pochi camerieri e sguatterri che abbandonarono per primi la nave; Mattsson arriva a sostenere che l'*Andrea Doria* fu costruito da progettisti corrotti violando le più elementari norme di sicurezza.

Che cosa avvenne in realtà al largo della costa statunitense? Perché si parlò subito di responsabilità italiana? Perché a New York fu istruito un processo che non si tenne mai? E perché, infine, la nostra marina mercantile ha insabbiato i risultati dell'inchiesta? Eliseo ha ricostruito la dinamica della collisione: alle 22,40 di quella notte nebbiosa il transatlantico italiano, con a bordo 1134 passeggeri, 572 membri di equipaggio e 401 tonnellate di merci, aveva appena passato il faro di Nantucket a una velocità di 21,8 nodi. Alle 22,45 fu comunicato al capitano Calamai che il radar aveva segnalato una nave a meno di dieci miglia, con velocità costante di 18 nodi.

«Gli ufficiali sul ponte - scrive Eliseo - avevano commentato la stranezza di quella presenza nella zona riservata alle navi dirette verso Ovest». Calamai, calcolando che le navi si sarebbero incrociate a un miglio l'una dall'altra, ordinò di accostare di quattro gradi a sud, cioè di spostarsi verso sinistra, in modo da aumentare la distanza. La nave svedese, al cui comando in quel momento era il ventiseienne Cartens-Johannsen, perché il comandante Gunnar Nordenson stava riposando, non solo viaggiava venti miglia a nord dal corridoio consentito, non solo aveva cominciato dalle 23,05 un costante spostamento verso destra perché si trovava in rotta di collisione con la nave faro di Nantucket, ma alle 23,08 accentuò quel movimento. Mai in quei lunghi minuti furono azionate le sirene, come invece prevede il regolamento.

È vero che la velocità dell'*Andrea Doria* era elevata per la nebbia esistente, anche se a questo proposito non c'è una regola scritta, è però vero, come all'istruttoria del processo dimostrò l'avvocato di parte civile Leonard J. Matteson, che le maggiori responsabilità erano da addebitarsi agli svedesi. «Gli italiani - spiega Eliseo - scontarono subito un pregiudizio razziale. Vinse negli organi di informazione il cliché dell'efficienza svedese contro l'inaffidabilità italiana, anche per il fatto che le nostre navi rappresentavano la concorrenza più temibile per la flotta statunitense sulla rotta atlantica».

La più grande tragedia del mare dopo quella del Titanic non ebbe mai un processo, le parti preferirono accordarsi e liquidare ai familiari delle vittime una somma complessiva di sei milioni di dollari contro i 116 calcolati dall'avvocato Matteson. «Una simile somma - spiega Eliseo - avrebbe significato il fallimento della compagnia di navigazione svedese, la Svenska Amerika Linje, principale cliente straniero dell'Ansaldo, società controllata dal gruppo Iri, che stava costruendo la nuova nave ammiraglia degli svedesi, la *Gripsholm*. L'Iri controllava anche la società di navigazione Italia e quindi era il proprietario dell'*Andrea Doria*».

Ecco il motivo per cui gli italiani rinunciarono al processo e preferirono accordarsi con gli svedesi: «L'Iri non poteva mettere a rischio ventimila posti di lavoro. Preferì sacrificare alla realpolitik la verità della commissione d'inchiesta e la carriera del comandante Calamai, che non fu mai richiamato in servizio, a differenza degli ufficiali della Stockholm».

Tratto da un articolo su "Libero".

