

Improvvisa scomparsa dell'indimenticabile interprete di « Filumena Marturano »



E' morta

Titina De Filippo

Si è spenta ieri nella sua abitazione a Roma assistita dai fratelli Eduardo e Peppino e dal marito, l'attore Pietro Carloni



1932: Titina con Eduardo in « Carcia grossa », scritta da Peppino.



1947: Una scena di « Filumena Marturano ». Con Titina sono Tina Pica e Eduardo.

Titina De Filippo, la grande attrice napoletana, si è spenta ieri sera nella sua abitazione di Roma. Le erano vicini i fratelli Eduardo e Peppino, il marito Pietro Carloni, attore anche lui, il figlio Augusto. A causa del suo malfermo stato di salute, l'indimenticabile interprete di Filumena Marturano aveva abbandonato le scene da alcuni anni. Nata il 4 agosto 1898, figlia d'arte come i più giovani Eduardo e Peppino, Titina esordì appena diciottenne, l'anno '16, nella compagnia di Eduardo Scarpetta, alla cui testa si trovò in seguito il figlio di lui, Vincenzo. Le sorti dei tre De Filippo si separarono poi per qualche tempo: ma nel '29 essi furono di nuovo insieme nella Compagnia di riviste Molinari, e nel '31 costituirono una loro formazione autonoma, che l'anno successivo assunse il nome di Compagnia del Teatro Umanistico « I De Filippo », e che nel '33 debuttò con memorabile esito al Valle di Roma, poi, nel '34, a Milano.

La fama di Titina crebbe, in quel periodo, di pari passo con quella di Eduardo e Peppino: i tre attori si completavano, in effetti, reciprocamente, e nella stesura dei copioni era ben possibile rilevare l'apporto dell'uno o dell'altro. Personalmente, anche in seguito, Titina svolse accanto a quella di interprete, attività di autrice: oltre a Quaranta ma non si dimostra, scritta in collaborazione con Peppino, si ricordano i suoi atti unici, fra i quali Una creatura senza difesa, da un racconto di Cechov. E si provò felicemente, Titina, come scenografa, e coltivò una sua sommissa vocazione di pittrice. Ma la sua vigorosa presenza nel teatro italiano, e ora la sua splendida memoria, si affida e affida soprattutto a quanto ella seppe dare come attrice. Chi ricorda gli spettacoli dati da De Filippo fra il '31 e il '39, e poi di nuovo fra il '42 e il '45 (nel '39 Titina si staccò dal gruppo, e si unì per un triennio con la Compagnia di riviste di Nino Taranto) sa quale forza avesse, in commedie come Non ti pago o La fortuna con la effe maiuscola, la comicità sottile, violenta, quasi effervescenza di Titina. E chi ha potuto vedere Titina protagonista delle maggiori opere di Eduardo, fra il '45 e il '50, sa quali vibrante altezza di toni drammatici e di sapiente raggiungimento, pur senza cadere alla facile ricerca dell'effetto. Dalla Amalia di Napoli milionaria alla Armida di Questi fantasmi, a Filumena Marturano, è una galleria di personaggi complessi e profondi quella che sfilò dinanzi agli occhi degli spettatori, e il contributo dell'autrice, accanto a quello pur decisivo dell'autore, è evidentissimo.

Filumena Marturano, in particolare, fu scritta da Eduardo proprio sulla misura umana e artistica di Titina: la commedia,

poi, compì un trionfale giro per il mondo, dalla Francia (dove ebbe ad interpretare una eccellente attrice, Valentine Tessier) all'Unione Sovietica, dall'America Latina ai Balcani. E in Italia, di recente, tornò ad affascinare il pubblico, anche quello televisivo, nell'interpretazione della bravissima Regina Bianchi. Ma la Filumena di Titina, apparsa alla ribalta per la prima volta nel 1946, resta unica, come un fatto d'arte a se stante: creando sulle scene la figura della incolta popolana napoletana, che, trattata fuori dal baratro dell'abiezione, difende la propria dignità, l'uguaglianza dei figli, con una energia quasi animalesca, e pur densa di umana dignità, l'attrice si imponeva alla ammirazione dei critici più esigenti non meno che delle platee più vaste. Come dimenticare quel primo atto del dramma, lo statuario contrasto di Filumena con l'uomo meschino, egoista e vile? Come dimenticare il dostoevskiano racconto della vita nei « bassi », dal primo passo sulla mala via, della prima illuminazione cosciente sul proprio destino?

