

KOLIKO VOZIL LANCIA AURELIA B24 SPIDER POČIVA V DROBOVJU POTOPLJENE LADJE ANDREA DORIA?

Leon Vrtovec, Adria Classic Koper

25. julija 1956 je Andrea Doria, oceanska linijska ladja italijanske družbe Italian Line (Società di navigazione Italia) trčila z ladjo MS Stockholm ter se po 11 urah potopila v Atlantskem oceanu blizu otoka Nantucket. Ob trku je življenje izgubilo 51 oseb. Nesreča je imela močno medijsko odmevnost, kajti Andrea Doria je bila zadnja velika potniška ladja, ki se je potopila, preden se je za potovanje čez Atlantik dokončno uveljavil letalski promet. Več urno reševanje je poročevalcu Edwardu P. Morganu omogočilo prenos poteka reševanja v »živo« na radiju "ABC Radio Network" iz New Yorka.¹ Družba Swedish-American Line, lastnica ladje MS Stockholm, je podala odškodninski zahtevek v višini tedanjih dveh milijonov dolarjev, družba Italia-Società di Navigazione pa trideset milijonov dolarjev. O odgovornosti za nastalo nesrečo so leto dni kasneje razpravljali na procesu v New Yorku. Izgubljeni tovor na Andrei Dorii je med drugim obsegal tudi številne bolj ali manj dragocene avtomobile. Pri tem so se pojavila ugibanja, ali je škodo utrpelo tudi italijansko podjetje Lancia, ki se je redno posluževalo nacionalne ladijske družbe za prevoz svojih izdelkov »čez lužo«. V tem kontekstu je moč zaslediti številne vire, ki trdijo, da so nekateri redki avtomobili Lancia Aurelia B24 spider prve serije potonili skupaj z ladjo. Italijansko potniško ladjevje so med vojno

SLIKA 1: SS ANDREA DORIA JE BILA OCEANSKA LINIJSKA LADJA ITALIJANSKE LADIJSKE DRUŽBE ITALIAN LINE (SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE ITALIA). POIMENOVANA JE BILA PO GENOVSKEM ADMIRALU IZ 16. STOLETJA ANDREA DORII. LADJA JE IMELA KAPACITETO OKROG 1200 POTNIKOV IN 500 ČLANOV POSADKE.

(VIR: URL: [HTTPS://WWW.REMOCONTROL.IT/2016/11/20/ANDREA-DORIA-STORIA-DELLA-NAVE-PIU-BELLA-SFORTUNATA/](https://www.remocontrol.it/2016/11/20/andrea-doria-storia-della-nave-piu-bella-sfortunata/) - 30.6.2019).

skorajda uničili, njihova tedanja največja in najbolj poznana potniška ladja Rex, ki je leta 1933 osvojila Modri trak za najhitrejšo plovbo med Evropo in New Yorkom, je svoj konec dočakala med Koprom in Izolo, kjer še danes v mulju morskega dna leži slabih 180 m neizkopanih ostankov kovinske oplata ladje in eden od štirih ladijskih vijakov. Le nekaj let po vojni je v Genovi nastala sijajna čezoceanska Andrea Doria. Ni bila najhitrejša ali največja, bila pa je najsodobnejša in najelegantnejša ladja tistega časa, pravicata umetniška galerija na vodi. Andrea Doria je bila simbol vstajenja iz pepela razdejane države. 15. januarja 1953 je bila ladja zasidrana v Neaplju, pripravljena na svoje prvo potovanje v New York. Ob njenem prihodu je bil na Manhattnu veličasten sprejem, kmalu je postala ljubljena hollywoodskih zvezdnikov. 17. julija 1956 se je v Genovi podala na svoje 101. potovanje.

¹ Edward P. Morgan je v živo poročal o tragediji, ne da bi omenil poslušalcem, da sta obe njegovi hčeri na ladji Andrea Doria. Tedaj 14 letna Linda Morgan je postala »dekle čudeža«, kajti, ko se je Stockholm zaletel v italijansko potniško ladjo, je v svoj premec iztrgal del ladijske kabine, v kateri se je nahajala Linda, ki je trk preživela. Njena sestra ni imela te sreče.

