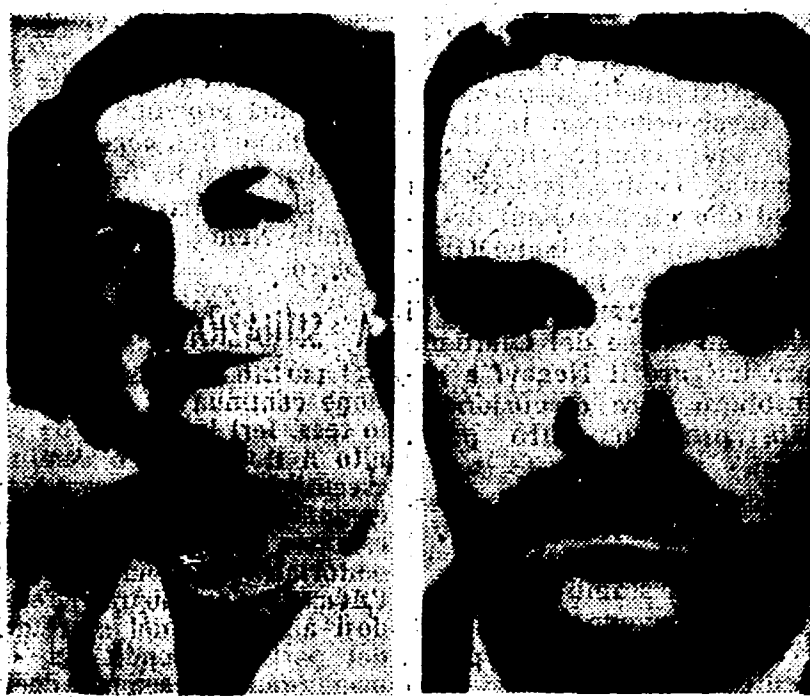


**Il racconto di un giornalista
che ha sorvolato la carcassa
in fiamme del «Lakonia»**

UN'ORRENDA FORNACE

Mancano notizie precise

Ore di ansia a Genova per gli italiani



Evelina Giovine (a sinistra) e Giorgio Murati due dei quattro genovesi che si trovavano a bordo del «Lakonia»

Dalla nostra redazione

GENOVA, 23. La notizia dell'affondamento del «Lakonia» è stata appresa dai familiari dei quattro genovesi imbarcati sulla motonave attraverso i bollettini trasmessi dalla radio e le edizioni dei giornali della sera. Nessuna comunicazione è invece pervenuta da parte della società armatrice. I pochi particolari che fino a tarda sera erano stati resi noti sul sinistro non erano certamente sufficienti a calmare lo stato di ansia e comprensibile timore suscitato dalla notizia dell'affondamento. La sorella del capo commissario di bordo, Antonio Boggetti, di 31 anni, signora Franca, ha detto di non aver parole per spiegare il suo stato d'animo. La signora, che ha due figli, Betty e Oscar, rispettivamente di 17 e 13 anni, ha chiesto notizie ai giornali sul fratello del quale ignora la sorte.

Il capo commissario del «Lakonia» risiede, assieme alla sorella, ed alla madre Ifigenia Lodopulo, in un appartamento di via Maddaloni 8/7 e non è sposato.

Anche la moglie di Luigi Ruzzi, il 52enne cameriere del «Lakonia», che abita a Sampierdarena in corso Martignetti 37-24, sta vivendo momenti di terribile ansia. A bordo del piroscafo, addetta ai negozi, si trovava anche Evelina Giovine, di 54 anni. Il figlio maggiore della signora, Luigi Borgo, di 21 anni, abita, come d'altra parte l'intera famiglia, in via Gaudì. Assieme a lui si trovavano la sorella Gloria, di 15 anni, e il padre Natale, dipendente comunale. Hanno chiesto disperatamente notizie anche alle agenzie di stampa e rimangono accanto alla radio in attesa degli ulteriori comunicati. Sul «Lakonia», infine, si trovava un quarto genovese, Giorgio Murati, residente a Nervi in via Bel Sito 15-B. In casa, però, non c'era nessuno. I suoi parenti, probabilmente, si sono recati a Trieste, dove sono nati, per trascorrere le festività.