Quel racconto costituiva anche il momento centrale, aspro e straziante, della versione cinematografica di Filumena: uno dei molti film cui Titina prese parte, a cominciare dal 1937, anno nel quale esordì in Sono stato io. Sullo schermo, Titina fece del resto valere la sua straordinaria gamma di toni, dal farsesco al tragico. La si rammenta nel spassoso San Giovanni Decollato di Amleto Palermi, a fianco di Totò, e nella trasposizione dell'esilarante Non ti pago! di Eduardo, come nella riedizione di Assunta Spina; la si rammenta, con lo stesso Eduardo e con Totò nell'estroso adattamento di Napoli milionaria. Il cinema fu anche l'occasione che riunì per una volta, nel 1952, tutti e tre i fratelli, in Ragazzo da marito.

Sofferente di cuore, Titina si era dovuta allontanare dal teatro una decina d'anni or sono; le sue brevi, saltuarie interpretazioni cinematografiche degli ultimi lustri, da Cento anni d'amore a La vena d'oro, a La fortuna di essere donna, non appartavano certo né il suo pubblico né lei. Ma erano il segno d'un legame che perdurava, la testimonianza d'una tenace fedeltà al proprio mestiere, alla propria ispirazione di attrice, al proprio strepitoso, multiforme talento (fu anche sceneggiatrice, collaborando con Castellani al copione di Due soldi di speranza). Lo spettacolo italiano, l'arte drammatica del nostro paese sono oggi in lutto per la morte di colui che tutti solevano chiamare col semplice appellativo di Titina, diminutivo affettuoso del nome di battesimo, Annunziata. L'Unità rivolge la espressione del suo partecipazione cordoglio ai familiari tutti della scomparsa: i fratelli Eduardo e Peppino, il marito Pietro Carloni, il figlio Augusto.

I morti sono 101 o 131? Stanno ancora contando

Antiquato il sistema antincendio della nave

UNA «CARRETTA» DIPINTA

Il drammatico racconto dei superstiti del « Lakonia » - Gravi dichiarazioni del capo della compagnia armatrice I laburisti chiedono una inchiesta in parlamento - Perché si attacca l'equipaggio - La carcassa galleggia ancora e viene rimorchiata

GIBILTERRA, 26. Non si conosce ancora il numero esatto delle persone che hanno perso la vita nella tragedia del « Lakonia ». Nella serata di oggi la « Greek Line », la compagnia armatrice del piroscafo greco, ha fornito le seguenti cifre ufficiali: 896 persone sono state tratte in salvo. Magari i morti accertati sono 90 e 42 i dispersi. Qui a Gibilterra però le autorità marittime inglesi hanno dichiarato che i superstiti sarebbero invece 935, i morti accertati 73 ed i dispersi 28.

La notevole discrepanza da imputarsi a due circostanze: anzitutto non tutti i natanti, grandi e piccoli, che hanno partecipato all'opera di salvataggio hanno già toccato qualche porto. E può darsi che a bordo di essi vi siano altri superstiti o altre salme ripescate nei pressi del piroscafo in fiamme. Per cui si è di fronte a un bilancio necessariamente ancora provvisorio. Secondo: la società armatrice ha sino ad ora fornito cifre contrastanti sull'effettivo numero di passeggeri e di membri dell'equipaggio che si trovano a bordo del « Lakonia » quando è scoppiata la fiamma: ha investito il transatlantico. Basti citare un caso abbastanza clamoroso: sull'elenco dei dispersi sino a qualche ora fa compariva anche il nome di un cameriere svizzero. Questi invece non si era mai imbarcato: aveva trovato da lavorare in un bar nell'isola di Wight, sulla Manica, ed aveva rinunciato alla crociera. Oggi si è precipitato a rassicurare i propri cari con un telegramma.