25. julija 1956 je Andrea Doria pod poveljevanjem kapetana Piera Calamaia potovala proti New Yorku. Sočasno je iz njene nasprotne smeri plula švedska polpotniška ladja Stockholm², ki ji je poveljeval kapetan Gunnar Nordenson. V času nesreče je na poveljniškem mostu Stockholma bil tretji častnik krova Johan-Ernst Carstens-Johannsen. Ob 23:10 h sta obe ladji prispeli v koridor povečanega ladijskega prometa, kjer je bila tisto noč prisotna gosta megla. Kljub temu ni bila vzpostavljena nobena radijska povezava med obema ploviloma. Radar na Andrei Dorii je sicer prikazoval signal objektov v njeni smeri plovbe, vendar je imel dve ključni omejitvi: nenadni preskok zaznanega radarskega odboja v primeru spremembe dolžine radarske slike in nezmožnost označitve objekta, na podlagi katerega bi se razbrala smer plovbe drugih plovil. Kapetan Calamai je odredil zmanjšanje hitrosti za 2 vozla in redno izvajanje zvočnih signalov, vendar večje upočasnitve ni izbral, ker bi le-ta pomenila dodatno zamudo pri prihodu na cilj. Na ladji Stockholm se obvezne prakse zvočnih signalov niso posluževali, ker je bila vidljivost na njihovi lokaciji plovbe dobra. Johan-Ernst Carstens-Johannsen je kljub temu pogosto popravljal smer krmila, da bi ohranjal določen kurz plovbe, pri tem je radarska slika objekta v njihovi smeri plovbe enkrat prikazovala italijansko potniško ladjo na levi, drugič na desni strani. Andrea Doria je sicer z rahlimi popravki smeri pričela z izogibanjem bočno levo od Stockholma, vendar radar na Stockholmu tega ni mogel zaznati, ker so ti premiki smeri znašali le nekaj stopinj, ostrejši zavoj pa bi pomenil večjo porabo goriva, kar pa seveda ni bilo ekonomično. Ko sta ladji prišli na razdaljo vizualnega stika, ni bilo možnosti izogniti se trku. Trčili sta na koordinatah 40°30'N 69°53'W, pod kotom 90 stopinj. Ojačan premec Stockholma, ki ji je omogočil, da je lahko plula kot ledolomilec v severnih morjih, je predrl v bok Andree Dorie pod poveljniškim mostom ter naredil razpoko v višini 12 m in pri tem ubil potnike, ki so že odšli spat v tistem predelu ladje. V trenutku je Andrea Doria zajela veliko količino vode, zaradi česar je ni bilo več mogoče uravnovežiti z balastnimi rezervoarji. Nagib

je takoj znašal 18 stopinj in 10 minut po trku dosegel 25 stopinj. Po desetih urah je ne glede na izčrpavanje vode in uporabe vodo tesnih vrat prekatov nagib ladje dosegel 50 stopinj, pri čemer je kapetan Piero Calamai spoznal, da ladje ne more več ohraniti na površju. Kljub temu ni sprožil signala za takojšnjo zapustitev, saj ni želel, da bi na ladji prišlo do vsesplošnega preplaha (Halpern). Številne ladje so se odzvale na klic v sili, prvi dve sta bili tovorni ladji Cape Ann in Thomas. Nato je na mesto dogodka prišla velika potniška ladja Île de France ter z njenimi 11 rešilnimi čolni močno pripomogla k reševanju potnikov Andree Dorie. Nekaj jih je na svoj krov vzela tudi Stockholm. Prav prihod Île de France je bil ključen v sami reševalni akciji, njen poveljnik Raoul de Beudéan je nekaj ur pred nesrečo prehitel Stockholm, po prejetju klica v sili je obrnil kurz Île de France in se z najvišjo možno hitrostjo usmeril proti italijanski ladji. Beudéan je v gosti megli potoval z vsemi lučmi in uspel v zgodnjih jutranjih urah 26. julija prispeti do Andree Dorie. Poleg tega, da je na krov Île de France sprejel 750 potnikov z Andree Dorie, je svojo ladjo usmeril le 370 metrov od potapljajoče se Andree Dorie in tako nudil zavetrje in mirno morje med obema ladjama, kar je omogočilo lažjo evakuacijo. Nekateri potniki na ladji Île de France so celo svoje kabine prepustili brodolomcem. Ob 10:09 h 26. julija 1956 je Andrea Doria izginila s površja in se potopila 75 m v globino.

