

Prima di recarsi in ferie ricordate di fare  
L'ABBONAMENTO ESTIVO ALL'UNITÀ  
per 2 mesi con l'edizione del lunedì . . . . . L. 1.200  
per 1 mese » » » » » 600  
per 15 giorni » » » » » 300  
per 7 giorni » » » » » 160  
Effettuato il pagamento sul conto corrente postale n. 1/29195  
Intestato a: Ufficio abbonamenti Unità - Via Quattro Novembre 149 - ROMA - almeno 10 giorni prima della partenza indicando con esattezza: NOME - COGNOME - INDIRIZZO e la pagina di CRONACA CHE SI DESIDERÀ

# l'Unità

ORGANO DEL PARTITO COMUNISTA ITALIANO

ANNO XXXIII (Nuova Serie) - N. 205

VENERDÌ 27 LUGLIO 1956

I primi comizi del "Mese"

Domenica:  
TERRACINI a  
Montelupo  
LI CAUSI a To-  
rino  
ADAMOLI a Va-  
rese



Terracini . . . . . Li Causi

Una copia L. 25 - Arretrata L. 30

IL NOSTRO PIÙ MODERNO TRANSATLANTICO GIACE A 67 METRI IN FONDO ALL'OCEANO

## L'«Andrea Doria», è colata a picco 11 ore dopo esser stata speronata

Lo scontro nella nebbia alle 23,20 locali (ore 4,20 italiane) con il piroscafo svedese Stockholm - La disperata e vana lotta del Comandante e dell'equipaggio per evitare il naufragio - La drammatica opera di soccorso - Alle 10,15 (15,15 italiane) l'Andrea Doria è scomparsa nei flutti

## 9 morti, 95 passeggeri ancora mancanti, centinaia di feriti

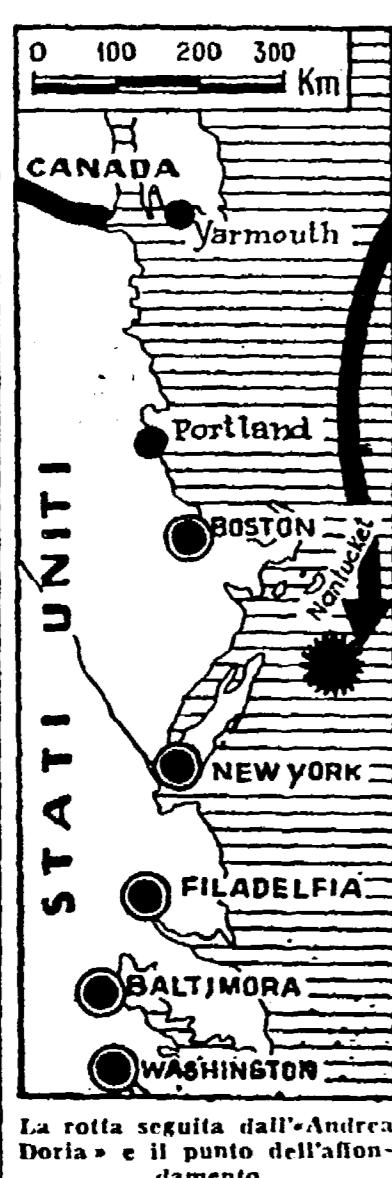
### L'Andrea Doria deve risorgere

GENOVA, 26 luglio. — È facile smarriti di fronte ad una catastrofe così grande. Perché il primo sentimento, la prima emozione, è quella di un doloroso sgomento. Pare impossibile che una così grande nave, fatta di fronte al lavoro umano, così perfetto in ogni sua parte, così straordinariamente possente, possa, ad un tratto, scomparire, annegarsi.

«Andrea Doria», deve risorgere. La marina italiana deve essere fatta più grande e più forte.

Centinaia di lavoratori del mare torneranno in patria, non più a bordo della bella nave, che essi facevano ordinata e luminosa, come una moderna organica città. Tornino qui, al loro ritorno, gli segni concreti di una ripresa immediata per il loro lavoro, per il bene del Paese, per riportare ovunque, con la loro onesta fatica, il messaggio di progresso, che hanno tenacemente difeso fino all'ultimo, lottando contro la morte.