Il « Lakonia » non è ancora affondato. Un rimorchiatore d'alto mare norvegese, l'« Hercules », che ha stanza qui a Gibilterra, nella notte è riuscito ad agganciare il relitto con un cavo e lo sta trainando verso le coste europee. Secondo il diritto marittimo, la carcassa della nave rimarrà a galla, spetterà a coloro che l'hanno recuperata. I norvegesi hanno così vinto la gara con i portoghesi, che a loro volta avevano agitato verso il « Lakonia » due loro rimorchiatori.

Ieri sera sono giunti all'aeroporto di Londra i primi 158 superstiti, i quali avevano effettuato il viaggio di ritorno a bordo di due reattori messi a disposizione dall'aviazione marocchina. La nave greca « Arkadia » è partita oggi da Funchal, capitale dell'isola di Madera, diretta a Londra con altri 265 superstiti a bordo. Dovrebbe attraversare ai moli di Tilbury, nell'estuario del Tamigi, alle 9 di domenica mattina.

Tutti gli italiani che si trovano a bordo della nave sono in salvo ed hanno provveduto a rassicurare le proprie famiglie. Le operazioni di soccorso erano state sospese la sera di Natale. Praticamente le numerose navi che erano accorse sul posto del disastro avevano fatto tutto il possibile. La zona era stata sorvegliata per ore da aerei ed elicotteri provenienti oltre che dalle basi americane delle Azzorre anche dalla portaerei inglese « Centaur » che, diretta in Estremo Oriente, appena informata del disastro aveva invertito la rotta. Gli aerei e gli elicotteri si sono abbassati sino a quattro metri sul pelo dell'acqua, alla ricerca di un qualsiasi segno di vita. Quando è apparso chiaro che ormai il dramma si era concluso le varie unità hanno puntato verso i porti più vicini.

Precedentemente tre navi, che avevano raccolto tutti i naufraghi che potevano ospitare, avevano puntato su Funchal (Madera) dove sono giunte la mattina del 24. Avevano a bordo complessivamente 533 scampati: 3 erano a bordo dell'inglese « Starthen », 455 e sei salme sull'argentino « Salta », 75 sul mercantile americano « Rio Grande ». I numerosi feriti sono stati trasportati negli ospedali dell'uo-

ta ove erano stati predisposti servizi di emergenza. Radio Casablanca intanto avvertiva che altri 273 sopravvissuti e 15 morti si trovavano a bordo del mercantile inglese « Montcalm » che la notte del 25 aveva attraccato in quel porto marocchino. Lo stesso piroscafo ha raccolto 15 dei 34 bambini che si trovavano a bordo del « Lakonia ».

La « Centaur » è entrata nel porto di Gibilterra oggi. Aveva a bordo 55 salme delle vittime della tragica crociera. L'unità inglese si è trattenuta sul luogo del sinistro marittimo durante la scorsa notte proprio per curare il recupero del maggior numero di corpi possibile.

Sempre nella mattinata di oggi a Funchal è giunto anche il mercantile pakistano « Medhi » dal quale sono sbarcati 25 superstiti. La stessa nave ha recuperato anche le salme di quattro vittime. Altri scampati, ma se ne ignora sino ad ora il numero, si trovano sul mercantile belga « Charleville » che attualmente si dirige sulle Canarie. A bordo del mercantile francese « Barakat » si trovano altri 22 naufraghi. Altri 76 si trovano invece a bordo del mercantile statunitense « Exporter ».