(Dalla 1ª pagina)

za alla base di Lages, nelle Azzorre. Ciascun apparecchio può lanciare in mare un minimo di quattro zattere in grado di imbarcare ciascuna venti persone. Anche dalla base USA di Torre-Regan, in Spagna, si levavano in volo altri due «C-54» che lanciavano nei pressi del «Lakonia» battelli pneumatici e coperte sulle tolde delle navi soccorritrici.

La prima a giungere sul posto è stata l'inglese «Montcalm». Il messaggio inviato dal suo capitano, alle 5.40 (ora italiana) descrive drammaticamente la scena: «Ci stiamo avvicinando al «Lakonia». Sta bruciando nella parte centrale ma lo scafo non è intaccato. Avvistiamo scialuppe di salvataggio in acqua».

Praticamente la nave era già trasformata in un immenso rogo. Attraverso il velario delle fiamme i soccorrittori hanno scorto con nitidezza centinaia di passeggeri che cercavano di sottrarsi al fuoco rifugiandosi nelle parti dello scafo non ancora attaccate. Attorno alle scialuppe di salvataggio già calate in mare e stracariche si aggrappavano decine di naufraghi mentre altri superstiti nuotavano attorno al relitto, fiammeggiante in attesa che dalle navi soccorritrici fossero calate le barche di salvataggio. Le manovre erano rese ancor più ardue dallo stato del mare. Soffiava infatti un vento della velocità di circa 18-20 nodi e l'oceano accennava ad ingrossarsi.

Si dice che, mentre si accorreva alla nave, si prolungava sino al pomeriggio di oggi. I primi arieti cominciavano a sorvolare la zona lanciando zattere e battelli pneumatici ai quali i naufraghi si aggrappavano e gettando recipienti impermeabili contenenti viveri e generi di conforto. Intanto lo scafo del «Lakonia» veniva di tratto in tratto scosso da violente esplosioni. Evidentemente le fiamme attaccavano le riserve di carburante della nave.

Sin dall'inizio si è temuto in particolare per la vita dei bimbi che erano a bordo. Sulla nave infatti si trovavano due neonati di 34 bimbi di età inferiore ai dodici anni. Si è poi appreso che i primi ad essere posti in salvo sulle scialuppe sono stati appunto i piccoli.

Man mano intanto i salvati cominciavano ad affluire sulle varie unità accorse dopo il lancio dell'SOS. Il «Salta» ne prendeva a bordo circa 500 dirigendosi poi verso Madera, 22 ne imbarcava il «Mehdi», che è in rotta alla volta di Casablanca, 50 il mercantile USA «Rio Grande» e 150 il mercantile inglese «Montcalm». Quest'ultimo continua ad incrociare nella zona per prolungare le ricerche di altri eventuali superstiti. Sulle banchine del porto di Casablanca alla volta del quale è diretto il «Mehdi» e dove giungerà, dopo la conclusione delle operazioni di soccorso, anche il «Montcalm», le autorità hanno già preparato posti di pronto soccorso, viveri, coperte. Nel porto stazionano anche molti medici e ambulanze. Il ministero delle poste marocchino ha dichiarato che sono già state predisposte anche speciali linee telefoniche dirette attraverso le quali i naufraghi potranno tranquillizzare i parenti all'estero.

Nei pomeriggi di oggi l'invio di un'agenzia di stampa americana ha sorvolato il luogo del sinistro a bordo di un aereo. Ecco la sua testimonianza:

«Siamo stati guidati sul posto dal riflessore dell'immenso rogo. Il fumo che si leva dalla nave in fiamme sale alto nel cielo. Dalla quota alla quale ci troviamo il mare appare relativamente calmo, le navi che partecipano alle operazioni di salvataggio segnano una linea bianca sull'acqua».