GELASIO ADAMOLI



La rotta seguita dall'«Andrea Doria» e il punto dell'affondamento

### La tragedia

#### NOSTRO SERVIZIO PARTICOLARE

NEW YORK, 26 — Alle ore 10,15 di questa mattina il transatlantico italiano «Andrea Doria», uno dei più belle navi della marina mercantile italiana e mondiale, è affondato al largo dell'isola di Nantucket (Nuova Scozia), a trecento miglia dal porto di New York, dove era diretto, in seguito a collisione con il piroscafo svedese «Stockholm». La nave si è depositata sul fondo a una profondità di 67 metri. Lo «Stockholm», danneggiato a prua, ha potuto riprendere la navigazione verso New York, dove anche oggi è diretto.

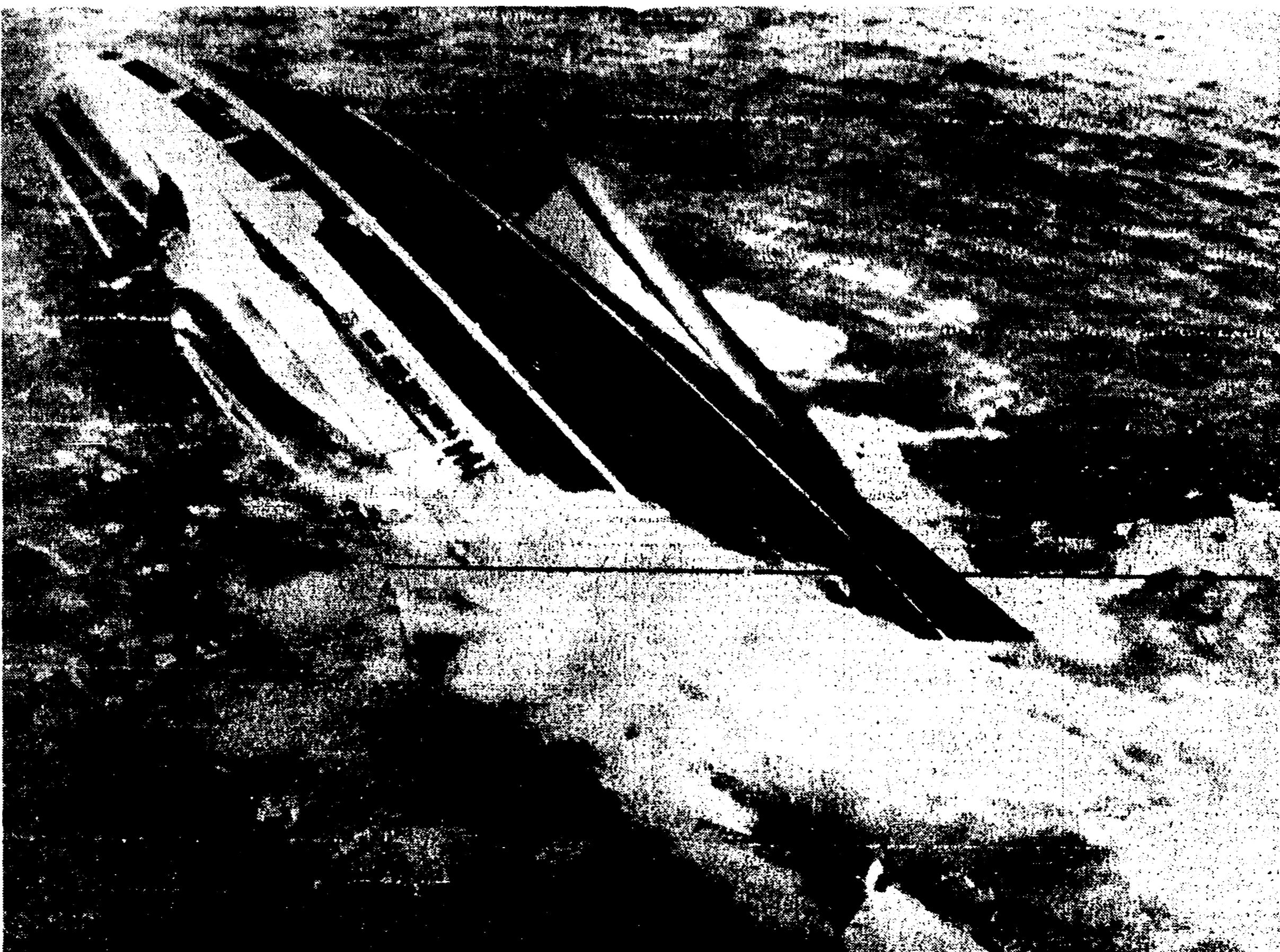
Nove i morti (ma un esempio preciso potrà essere fatto solo domani), speranzicamente dispersi, centinaia i feriti in questo dramma marittimo, che per le sue proporzioni si colloca fra i più gravi disastri della storia.