Come si vede si tratta di cifre che si avviciano sensibilmente a quelle fornite dalle autorità marittime inglesi. Ma bisogna ancora attendere qualche ora prima di avere un bilancio definitivo.

Pochissimo si sa sulle cause della sciagura. Un meteorista sbarcato a Casablanca ha detto di esser convinto che l'incendio sia scoppiato nel salone da barbiere della nave. Ho scorto il fumo uscire dal locale — ha detto la donna — ed ho scorto poi un membro dell'equipaggio che si dava da fare attorno alle valvole antincendio.

Questa dichiarazione sembra confermata da quello che ha narrato il marconista del « Lakonia », Dimitris Zeginis, sbarcato a Casablanca. La sua cabina si trovava accanto alla sala del barbiere e dopo pochi minuti la temperatura all'interno di essa divenne quella di un forno. « Nessuno essere umano avrebbe potuto continuare a rimanere dentro per lanciare i dispacci — ha detto Zeginis — Allora ho innestato l'automatico che consente alla trasmittente di continuare a lanciare il segnale SOS e mi sono posto in salvo ».

Si sviluppa intanto violentissima la polemica sulle condizioni in cui si trovava la nave al momento del disastro, sulla sua efficienza e su quella degli apparati di sicurezza che erano impiantati a bordo. Le responsabilità della compagnia armatrice appaiono pesanti. E ad appesantirle ancora di più sono venute alcune gravi dichiarazioni del direttore generale della compagnia John Goulardis, il quale, nel magnificare i recenti lavori di ammodernamento che erano stati effettuati a bordo del « Lakonia », ha finito per ammettere implicitamente che l'unità era ormai decrepita e priva di quei requisiti di sicurezza che si richiedono agli scafi impiegati nei servizi di crociera del genere di quello effettuato dalla nave bruciata.

Tra i lavori di ammodernamento, infatti, la compagnia greca non aveva creduto opportuno far eseguire proprio quelli riguardanti il settore antincendio. Su tutte le moderne unità è impiantato il cosiddetto sistema a pioggia. Si tratta di un sistema grazie al quale, quando in un locale della nave, per un principio di incendio o per qualsiasi altro motivo, la temperatura supera un determinato margine di sicurezza, il locale stesso viene abbondantemente irrorato da apposite tubature che corrono lungo i soffitti. Si estingue così sul sorgere qualsiasi pericoloso focolaio



Una veduta aerea del « Lakonia » in fiamme.

ed il sistema ha dato prova della sua efficacia in casi innumerevoli. Sul « Lakonia » invece l'unico sistema di emergenza in funzione era costituito da speciali « fusibili » i quali, nel caso di un anormale aumento della temperatura in qualche settore della nave, provocavano l'entrata in azione delle sonnerie di allarme.

Prestando fede a quel che hanno raccontato alcuni dei superstiti, a bordo del piroscafo invece non suonò alcun allarme. Segno dunque non solo che il sistema poco sicuro non ha funzionato ma che la sua revisione, prima della partenza da Southampton, non era stata effettuata a fondo.

La compagnia armatrice si trova con le spalle al sicuro, in quanto la nave era coperta da un'assicurazione di oltre tre milioni di dollari. Ma la sete di profitto che ha spinto i proprietari a rastrellare le pingui somme (si ricordi che un biglietto sul « Lakonia » costava oltre seicentomila lire) che i ricchi ed infreddoliti turisti inglesi erano disposti a versare per godersi il sole delle Canarie, mettendo a loro disposizione la « Carretta », sia pure ben ricamata, finirà per costare agli azionisti della « Greek Line » una perdita di prestigio difficilmente rimediabile.