Vrnimo se k tovoru na ladji, natančneje k tistemu, kar naj bi Andrea Doria prevažala na svojem 101. potovanju. Leta 1954 je Lancia pričela z izdelovanjem »spider« oz. odprta izvedba modela aurelia, ki je dobila uradno oznako B24 ali B24S, če je imela volan na levi. I. serija je mehanično osnovo v celoti prevzela od IV. serije B20 (s to razliko, da je

² Ladja Stockholm pluje še danes. Menjala je številne ladjarje in imena. Leta 1989 je prišla celo v italijanske roke in po koreniti prenovi v Genovi plula za družbo Star Lauro Lines kot križarka pod imenom Italia I. Od leta 2016 pluje pod imenom Astoria za družbo CMV in septembra istega leta je za nekaj ur pristala v Trstu.



SLIKA 2 IN SLIKA 3: NAKLON ANDREE DORIE NI OMOGOČIL, DA BI UPORABILI VSE REŠILNE ČOLNE, A SO KLUB TEMU IZ POTAPLJAJOČE SE LADJE EVAKUIRALI VSE POTNIKE



SLIKA 4: ŠVEDSKA POL-POTNIŠKA LADJA STOCKHOLM PO TRKU
(VIR: URL: [HTTPS://WWW.REMOCONTRO.IT/2016/11/20/ANDREA-DORIA-STORIA-DELLA-NAVE-PIU-BELLA-SFORTUNATA/](https://www.remocontro.it/2016/11/20/ANDREA-DORIA-STORIA-DELLA-NAVE-PIU-BELLA-SFORTUNATA/) - 30.6.2019).

izvedba za ameriški trg imela 8 konjskih moči manj). Najlaže jo prepoznamo po polkrožnem zaobljenem vetrobranskem steklu, sprednjih in zadnjih odbijačih, ki sta ločena na dva posamezna elementa ter po »pomankanju« kljuk na vratih. Skupno je bilo izdelanih 240 primerkov takih vozil. Nekateri ljubitelji jo nekoliko zmotno poimenujejo »Amerika«, kajti ravno naslednja serija izvedbe B24 ima uradno poimenovanje Aurelia GT 2500 America. Mehanična osnova druge serije izvira iz V. serije modela B20. Poleg kar nekaj manjših sprememb na sami karoseriji (stil linij ni tako ekstremen kot v 1. seriji) so glavne razlike v sprednjem in zadnjem odbijaču, ki sta tokrat »iz enega kosca«, vetrobransko steklo ni toliko zaobljeno ter na vratih imamo trikotna okna in kljuge za odpiranje.

Izdelovali so jo le leta 1956, v 150 primerkih (Di Pietro, 2018, 119 – 127).

V reviji Motor Italia magazine, Nr. 7/55, je zapisano, da je z »Andrea Dorio« potonilo 50 vozil Lancia aurelia B24, enak podatek je navajala družba RM / Sotheby leta 2011, ko je oglaševala dražbo avtomobila Lancia aurelia B24, s številko šasije B24-1055. Spletna stran www.aureliaspider.com, ki je posvečena temu modelu LANCIE, je pod rubriko člankov objavila podobno novico. Daniel Vaughan je oktobra 2008 za portal www.conceptcarz.com napisal, da je 7 primerkov takih vozil potonilo skupaj z ladjo. Podoben podatek je navedla tudi italijanska poljudnoznanstvena oddaja Ulisse, ki je novembra 2016 izdelala posebno reportažo o potopu Andree Dorie. Torej, koliko avtomobilov Lancia aurelia B24 je potovalo na Andrei Dorii? Morda je najbolj objektivni pregled te zgodbe podal Donald Osborne, ki je za ameriško revijo Lancia leta 2009 napisal članek, v katerem najdemo dobro razlago te enigme. Osborne je izpostavil, da podjetje Lancia ni nikoli podalo odškodninskega zahtevka, da bi v nesreči utrpela škodo. Prav tako ni zaznati, da bi lahko pogrešala katero izmed izdelanih šasij tega vozila. »Mit potopa« je razblinil še z leti proizvodnje vozila