Si trattava di navi moderne, equipaggiate con gli strumenti più perfezionati per prevenire incidenti del genere e ripetere, poco meno di un'ora, una collisione, corrispondente alle 5 del mattino in Italia), circa 200 miglia a nord-est di New York, per ragioni che sono ancora ignote. L'«Andrea Doria» e lo «Stockholm» sono entrate in collisione. Possedevano compatti che avrebbero dovuto individuare un qualsiasi ostacolo a miglia di distanza anche nella nebbia più fitta, erano uniti, rispettivamente, da linee radiofoniche che in teoria sono tali da scongiurare ogni incerto di navigazione, eppure un elemento imprevisto, la cui natura sarà stabilito dall'inchiesta, ha messo a repentaglio, sia pure per breve tempo, la vita di 1.709 passeggeri e componenti l'equipaggio dell'«Andrea Doria», ed ha causato l'affondamento della splendida nave.

Si deve soltanto ad una operazione di soccorso che non ha precedenti nella storia.

SAM BLACKMAN

(Continua in 6, pag. 1, col.)



### Minuto per minuto i messaggi fra le navi

NEW YORK, 26. — Ecco un resoconto cronologico degli messaggi radio scambiati dall'«Andrea Doria» e dal «Stockholm» e dalle navi di salvataggio.

Poco prima delle 23,15 si sono avuti quasi simultaneamente segnali S.O.S. della «Andrea Doria» e dello «Stockholm».

Alle 23,25, la radio della guardia costiera di East Mitchens (Long Island) comunicava al quartier generale di New York il seguente messaggio: «La «Andrea Doria» e lo «Stockholm» sono entrati in collisione alle ore 23,20 nel punto di latitudine 40,30 nord di longitudine 69,53 ovest.

L'ora successiva è stata impiegata per verificare la posizione delle navi, per non farci a tutti i battenti della guardia costiera e alle navi mercantili in rotta in quella zona di correre in aiuto.

Ore 0,21 dallo «Stockholm»: «Siamo fortemente in pericolo. L'intera prua è sanguinosa. Dobbiamo rimanere nella nostra posizione. Se voi («Andrea Doria») potete calare in mare le nostre scialuppe, noi le raccolgeremo».

Ore 0,21 risposta della «Andrea Doria»: «Dovete assolutamente navigare verso di noi».

Ore 0,30 dal mercantile «Cape Ann»: «Siamo tra le due navi. Abbiamo due scialuppe di salvataggio».

Ore 0,45 da una nave della guardia costiera: «Siamo a 10 miglia; abbiamo 18 scialuppe».