Per quanto divorato dalle fiamme, il «Lakonia» non sembra in pericolo immediato di affondare. Non è possibile dire se vi siano ancora passeggeri o membri dell'equipaggio a bordo sebbene, a giudicare da quanto si vede dall'alto, sembri impossibile che qualcuno possa ancora sopravvivere in quest'inferno.

Le navi che partecipano all'opera di soccorso cercano di battere l'intera zona per non lasciarsi sfuggire eventuali superstiti. Dal nostro aereo non è possibile intercettare le conversazioni radio tra le navi né metterci in comunicazione con esse. Il gigantesco rogo ci ha guidato sul posto della sciagura da considerevole distanza. Dall'alto tutta la nave appare avvolta da una cortina di fiamme e di fumo. Lo scafo appare fortemente inclinato a tribordo.

Trasformato in uno spaventoso rogo e completamente in balia di se stesso, il «Lakonia» si sta avvicinando al momento della fine.

Sulle acque galleggiano numerosi giubbotti abbandonati, accanto a scialuppe e battelli di gomma.

Il transatlantico, che è inclinato di 15 gradi a tribordo, è quasi completamente avvolto da spesse volute di fumo. Su di esso, si aggira in continuazione un «C-54» dell'aeronautica americana che cerca altri eventuali naufraghi. Una volta avvistato qualche superstite, l'aereo si abbassa per lanciare candolotti fumogeni in modo da orientare le navi impegnate nelle ricerche. Non più di venti persone possono ancora vedersi a bordo di scialuppe di salvataggio. Nessuna di esse sembra ferita. Al nostro passaggio, tutti ci hanno rivolto frenetici cenni di saluto.

Grandi sezioni di pesan-



Il comandante del «Lakonia»

Prima del «Lakonia»

La sciagura del «Lakonia» si aggiunge alla lunga lista delle catastrofi marittime provocate da incendi. Ecco un elenco delle più tragiche:

Giugno 1944: il piroscafo svedese «General Slocum» si incendia nel porto di New York: 1020 morti.

Maggio 1932: il piroscafo «George Philippar» brucia nel Mar Rosso: 50 morti.

8 Settembre 1934: altro incendio nella rada di New York: 130 persone muoiono nel rogo del «Morro Castle».

16 Aprile 1947: il «cargò» francese «Grand Champ» esplode nel porto di Texas City. 510 morti e 588 feriti. Nello stesso anno il piroscafo «Saigon» affonda in seguito ad un incendio causando la morte di 136 persone.

10 Aprile 1951: il «cargò» misto britannico «Dara» affonda divorato da un incendio nel Golfo Persico. Muoiono in 189.

4 Settembre 1961: la nave «Vencador» si incendia e cola a picco davanti al porto colombiano di Bonaventura. Più di 300 i morti accertati.

23 Ottobre 1961: il piroscafo italiano «Bianca C» in servizio sulla rotta italo-americana s'incendia al largo dell'isola di Grenada. La rapidità dei soccorsi e la resistenza della nave che non affondò permisero di salvare quasi tutti i passeggeri e l'equipaggio.

12 luglio 1963: il postale argentino «Ciudad de Assuncion» affonda, preda delle fiamme, al largo della foce del Rio de la Plata: 40 morti.

Fra gli altri grandi naufragi non provocati però da incendi è rimasto famoso l'affondamento del transatlantico inglese Titanic che provocò la morte di 1517 persone. La potente nave ritenuta inaffondabile, entrò in collisione con un iceberg nell'Atlantico Settentrionale proprio durante il suo viaggio inaugurale e colò a picco. 51 persone hanno perso la vita il 25 luglio del 1912 nell'affondamento del transatlantico italiano Andrea Doria, entrato in collisione con il piroscafo svedese «Stockholm» al largo dell'isola di Nantucket. Il 10 aprile 1963, infine, il sommergibile statunitense nucleare «Thresher» dopo un'immersione al largo di Boston non riuscì a risalire alla superficie: morirono 129 marinai.

ti lastre di acciaio sono state strappate con violenza dai fianchi della nave in seguito a esplosioni verificate nella sala macchine. Contro lo sfondo delle furiose lingue di fuoco che avanzano nell'interno della nave, si delineano chiaramente i diversi piani del ponte.