Ciò spiega in parte l'inesistente reazione della società contro la violenta campagna di stampa che è scatenata da parte dei giornali inglesi sul comportamento dell'equipaggio al momento del sinistro. Ignorano le dichiarazioni del commissario della nave, l'italiano Oscar Boggeri, il quale assicura che, tranne qualche deprecabile eccezione, « tutti gli uomini hanno fatto il proprio dovere » per dar credito invece alle dichiarazioni di questo o quel turista che afferma il contrario.

Esaminando bene le varie testimonianze un fatto appare chiarissimo: dai primi istanti l'equipaggio si è premurato di dar la precedenza alle donne, ai bambini, ai vecchi. Quando i più deboli ed invalidi ebbero abbandonato la nave sulla scialuppa, è logico ed umano — anche se non coerente con le tradizionali leggi della marineria — che anche alcuni membri dell'equipaggio abbiano pensato alla loro personale salvezza. Si tenga presente anche che l'equipaggio non era del tutto omogeneo: si trovavano in esso greci, tedeschi, italiani, svizzeri. Anche in questo strano criterio di arruolamento debbono aver giocato non poco le direttrici finanziarie della « Greek Line ». In parole povere: rastrelliamo marittimi, meglio se disoccupati, ovunque possibile. Si risparmia parecchio e le cose marciano ugualmente. Solo che in un equipaggio di questo genere il tradizionale spirito di disciplina e di sacrificio sienta non poco ad affermarsi in modo adeguato. E in questa circostanza quindi che crediamo si possa ricercare la radice di qualche episodio che si è verificato durante l'abbandono della nave. Il silenzio della compagnia a questo proposito, anzi il suo manifesto disinteresse a di-

ho scorto poi un membro dell'equipaggio che si dava da fare attorno alle valvole antincendio.

Questa dichiarazione sembra confermata da quello che ha narrato il marconista del « Lakonia », Dimitris Zeginis, sbarcato a Casablanca. La sua cabina si trovava accanto alla sala del barbiere e dopo pochi minuti la temperatura all'interno di essa divenne quella di un forno. « Nessuno essere umano avrebbe potuto continuare a rimanere dentro per lanciare i dispacci — ha detto Zeginis — Allora ho innestato l'automatico che consente alla trasmittente di continuare a lanciare il segnale SOS e mi sono posto in salvo ».

Si sviluppa intanto violentissima la polemica sulle condizioni in cui si trovava la nave al momento del disastro, sulla sua efficienza e su quella degli apparati di sicurezza che erano impiantati a bordo. Le responsabilità della compagnia armatrice appaiono pesanti. E ad appesantirle ancora di più sono venute alcune gravi dichiarazioni del direttore generale della compagnia John Goulardis, il quale, nel magnificare i recenti lavori di ammodernamento che erano stati effettuati a bordo del « Lakonia », ha finito per ammettere implicitamente che l'unità era ormai decrepita e priva di quei requisiti di sicurezza che si richiedono agli scafi impiegati nei servizi di crociera del genere di quello effettuato dalla nave bruciata.

Tra i lavori di ammodernamento, infatti, la compagnia greca non aveva creduto opportuno far eseguire proprio quelli riguardanti il settore antincendio. Su tutte le moderne unità è impiantato il cosiddetto sistema a pioggia. Si tratta di un sistema grazie al quale, quando in un locale della nave, per un principio di incendio o per qualsiasi altro motivo, la temperatura supera un determinato margine di sicurezza, il locale stesso viene abbondantemente irrorato da apposite tubature che corrono lungo i soffitti. Si estingue così sul sorgere qualsiasi pericoloso focolaio

ed il sistema ha dato prova della sua efficacia in casi innumerevoli. Sul « Lakonia » invece l'unico sistema di emergenza in funzione era costituito da speciali « fusibili » i quali, nel caso di un anormale aumento della temperatura in qualche settore della nave, provocavano l'entrata in azione delle sonnerie di allarme.

Prestando fede a quel che hanno raccontato alcuni dei superstiti, a bordo del piroscafo invece non suonò alcun allarme. Segno dunque non solo che il sistema poco sicuro non ha funzionato ma che la sua revisione, prima della partenza da Southampton, non era stata effettuata a fondo.