Ore 1,12 dalla «Andrea Doria»: «Abbiamo bisogno di



NEW YORK — I due momenti conclusivi della spaventosa tragedia nell'Atlantico. Nella foto in alto: la chiglia rovesciata, le eliche rivolte verso il cielo, l'«Andrea Doria» sta per affondare. Nella foto sotto: l'estremo istante. Solo la poppa emerge ancora, mentre tutto il resto della nave è già sommerso dai flutti. (radiofoto)

## Il governo e i ferrovieri

Abbiamo avuto più volte occasione di dichiarare che l'accumularsi dei problemi insoluti a danno dei ferrovieri non era del tutto imputabile al ministro dei Trasporti. Abbiamo, anzi, riconosciuto che, nel corso dell'ultimo anno, qualche cosa di nuovo, sia pure di carattere marginale, si era potuto realizzare; e di un certo suo atteggiamento conciliativo, il Sindacato ferrovieri italiani ha dato atto all'on. Angelini. Tuttavia, dopo il secco comunicato dinamato mercantile dal Consiglio dei ministri, altrettanto apertamente siamo costretti a rivedere questo nostro atteggiamento.

Il Consiglio dei ministri ha infatti detto, tra l'altro, che «nessuna nuova proposta di provvedimenti legislativi che comportino nuovi oneri finanziari può essere presa in considerazione». E poiché è risaputo che ogni rivendicazione sindacale comporta, in minore o maggiore misura, un qualche onere finanziario, questo vuol dire che il governo non ha risposto «no» a una o due delle rivendicazioni dei ferrovieri, ma a tutte le richieste presentate. Si tratta, dunque, di una posizione oltranzista che non può non essere severamente giudicata dall'opinione pubblica.

Non solo, ma lo stesso ministro dei Trasporti viene a trovarsi, in seguito a questa presa di posizione assolutamente intransigente, in una situazione assai contraddittoria e moralmente insostenibile.

Per quanto riguarda l'applicazione degli scatti bientali illimitati, non si tratta di «violare con la retroattività dei provvedimenti decretati», la legge delegante, l'espressione della volontà del Parlamento. Si tratta, invece, di riparare alle conseguenze assurde e assolutamente inaccettabili di una decisione che sacrifichasse gli interessi dei ferrovieri. Perfino sotto le armi, gli ordini sbagliati non si eseguono.

Ma dove la posizione del ministro diventa personalmente insostenibile — dopo il comunicato del governo — è nella questione delle nuove tasse di stipendio.

Lasciamo parlare i fatti. Fin dal dicembre dello scorso anno, i ministri Angelini e Gonella riconobbero ufficialmente che la cosiddetta tabella unica Gava non poteva essere applicata ai ferrovieri. Analoghi, aperti riconoscimenti sono stati ripetuti più volte dal ministro Angelini in questi ultimi mesi. Il 19 giugno scorso, sempre in base a questo presupposto fondamentale, il ministro dei Trasporti invitò le organizzazioni sindacali dei ferrovieri a presentare le loro richieste sui nuovi stipendi; ciò che queste fecero, tutte d'accordo, il 26 dello stesso mese. L'on. Angelini si impegnò ad esaminarle entro pochi giorni, di concerto con gli altri ministri interessati.

Da allora, però, nonostante i numerosi solleciti, un silenzio assoluto venne mantenuto sulla importante questione. Ed è appunto contro questo sconcertante silenzio, oltre che per tutti gli altri problemi e richieste, che si è fatto lo sciopero, riuscito così pienamente.

E' venuto ora il comunicato del governo completamente negativo, specie per quanto riguarda i nuovi oneri finanziari. Il governo ed il ministro dei Trasporti pensavano, forse, che il risultato della tabella Gava, da parte del S.P.I., volesse discriminare una proposta di diminuzione degli stipendi dei ferrovieri? Non era invece evidente che, essendo stata riconosciuta da tutti, e perfino dallo stesso governo, l'impossibilità di applicare la tabella Gava ai ferrovieri, i nuovi stipendi dei ferrovieri avrebbero dovuto apportare un certo aggravio finanziario allo Stato?

Chi ha allora preso in mano i ferrovieri, il governo che risponde «no» o il ministro dei Trasporti che aveva promesso «sì»?