# 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.

**La Provincia**  
PRIMO PIANO: LA SOLITARIA ISOLA DEI DOLERI SI È SPEZZATA LA LINEA DELLA PIÙ BELLA NAVE ITALIANA  
**A fondo l'«Andrea Doria» speronata da un transatlantico svedese**  
Primo triste bilancio: sei morti tra i passeggeri della nave italiana e venti feriti gravi - Due marinai della «Stockholm», deceduti e tre dispersi  
Mancano notizie di 95 persone  
Due donne ferite morte nella notte  
L'ultimo gigantesco gorgo e l'opera di salvataggio  
Parlano i testimoni  
Nasser annuncia la nazionalizzazione della Società del Canale di Suez

**STAMPA SERA**  
ULTIMA EDIZIONE STRAORDINARIA  
**Tragedia sul mare al largo di New York**  
**L'«ANDREA DORIA» E' COLATA A PICCO**  
Il più grande e moderno transatlantico italiano si è inchiodato alle ore 15,15 a circa 100 km. da New York - Verso le 4,30 di mattina era ancora in rotta con un grande gorgo svedese, lo «Stockholm», che gli aveva provocato un rovescio a poppa nella traversata destra - Il transatlantico, cap. Cassiani, dopo un disastroso urto cadde al largo di Long Beach, in mare - Cose di disperazione mentre da ogni angolo della costa accorrevano imbarcazioni di soccorso - Sul ponte passeggeri anche l'equipaggio, centinaia di uomini, ha cercato rifugio in scialuppe - Intere file di cadaveri in mare per il naufragio  
**Tre passeggeri morti, centinaia di feriti di cui trenta gravissimi**  
Ore 15,15 l'estremo messaggio

**LA STAMPA**  
UNDICI ORE DOPO LA COLLISIONE CON LA NAVE SVEDESE «STOCKHOLM»  
**L'«Andrea Doria» affonda nell'Atlantico**  
Salvate 1600 persone; 10 morti e cento feriti  
La nave transatlantica svedese si era rotta a poppa nella notte, la nave italiana speronata ha scivolato in mare e si è rovesciata - La tragedia si è consumata prima delle 12 di notte, per i 1200 uomini di equipaggio - Il capitano è costretto a scendere nell'acqua - Cinque o sei vittime sulla nave italiana: quasi certamente sono cittadini stranieri - 20 feriti gravi  
E' scomparso qualcuno di nostro  
L'improvvisa tragedia  
L'abnegazione dell'equipaggio italiano  
Gli ultimi istanti della bella nave

**CORRIERE DELLA SERA**  
L'ITALIA HA PERDUTO UNA DELLE PIÙ BELLE UNITÀ DELLA SUA MARRA MERCANTILE  
**L'«Andrea Doria», affonda nell'Atlantico speronata nella nebbia da una nave svedese**  
Cinque 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  
Subito un grande improvviso può avere bloccato il redar

**il Resto del Carlino**  
DIECI ORE DI ANGOSCIOSA AGONIA A BORDO DELLA PIÙ MODERNA TERROVALE ITALIANA  
**L'«Andrea Doria», è colata a picco speronata nell'Oceano da un transatlantico**  
La nave transatlantica svedese si era rotta a poppa nella notte, la nave italiana speronata ha scivolato in mare e si è rovesciata - La tragedia si è consumata prima delle 12 di notte, per i 1200 uomini di equipaggio - Il capitano è costretto a scendere nell'acqua - Cinque o sei vittime sulla nave italiana: quasi certamente sono cittadini stranieri - 20 feriti gravi  
L'ordine di abbandonare la nave è stato trasmesso dal ministro Cassiani  
Minuto per minuto le fasi della catastrofe attraverso i messaggi scambiati per radio

**LA DOMENICA DEL CORRIERE**  
L'ANDREA DORIA  
L'ITALIA HA PERDUTO UNA DELLE PIÙ BELLE UNITÀ DELLA SUA MARRA MERCANTILE  
**L'«Andrea Doria», è colata a picco speronata nell'Oceano da un transatlantico**  
Cinque 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  
Subito un grande improvviso può avere bloccato il redar

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 dello 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 " Stockholm, 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