Il colore delle fiamme del fumo sembra indicare che l'incendio è attualmente alimentato dal serbatoio di carburante del transatlantico.

L'oceano ci è apparso moderatamente mosso, ma quando abbiamo sorvolato la nave per l'ultima volta le onde accennavano ad aumentare di forza.

Quasi contemporaneamente il comando dell'aeronautica americana di Orlando (Florida) comunicava che circa cento corpi ormai privi di vita erano stati avvistati da un suo ricognitore che sorvolava la zona. Il sergente Horton, dell'Ufficio stampa del comando, ha precisato: «I cento indossavano giubbotti di salvataggio ma tutti apparivano ormai privi di vita».

Tra gli uomini dell'equipaggio, formato in gran parte da marinai greci e tedeschi, vi sono anche quattro italiani. Si tratta del commissario capo di bordo Antonio Boggetti, di 37 anni, residente a Genova, di Evelina Giovine, di 54 anni, anch'essa di Genova, ed addetta ai negozi di bordo, di Luigi Ruzzi, di 52 anni, di Genova, cameriere, e del commissario di bordo Giorgio Murati di 30 anni da Trieste, ma abitante a Nervi. Da notare che per quel che riguarda la signora Giovine, non è questa la prima sciagura in cui la donna si trova coinvolta. Anni fa, imbarcata sul piroscafo panamense «Nassau», la donna rimase perfettamente padrona di sé quando la nave entrò in collisione con un piroscafo americano. La Giovine non riportò neppure una scalfittura e nel giro di qualche ora inviò un cablogramma ai suoi cari per rassicurarli. Si spera che anche in questa circostanza tutto sia andato per il meglio.

Il «Lakonia» era posto sotto il comando del cinquantatreenne Mathios Zarbis, greco, che proviene da una famiglia di antiche tradizioni marinare, è considerato uno dei più capaci ufficiali della compagnia proprietaria della nave, ed ha viaggiato sulle sue rotte per quindici anni ininterrottamente. La compagnia — si tratta della «Attica Sea Carriers Corp.» — aveva acqui-



For the first time
SPRING · SUMMER
AUTUMN · WINTER
CRUISE SERVICE
Madeira Teneriffe
Las Palmas Tangier
LONDON, MALAGA, CADIZ, CASABLANCA, VIGO
GUTHAMPTON EVERY 12-13 DAYS

Con questa elegante locandina veniva annunciata la crociera che per i viaggiatori del «Lakonia» doveva concludersi così tragicamente.

stato la nave da una società olandese. Sino ad allora il piroscafo aveva battuto la bandiera dei Paesi Bassi e si chiamava «Johan van Olden-Bernvelt». Nei primi mesi di quest'anno era stata radiata e migliorata nei cantieri «Marriott» di Genova ed aveva ripreso le crociere in questo mese dopo essere stata in bacino di carenaggio a Southampton. Il prossimo anno avrebbe dovuto effettuare 25 crociere con partenza dal porto inglese. Una delle novità della crociera che la nave stava effettuando era che lo stesso traghetto era ripercorso due volte — una all'andata ed una al ritorno — e che pertanto i passeggeri potevano scendere in qualsiasi località e poi attendere lì tutto il tempo fino a quando la nave non fosse ripartita. La tariffa media era di 375 sterline (oltre 600.000 lire) a testa.

Un particolare che appare sconcertante si è appreso circa i precedenti della nave. Si è saputo infatti che il piroscafo, quando batteva ancora bandiera olandese, fu ripetute volte danneggiato da incendi. Nel marzo del 1951, durante una traversata da Amsterdam all'Australia, scoppiò un incendio a bordo ben sei incendi: il primo mentre la nave si apprestava a lasciare Amsterdam, il secondo al largo dell'isola di Wight.