Il comunicato del governo non dice, infine, neanche una parola sulle altre richieste di carattere giuridico e normativo, quali ad esempio il nuovo regolamento del personale, la durata del lavoro, il miglioramento delle competenze accessorie, generali e particolari, la sistemazione dei dipendenti degli appalti e degli assunzioni, dei pensionati, e su altri problemi.

Risulta da ciò che i ferrovieri non possono accettare il contenuto del comunicato governativo, non solo per il suo carattere completamente negativo, ma anche perché, dopo le ripetute promesse del ministro, esso suona come una beffa alle loro legittime aspettative.

A nostro parere, il governo ha tutte le possibilità per venire incontro alle aspettative dei ferrovieri, evitando così un ulteriore acutizzarsi della grave vertenza. Il S.P.I. come sempre, si augura sinceramente che ciò avvenga. Diversamente, la lotta non potrà che essere continuata e intensificata a molto breve scadenza.

CESARE MASSINI

## NUOVA CONFERMA AL RINCARO DEL COSTO DELLA VITA

# L'indennità di contingenza aumentata di un altro punto per agosto-settembre

Oggi il Comitato prezzi aumenterebbe le tariffe ferroviarie per le merci Un documento del P.S.I. e dell'U.S.I. per una politica di unità socialista

Tutta la stampa nazionale ha ieri dedicato congruo spazio al problema dell'aumento dei prezzi nel settore particolarmente delicato dei generi alimentari. Ogni giornale ha trattato la grave questione dal proprio punto di vista, e, in generale, la maggior parte dei fogli borghesi, pur manifestando scetticismo per provvedimenti-freno che il governo potrà prendere, ha deciso di individuare la causa della corsa al rialzo nelle spese diuguali degli intermediari fra produttore e consumatore, nel circolo vizioso che si proiettarebbe, con le forze che si riconoscono, a raffigurare, per una politica di unità socialista, come è detto nell'ultima risoluzione della direzione del P.S.I., è cominciato dalla discussione che si apre in seno al P.C.I. Se i problemi posti dal congresso di Mosca investono più direttamente i partiti comunisti, è altrettanto vero che questi problemi interessano tutti i lavoratori che lottano per il socialismo. Non bisogna mai dimenticare che la base di una politica socialista, conseguente sul movimento di classe, che tende a realizzare pienamente la indissolubilità dei valori della democrazia e del socialismo, apprezzano nuove più ampie prospettive di espansione e di successo del socialismo in tutto il mondo. Constatato il pieno accordo su una politica sindacale fondata sull'unità dei lavoratori nella CGIL, e su una politica estera ispirata ai principi della sintonia e della coesistenza, i rappresentanti delle due segherie ritengono utile e necessario mantenere e sviluppare anche attraverso concrete iniziative, i rapporti di collaborazione che si sono stabiliti nel corso della recente esperienza di lavoro e di lotta.

Nel commento che Risorgimento socialista, organo dell'U.S.I., fa seguire al comunicato, è detto, fra l'altro, che «una politica di unità socialista non può essere confusa con un generico paternale sentimentalismo, né può ridursi, come vorrebbe la destra socialdemocratica, a uno strumento di discriminazione anticomunista e di frattura del movimento operaio. La storia degli ultimi anni ha rivelato anzitutto che l'accordo viene discusso e difeso da tutti coloro che vorrebbero risolvere i problemi del prezzo di vendita del prodotto, ci, il limitrofo soltanto a notare che gli stessi giornali che hanno riferito pontificato sulle «bramose di placher» dei lavoratori, hanno accreditato la proposta che oggi si riunirà nuovamente il Comitato Interministeriale. Prezzi per approntare un ulteriore aumento alle tariffe ferroviarie di trasporto merci. Se consideriamo che, attualmente, le tariffe ferroviarie provocano il raddoppio del prezzo di vendita del prodotto, di quasi tutti gli articolati, si riconosce che, oltre tutto, i costi di produzione della pietra, materia prima fondamentale per la produzione dei concini chimici perfezionati sono sensibilmente diminuiti negli ultimi anni. Alla base di queste non rosee prospettive, del tutto demagogiche, si aggiungono le preoccupazioni del governo. Al termine della riunione, per l'insediamento del comitato dei sei ministri per l'attuazione del piano-Nonari, il sottosegretario Ferrari Aggradi ha tracciato una sorta di programma economico per il futuro. Programma che sarà soprattutto esaminato con maggiore approfondimento perché parte dal presupposto — non ancora controllato e tuttavia abbastanza significativo — che l'incremento della produzione industriale è stato nell'ultimo anno del 7 per cento, mentre quello agricolo è diminuito dell'1 per cento, presentandosi «piuttosto affaticato».