La compagnia armatrice si trova con le spalle al sicuro, in quanto la nave era coperta da un'assicurazione di oltre tre milioni di dollari. Ma la sete di profitto che ha spinto i proprietari a rastrellare le pingui somme (si ricordi che un biglietto sul « Lakonia » costava oltre seicentomila lire) che i ricchi ed infreddoliti turisti inglesi erano disposti a versare per godersi il sole delle Canarie, mettendo a loro disposizione la « Carretta », sia pure ben ricamata, finirà per costare agli azionisti della « Greek Line » una perdita di prestigio difficilmente rimediabile.

Ciò spiega in parte l'inesistente reazione della società contro la violenta campagna di stampa che è scatenata da parte dei giornali inglesi sul comportamento dell'equipaggio al momento del sinistro. Ignorano le dichiarazioni del commissario della nave, l'italiano Oscar Boggeri, il quale assicura che, tranne qualche deprecabile eccezione, « tutti gli uomini hanno fatto il proprio dovere » per dar credito invece alle dichiarazioni di questo o quel turista che afferma il contrario.

Esaminando bene le varie testimonianze un fatto appare chiarissimo: dai primi istanti l'equipaggio si è premurato di dar la precedenza alle donne, ai bambini, ai vecchi. Quando i più deboli ed invalidi ebbero abbandonato la nave sulla scialuppa, è logico ed umano — anche se non coerente con le tradizionali leggi della marineria — che anche alcuni membri dell'equipaggio abbiano pensato alla loro personale salvezza. Si tenga presente anche che l'equipaggio non era del tutto omogeneo: si trovavano in esso greci, tedeschi, italiani, svizzeri. Anche in questo strano criterio di arruolamento debbono aver giocato non poco le direttrici finanziarie della « Greek Line ». In parole povere: rastrelliamo marittimi, meglio se disoccupati, ovunque possibile. Si risparmia parecchio e le cose marciano ugualmente. Solo che in un equipaggio di questo genere il tradizionale spirito di disciplina e di sacrificio sienta non poco ad affermarsi in modo adeguato. E in questa circostanza quindi che crediamo si possa ricercare la radice di qualche episodio che si è verificato durante l'abbandono della nave. Il silenzio della compagnia a questo proposito, anzi il suo manifesto disinteresse a di-

ed il sistema ha dato prova della sua efficacia in casi innumerevoli. Sul « Lakonia » invece l'unico sistema di emergenza in funzione era costituito da speciali « fusibili » i quali, nel caso di un anormale aumento della temperatura in qualche settore della nave, provocavano l'entrata in azione delle sonnerie di allarme.

Prestando fede a quel che hanno raccontato alcuni dei superstiti, a bordo del piroscafo invece non suonò alcun allarme. Segno dunque non solo che il sistema poco sicuro non ha funzionato ma che la sua revisione, prima della partenza da Southampton, non era stata effettuata a fondo.

La compagnia armatrice si trova con le spalle al sicuro, in quanto la nave era coperta da un'assicurazione di oltre tre milioni di dollari. Ma la sete di profitto che ha spinto i proprietari a rastrellare le pingui somme (si ricordi che un biglietto sul « Lakonia » costava oltre seicentomila lire) che i ricchi ed infreddoliti turisti inglesi erano disposti a versare per godersi il sole delle Canarie, mettendo a loro disposizione la « Carretta », sia pure ben ricamata, finirà per costare agli azionisti della « Greek Line » una perdita di prestigio difficilmente rimediabile.