SLIKA 5 IN SLIKA 6: B24 JE IMELA PRVI SERIJSKI AGREGAT V6, KI GA JE SKONSTRUIRAL INŽENIR DE VIRGILIO. OD AGREGATA V6 V VOZILU LANCIA AURELIA B20 SE LOČI PO DVOJNEM ZRAČNEM FILTRU (DI PIETRO, 2018, 119 – 127).

aurelia B24 spider. Andrea Doria je potonila 25. julija 1956, vseh 240 primerkov B24 spider prve serije je bilo narejenih med letom 1954 in 1955, v času, ko je ladja potonila, je Lancia izdelovala model aurelia GT 2500 America, drugo serijo spider različice. Težko bi si predstavljali, da bi avtomobili, izdelani v letu 1955, bili pripravljani za izvoz šele leto kasneje. V kolikor pa bi kateri izmed GT 2500 America bil na Andrei Dorii, pa bi spet lahko imeli »luknjo« v seriji šasij, kar pa ni nikjer zabeleženo. Drugo pojasnilo pa je, da je prvih 30 vozil B24S spider preko ladje President Madison bilo napotenih iz Genove v Los Angeles in San Francisco, o tem se je ohranil tudi fotografski material. Na podlagi ohranjenih virov pa je jasno razvidno, da je bil ta tovor naložen med 17. in 20. avgustom 1955, slabo leto dni pred potom ladje Andree Dorie. Morda je nekoga preslepila prav fotografija, kjer je ujet postopek natovarjanja avtomobila Lancia aurelia B24S na ladjo in je na podlagi nje nastal mit »o potopu aureli spider na Andrei Dorii«.



SLIKA 7: 17. AVGUST 1955: NATOVARJANJE AURELIE B24S SPIDER V GENOVI NA LADJO "PRESIDENT MADISON". OPAZITI JE PREČKO, KI POVEZUJE OBA SPREDNJA ODBIJAČA. SLEDNJA JE BILA NAMEŠČENA ZA VOZILA, NAMENJENA IZVOZU V ZDA (VIR: URRL: [HTTPS://IT.WIKIPEDIA.ORG/WIKI/LANCIA_AURELIA_B24](https://it.wikipedia.org/wiki/Lancia_Aurelia_B24) - 30.6.2019).

Katera vozila pa so dejansko potonila z Andree Dorio? Na ladji je bilo 50 različnih vozil, med njimi tudi Rolls-Royce v lasti Edwarda L. Parkerja iz Miamija, Floride. Z Rolls-Roycem sta bila zakonca Parker na svojih medenih tednih v Parizu, ki sta jih zaključila z vkrcanjem na Andree Dorio v Cannesu. Poleg Rolls-Royce pa je z ladjo potonilo še bolj unikatno vozilo kot je Lancia aurelia, in sicer revolucionarni avtomobil Norseman oz.

prototip vozila, ki ga je Chrysler dal izdelati v italijanski karoserijski delavnici Ghia in je bil namenjen za predstavitev šele v letu 1957.