Al di là di ogni polemica, la dimostrazione più palese dell'inconscia e delle argomentazioni riferite è stata in ogni caso, ieri stesso, al ministro degli Interni che interrogava il sottosegretario Terracini, ha rivolto al ministro dei Trasporti la domanda: «Perché, oltre tutto, i costi di produzione della pietra, materia prima fondamentale per la produzione dei concini chimici perfezionati sono sensibilmente diminuiti negli ultimi anni. Alla base di queste non rosee prospettive, del tutto demagogiche, si aggiungono le preoccupazioni del governo. Al termine della riunione, per l'insediamento del comitato dei sei ministri per l'attuazione del piano-Nonari, il sottosegretario Ferrari Aggradi ha tracciato una sorta di programma economico per il futuro. Programma che sarà soprattutto esaminato con maggiore approfondimento perché parte dal presupposto — non ancora controllato e tuttavia abbastanza significativo — che l'incremento della produzione industriale è stato nell'ultimo anno del 7 per cento, mentre quello agricolo è diminuito dell'1 per cento, presentandosi «piuttosto affaticato».

Al di là di ogni polemica, la dimostrazione più palese dell'inconscia e delle argomentazioni riferite è stata in ogni caso, ieri stesso, al ministro degli Interni che interrogava il sottosegretario Terracini, ha rivolto al ministro dei Trasporti la domanda: «Perché, oltre tutto, i costi di produzione della pietra, materia prima fondamentale per la produzione dei concini chimici perfezionati sono sensibilmente diminuiti negli ultimi anni. Alla base di queste non rosee prospettive, del tutto demagogiche, si aggiungono le preoccupazioni del governo. Al termine della riunione, per l'insediamento del comitato dei sei ministri per l'attuazione del piano-Nonari, il sottosegretario Ferrari Aggradi ha tracciato una sorta di programma economico per il futuro. Programma che sarà soprattutto esaminato con maggiore approfondimento perché parte dal presupposto — non ancora controllato e tuttavia abbastanza significativo — che l'incremento della produzione industriale è stato nell'ultimo anno del 7 per cento, mentre quello agricolo è diminuito dell'1 per cento, presentandosi «piuttosto affaticato».

Al di là di ogni polemica, la dimostrazione più palese dell'inconscia e delle argomentazioni riferite è stata in ogni caso, ieri stesso, al ministro degli Interni che interrogava il sottosegretario Terracini, ha rivolto al ministro dei Trasporti la domanda: «Perché, oltre tutto, i costi di produzione della pietra, materia prima fondamentale per la produzione dei concini chimici perfezionati sono sensibilmente diminuiti negli ultimi anni. Alla base di queste non rosee prospettive, del tutto demagogiche, si aggiungono le preoccupazioni del governo. Al termine della riunione, per l'insediamento del comitato dei sei ministri per l'attuazione del piano-Nonari, il sottosegretario Ferrari Aggradi ha tracciato una sorta di programma economico per il futuro. Programma che sarà soprattutto esaminato con maggiore approfondimento perché parte dal presupposto — non ancora controllato e tuttavia abbastanza significativo — che l'incremento della produzione industriale è stato nell'ultimo anno del 7 per cento, mentre quello agricolo è diminuito dell'1 per cento, presentandosi «piuttosto affaticato».