**Sig.ra Pietrina Frassino Prato (1895-1965)**



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



**18 luglio 1956 "Andrea Doria" nel porto di Napoli**



**18 luglio 1956 la Signora Pietrina sulla "Andrea Doria"**

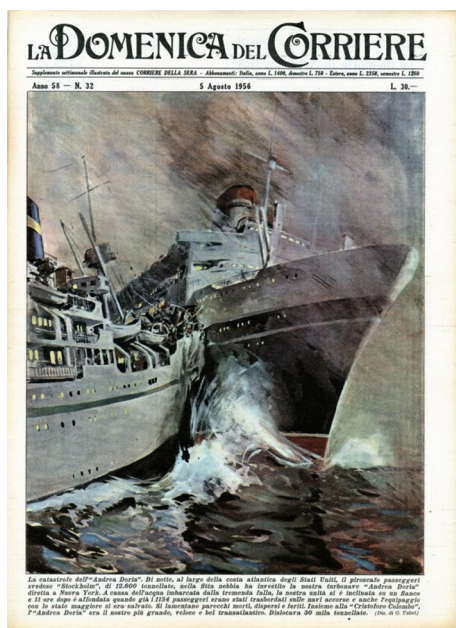


**18 luglio 1956 la Sig.ra Tilde saluta la Mamma in partenza**



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

Immagine di copertina tratta da:



La catastrofe dell'Andrea Doria. Di notte, al largo della costa atlantica degli Stati Uniti, il grande passeggero italiano "Andrea Doria", di 22.000 tonnellate, colse, alla velocità di 30 nodi, un altro vascello, "Andrea Doria" della S. Pirella. Tra le due navi si verificò un collisione che provocò la morte di 21 persone e il ferimento di 212. Il giorno dopo si alzò il sole e gli 118 passeggeri erano stati trasferiti sulle navi soccorse e anche l'equipaggio non fu mai mangiato di una nave. Si salvarono parecchi morti, dispersi a terra. L'ultima alla "Columbus". L'Andrea Doria era il nostro più grande, veloce e bel transatlantico. Dificolava 30 mila tonnellate. (Cm. di G. Tosi)

Comunicazioni radio dalla rivista

*The Radio Officers' News*

ISSUED BY  
THE RADIO OFFICERS' UNION OF THE  
COMMERCIAL TELEGRAPHERS UNION  
A. F. of L.

1440 BROADWAY — SUITE 1548  
Times Square

Cable Address: RADOFFEN NEW YORK CITY  
Phone LA 4-5022

Volume LXV OCTOBER 30 1956 New York 18, N. Y.

VICTORIA DOCKS, LONDON, ENGLAND  
*Photo by Henry J. Mills. Cont. No. 31*

R. O. U. OFFICES

BALTIMORE 22 East Lexington Street Phone Waga 3-2118 Andrew MacDonnell General Chairman	WILMINGTON, CALIF. 218 West 7 <sup>th</sup> Street Phone Terminal 4-8112 James T. Purcell Representative	NEW ORLEANS Room 408 Bienville Bldg. Phone Brywood 1592 Ernest S. Wright Representative	NEW YORK CITY Room 1518 1445 Broadway Joseph A. O'Connell Gen. Secy-Treas.
---	--	---	--

NOTIFY THE NEAREST R. O. U. OFFICE BEFORE LEAVING YOUR SHIP

## Indice

pag 5	Affidarsi al radar di Giovanni O'Hara
pag 6 -16	Il naufragio dell'Andrea Doria di Raymond B. Maurstad (attraverso le comunicazioni radio nel teatro della tragedia)
pag 17-20	La Ragazza del Miracolo
pag 21-22	Andrea Doria 60 anni dopo. "Sono la ragazza del miracolo"
pag 23-24	Storia della Stockholm
pag 25-31	Storia della Andrea Doria
pag 32-33	I giornali e una Spotornese sull'Andrea Doria



C/o villa Carlina  
via Puccini 2  
17028 Spotorno SV

[postmaster@spesturno.it](mailto:postmaster@spesturno.it)  
[pontorno@pec.spesturno.it](mailto:pontorno@pec.spesturno.it)

Archivio Storico Spotornese  
[www.spesturno.it](http://www.spesturno.it)