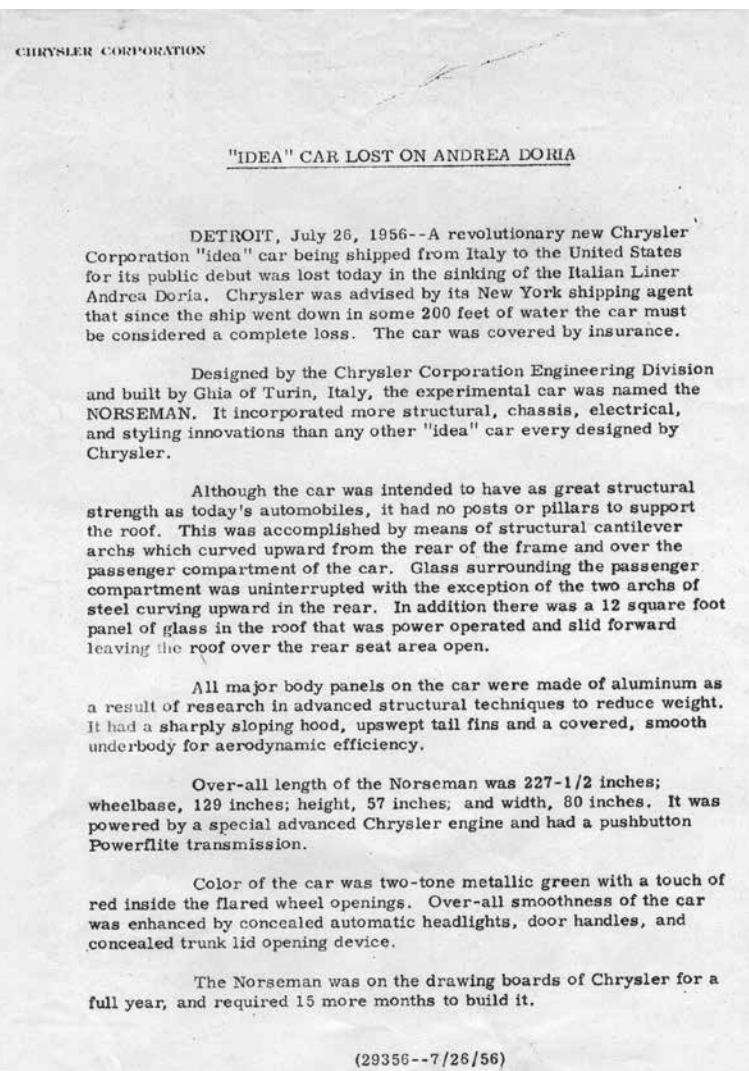
SLIKA 8 IN SLIKA 9: CHRYSLER NORSEMAN CONCEPT CAR, IZDELAN LETA 1956. OHRANJENE ČRNO BELE FOTOGRAFIJE JE OBARVAL LASTNIK FB PROFILA IMBUED WITH HUES (VIR: URL: [HTTPS://WWW.FACEBOOK.COM/IMBUEDWITHHUES/POSTS/535223339979091](https://www.facebook.com/imbuedwithhues/posts/535223339979091) - 30.6.2018)

Chrysler Norsemana so pri Chrysleru v Michiganu oblikovali stilski direktor Virgil Exner, vodja oblikovalcev Cliff Voss in oblikovalec Maury Baldwin. Poganjal ga je 235 konjski Hemi V8 agregat, moč se je na zadnji par koles prenašala preko dvostopenjskega PowerFlite avtomatskega menjalnika z gumbi za opravljanje na volanu (slika 10). Avtomobil je meril v dolžino 5780 mm, v širino 2000 mm in v višino 1450 mm. Medosna razdalja je znašala 3280 mm. Po enoletnem oblikovanju so izdelali maketo vozila v merilu 1:4, kar je projektu dalo zeleno luč za proizvodnjo prototipa. Leta 1954 so le-to zaupali karoserijski delavnici Carrozzeria Ghia & Gariglio v Torinu, kjer so za sestavo avtomobila porabili 50.000 delovnih ur in 50 milijonov tedanjih lir oz. današnjih 725.000 eurov (Clark, 2017, 118 -123). Po zaključku del je bilo narejenih le peščica črno belih



SLIKA 10: GUMBI ZA OPRAVLJANJE NA VOLANU DVOSTOPENJSKEGA POWERFLITE AVTOMATSKEGA MENJALNIKA NA CHRYSLER NORSEMANU (VIR. URL: [HTTPS://IT.WIKIPEDIA.ORG/WIKI/CHRYSLER_NORSEMAN](https://it.wikipedia.org/wiki/Chrysler_Norseman) - 30. 6. 2018)

fotografij. Namesto, da bi dosegel naslovnice avtomobilskih revij, je podjetje Chrysler podalo novico o izgubljenem avtomobilu na Andrei Dorii.