Tutti salvi gli italiani

GENOVA, 26. Dopo le ore di ansia della vigilia, ieri la serenità è tornata nelle famiglie dei quattro genovesi imbarcati sul « Lakonia ». Tutti telefonati ai propri congiunti per avvertirli di essere in salvo. Si attende ora, per rendere completa la gioia delle famiglie, il rientro del capo commissario Oscar Boggeri, di 40 anni, dell'addetta al negozio di bordo Evelina Giovinetti, di 54 anni, del cameriere Giorgio Murat, di 30 anni, e di Dante Kalb, che si trovava sulla nave in qualità di crociera.

Quando gli uomini imbarcati sul suo scafo, ripetiamo, è più che sospetto e suona conferma indiretta a quanto siamo andati dicendo.

Della cosa del resto si parlerà anche nel parlamento inglese. Il portavoce del partito laburista per gli affari esteri, il deputato Patrick Gordon Walker, ha chiesto infatti che il governo inglese apra una pubblica inchiesta sull'incendio del « Lakonia ». E ciò nonostante che la nave appartenga ad una compagnia greca (l'inchiesta quindi dovrebbe essere condotta dal governo di Atene). Walker giustifica la sua richiesta con il fatto che quasi tutti i passeggeri della nave erano cittadini britannici e che la crociera era stata organizzata in Inghilterra.

Altri particolari si sono intanto appresi su come l'ultimo istante furono tratti in salvo il comandante della nave capitano Zarbis e i marinai che erano rimasti al suo fianco sino all'ultimo. Il fatto si è svolto in circostanze estremamente drammatiche. Il calore che emanava il transatlantico in fiamme era così intenso da non consentire l'accostarsi di una scialuppa di salvataggio proveniente dal mercantile belga « Charleville ». Perciò fu necessario sospingere verso il « Lakonia » un battello di gomma sul quale salirono il capitano ed i marinai. Essi poi presero a remare fino a raggiungere la scialuppa.

Qui a Gibilterra è intanto iniziato lo sbarco delle 55 salme che la portaerei « Centaur » ha recuperato in mare nei pressi della nave in fiamme. Molti avevano ancora addosso gli abiti da sera, altri solo biancheria intima. Quasi tutti sono morti per asfissamento. Le esequie si svolgeranno nella giornata di oggi. Tutti gli effetti personali appartenenti alle vittime sono stati sequestrati dalla polizia di Gibilterra in attesa dell'inchiesta del « coroner ». Saranno poi fatti recapitare alla società di navigazione del « Lakonia » per essere consegnati ai parenti.

I marinai greci e tedeschi della nave verranno rimpatriati nei rispettivi paesi con la collaborazione dei consolati di Londra.

Mari in tempesta

Affondano 9 battelli 58 marinai dispersi

In una serie di naufragi di piccoli battelli — nel Pacifico ed nel Mediterraneo — risultano dispersi 58 marinai e affondate nove imbarcazioni. Tre pescherecci e 32 uomini d'equipaggio sono scomparsi in un violento uragano abbattutosi sulle coste meridionali della Corea. Al largo di Capo Noma è affondato il peschereccio giapponese « Manyahi 2 » di 15 uomini che si trovavano a bordo non si hanno notizie.

Altri 6 sono i dispersi del peschereccio portoghese « Frei Bartomeu dos Martires » affondato al largo del Portogallo settentrionale: gli uomini del « Sea Rider », un peschereccio statunitense, sono stati invece salvati dagli elicotteri della marina. Il battello è affondato nel Golfo del Messico e naufragato il mercantile messicano « Ipa » che faceva rotta verso il porto di Vera Cruz. Sette uomini del

equipaggio si sarebbero salvati, cinque risultano dispersi. L'« Ara », una piccola imbarcazione di Amburgo, è naufragata al largo dell'isola olandese di Vlieland. I tre uomini dell'equipaggio sono stati tratti in salvo da una nave norvegese. Il mercantile greco « Anzonia », arenatosi presso Capo Bon nel Golfo di Tunisia, ha lanciato l'SOS. Un rimorchiatore tedesco, lo « Hevec », salpato da Biserta sta dirigendosi sul luogo. Non si teme per l'equipaggio.