Dopo il quarto incendio il capitano decise di rientrare al suo porto di attracco. Ad Amsterdam veniva aperta un'inchiesta e il primo aprile dello stesso anno, la nave ripartì per l'Australia recando a bordo un gruppo di funzionari della polizia marittima olandese. Anche durante il viaggio inaugurale, nel 1930, il bastimento ebbe una collisione.

I recenti lavori di carenaggio e di ammodernamento cui l'unità era stata sottoposta sono costati 300.000 sterline, equivalenti a più di mezzo miliardo di lire. La nave era munita di 24 capiscialuppe in grado di accogliere, in una situazione di emergenza, tutti i 1.400 uomini che il piroscafo poteva ospitare.

La tragedia che si è verificata nell'Atlantico orientale richiama alla memoria uno dei più terribili episodi della guerra navale durante lo stesso conflitto e che vide coinvolta una nave recante lo stesso nome, il transatlantico «Lakonia», della «White Cunard Line».

La tragedia che si è verificata nell'Atlantico orientale richiama alla memoria uno dei più terribili episodi della guerra navale durante lo stesso conflitto e che vide coinvolta una nave recante lo stesso nome, il transatlantico «Lakonia», della «White Cunard Line».

La «Lakonia», che stazza 20.000 tonnellate ed era stato costruito circa venti anni prima, stava ritornando in Inghilterra proveniente da Suez, compiendo il periplo dell'Africa. La via del Mediterraneo era infatti sbarata dalla flotta italiana. La nave aveva a bordo

EDITORI RIUNITI

Strenne 1963

ENCICLOPEDIA DELLA FAVOLA

a cura di Gianni Rodari

365 fiabe tra le più belle di oltre 50 paesi del mondo
100 illustrazioni originali
96 tavole fuori testo a colori di Maria Enrica Agostinelli
3 volumi rilegati di circa 1200 pagine presentati in elegante cofanetto
Lire 15.000

La più completa e originale raccolta di favole dei popoli di ogni continente, dai negri d'Africa agli indiani delle due Americhe, dai russi ai tatarsi, dai cinesi agli arabi, dai popoli europei a quelli dell'Asia centrale e della Siberia

LIBRI D'ARTE

GEORGE GROSZ

Testi di Ulrich Becher e Antonio del Guercio

Volume rilegato con copertina a colori
90 disegni in bianco e nero
4 tavole a colori formato 25x28
Lire 8.500

La raccolta più completa e rappresentativa di opere del grande artista tedesco, apparsa finora in Italia.

SCRITTORI SOVIETICI

Boris Pasternak

IL SALVACONDOTTO

180 pagine - Lire 1.600

Le mie concezioni sull'arte le ho espone in «Salvacondotto». «In Salvacondotto» ho analizzato le circostanze che mi hanno reso così come sono»
Pasternak

Vladimir Majakovskij POEMI

470 pagine, 20 tavole fuori testo
Lire 2.800

L'itinerario artistico e ideale di Majakovskij dalle prime esperienze della avanguardia futurista ai prodotti più significativi della poesia socialista.

GRANDI OPERE

Nazim Hikmet

OPERE COMPLETE

Vol. I - La poesia
750 pagine
8 tavole a colori di Renato Guttuso
Vol. II - Il teatro
750 pagine
7 tavole a colori di Abidine

2 volumi rilegati in tela
1 disco microsolco a 33 giri in cofanetto
Lire 10.000

LETTERATURA NEGRA

Vol. I - Poesia
A cura di Mario De Andrade
Vol. II - Prosa
A cura di Léonard Sainville

Prefazione di Pier Paolo Pasolini
2 volumi rilegati in cofanetto di complessive 960 pagine
Lire 7.000

Editori Riuniti
Via dei Frontinari 10 - Roma



LONDRA — Una recente foto della modella Pauline Moore, che viaggiava a bordo del «Lakonia».
(Telefoto AP a l'Unità)