SLIKA 11: RAZGLASITEV »IDEA« CAR LOST ON ANDREA DORIA

Leta 1991 je bil zbiralec t. i. »dream car« Joe Brortz iz Highland Parka, Illinois, pripravljen plačati potapljaču, ki bi našel izgubljenega Norsmana. Njegov znanec, ki je bil nekoliko bolje kemijsko podkovan, ga je uspel prepričati, da je najverjetneje od vozila ostal le blok motorja, zato je Brortz svojo idejo opustil. Nekaj let kasneje pa je potapljač David Bright uspel najti in videti Norsmana. V zmešnjavi rjavečih avtomobilskih relikto v Andrei Dorii je videl ostanke pnevmatik vozila, ki so bili podobni tistim na Norsmanu. Po še enem potopu 8. junija 2016 je Bright umrl zaradi srčnega napada, ki je bil posledica dekompresijske bolezni. Pri tem velja omeniti, da je potop do Andree Dorie primerljiv z vzponom na Mont Everest, saj je zaradi gostote planktona vidljivost nična, morski tokovi in morski psi pa neusmiljeni. Kot je ugotovil zgodovinar Peter Grist, je karoserijska delavnica Carrozzeria Ghia & Gariglio zamujala z izdelavo avtomobila. Norsman je zato moral prestaviti načrtovani transport »čez lužo«, naslednja ladja, ki je potovala iz Genove v ZDA, pa je bila Andrea Doria.

Kdo pa je naposled bil kriv, da je bila to zadnja vožnja italijanske ladje? Obe vpleteni strani sta se dogovorili za proces v New Yorku in sta ameriškemu sodstvu podali zahtevek za omejeno odgovornost pri nastali škodi, kar je v praksi pomenilo, da bi zavarovalniški družbi morali poravnati škodo le do določene višine. Slednje bi bilo mogoče izpeljati, če bi se dokazalo, da je nesreča nastala tudi zaradi krivde ladijskih družb. Porajala so se predvsem vprašanja, kdo je plul, ne da bi hitrost prilagodil vidljivosti, ali je bila dejansko v celotnem koridorju megla in kdo je napačno razumel radarsko sliko. Na vprašanje glede hitrosti so odvetniki obeh strank hitro ugotovili, da nobeno izmed vpletenih plovil ni prilagodilo hitrosti do te mere, da bi se lahko izognilo trku v eni dolžini lastnega plovila, kot je veleval pomorski zakon (Halpern). Italijanski pravobranilci so zato predlagali tihi dogovor, vendar so Švedi to zavrnil. Nasprotno, po tragediji se je italijanska stran zavila v medijski molk, švedska družba pa je to izkoristila za prikaz italijanskih mornarjev kot nekompetentnih

in strahopetnih. Sodna obravnava je pokazala nasprotno sliko. Izkazalo se je, da kapetan Stockholma Gunnar Nordenson in njegov tretji častnik krova Johan-Ernst Carstens-Johannsen, nimata najbolj jasne slike o plovbi ladje Stockholm pred trkom. Še več, po njihovih izračunih naj bi Andrea Doria plula s 46 vozli, kar pa je bilo absurdno, italijanska ladja je namreč dosegla maksimalno hitrost plovbe 23 vozlov. Proces je postajal neugoden za obe vpleteni strani. Ne glede na napačne izračune poveljujočih na ladji Stockholm bi zavarovalniška družba Lloyd, pri kateri sta bili zavarovani obe plovili, morala poravnati nastalo škodo, ker sta obe ladijski družbi bili so-odgovorni za neprilagojeno hitrost plovbe plovil (zahtevana hitrost plovbe je bila določena glede na časovne roke dostave tovora in seveda stanja morja). Poleg tega pa se je pojavil tudi odškodninski zahtevak potnikov in družin žrtev, ki je znašal vrtoglavih 117 milijonov tedanjih dolarjev in bi ga seveda morala poravnati zavarovalnica. Posledično je zavarovalniška družba Lloyd uredila tajni dogovor med ladjarji v Københavnu, katerega vsebina je ostala neznana. V uradnem poročilu Lloyda pa je bilo zapisano, da nobeden od vpletenih ladjarjev ne priznava krivde. Zavarovalnica je nesrečo hitro pometla pod preprogo z izplačili družinam žrtev, resnica dogodka pa se desetletja ni prebila na dan. Šele leta 2006 je za širšo javnost postalo dostopno poročilo o nesreči, ki ga je izdelala italijanska direkcija za pomorstvo leta 1958. V poročilu je moč razbrati, da je poveljujoči na švedski ladji storil ključno napako z napačnim razumevanjem smeri vožnje italijanske ladje ter svojo ladjo usmeril naravnost v bok Andree Dorie. Italijansko poročilo je pri tem še pohvalilo hrabra dejanja italijanskih mornarjev v fazi evakuacije ladje. Do podobnega zaključka je leta 1971 prišla tudi ameriška študija trka, ki jo je izdelal John C. Carrothers za Naval Institute Proceedings. Na podlagi načrtov plovbe obeh ladij je Carrothers dokazal, da so poveljujoči na švedski ladji ubrali napačen manever in povzročili trk (Halpern). Ne glede na to je kapetana Stockholma Gunnar Nordenson dobil novo dolžnost na še večji ladji, italijanski kapetan Piero Calamai pa

je bil za vedno odstranjen iz aktivne plovbe, ker se je italijanska družba zbal negativne publicitete. Kapetan Piero Calamai, ki je zapustil Andree Dorio šele pod prisilo svojih mornarjev in se je zaman na vso silo trudil prepričati ameriško obalo stražo, da bi ladjo izvlekli bližje kopnemu, je umrl leto po tem, ko je ameriška študija trka prišla v javnost.

Vitan vse najboljše!



SLIKA 12: NORSMAN IN ANDREA DORIA (VIR: [URL.HTTSP://56PACKARDMAN.COM/2017/03/12/STEAMSHIP-SUNDAY-CHRYSLERS-NORSEMAN-AND-THE-ANDREA-DORIA/](https://56packardman.com/2017/03/12/steamship-sunday-chryslers-norseman-and-the-andrea-doria/) - 30. 6. 2019)

Viri in literatura

1. Di Pietro, M., 2018, Le auto che hanno fatto grande l'Italia, anni 50, feb.2018, Galleria RC, 2018, str. 119 – 127.
2. Clark, L., The Lost Norsman v Strange but True Tales of Car Collecting: Drowned Bugattis, Buried Belvederes, Felonious Ferraris and other Wild Stories of Automotive Misadventure, Keith, M. (ur.), Motorbooks, ZDRA, 2017, str. 118 -123.
3. Moscow, A., 2006, Andrea Doria - Un naufragio pieno di misteri, Arnoldo Mondadori Editore.

Internetni viri:

- 1.url. <https://www.remocontro.it/2016/11/20/andrea-doria-storia-della-nave-piu-bella-sfortunata/> - 11.7.2019
2. Halpern, S, An Objective Forensic Analysis of the Collision Between Stockholm and Andrea Doria, url://www.titanicology.com/AndreaDoria/StockholmAndrea_Doria_Collision_Analysis.pdf - 11.7.2019
3. url. www.aureliaspider.com - 11.7.2019
4. url. www.conceptcarz.com - 11.7.2019
5. url. https://it.wikipedia.org/wiki/Lancia_Aurelia_B24 - 11.7.2019
6. url. www.it.wikipedia.org/wiki/Chrysler_Norseman - 11.7.2019
7. url. <https://56packardman.com/2017/03/12/steamship-sunday-chryslers-norseman-and-the-andrea-doria/> - 11.7.2019