Al di là di ogni polemica, la dimostrazione più palese dell'inconscia e delle argomentazioni riferite è stata in ogni caso, ieri stesso, al ministro degli Interni che interrogava il sottosegretario Terracini, ha rivolto al ministro dei Trasporti la domanda: «Perché, oltre tutto, i costi di produzione della pietra, materia prima fondamentale per la produzione dei concini chimici perfezionati sono sensibilmente diminuiti negli ultimi anni. Alla base di queste non rosee prospettive, del tutto demagogiche, si aggiungono le preoccupazioni del governo. Al termine della riunione, per l'insediamento del comitato dei sei ministri per l'attuazione del piano-Nonari, il sottosegretario Ferrari Aggradi ha tracciato una sorta di programma economico per il futuro. Programma che sarà soprattutto esaminato con maggiore approfondimento perché parte dal presupposto — non ancora controllato e tuttavia abbastanza significativo — che l'incremento della produzione industriale è stato nell'ultimo anno del 7 per cento, mentre quello agricolo è diminuito dell'1 per cento, presentandosi «piuttosto affaticato».

Al di là di ogni polemica, la dimostrazione più palese dell'inconscia e delle argomentazioni riferite è stata in ogni caso, ieri stesso, al ministro degli Interni che interrogava il sottosegretario Terracini, ha rivolto al ministro dei Trasporti la domanda: «Perché, oltre tutto, i costi di produzione della pietra, materia prima fondamentale per la produzione dei concini chimici perfezionati sono sensibilmente diminuiti negli ultimi anni. Alla base di queste non rosee prospettive, del tutto demagogiche, si aggiungono le preoccupazioni del governo. Al termine della riunione, per l'insediamento del comitato dei sei ministri per l'attuazione del piano-Nonari, il sottosegretario Ferrari Aggradi ha tracciato una sorta di programma economico per il futuro. Programma che sarà soprattutto esaminato con maggiore approfondimento perché parte dal presupposto — non ancora controllato e tuttavia abbastanza significativo — che l'incremento della produzione industriale è stato nell'ultimo anno del 7 per cento, mentre quello agricolo è diminuito dell'1 per cento, presentandosi «piuttosto affaticato».

Al di là di ogni polemica, la dimostrazione più palese dell'inconscia e delle argomentazioni riferite è stata in ogni caso, ieri stesso, al ministro degli Interni che interrogava il sottosegretario Terracini, ha rivolto al ministro dei Trasporti la domanda: «Perché, oltre tutto, i costi di produzione della pietra, materia prima fondamentale per la produzione dei concini chimici perfezionati sono sensibilmente diminuiti negli ultimi anni. Alla base di queste non rosee prospettive, del tutto demagogiche, si aggiungono le preoccupazioni del governo. Al termine della riunione, per l'insediamento del comitato dei sei ministri per l'attuazione del piano-Nonari, il sottosegretario Ferrari Aggradi ha tracciato una sorta di programma economico per il futuro. Programma che sarà soprattutto esaminato con maggiore approfondimento perché parte dal presupposto — non ancora controllato e tuttavia abbastanza significativo — che l'incremento della produzione industriale è stato nell'ultimo anno del 7 per cento, mentre quello agricolo è diminuito dell'1 per cento, presentandosi «piuttosto affaticato».

Al di là di ogni polemica, la dimostrazione più palese dell'inconscia e delle argomentazioni riferite è stata in ogni caso, ieri stesso, al ministro degli Interni che interrogava il sottosegretario Terracini, ha rivolto al ministro dei Trasporti la domanda: «Perché, oltre tutto, i costi di produzione della pietra, materia prima fondamentale per la produzione dei concini chimici perfezionati sono sensibilmente diminuiti negli ultimi anni. Alla base di queste non rosee prospettive, del tutto demagogiche, si aggiungono le preoccupazioni del governo. Al termine della riunione, per l'insediamento del comitato dei sei ministri per l'attuazione del piano-Nonari, il sottosegretario Ferrari Aggradi ha tracciato una sorta di programma economico per il futuro. Programma che sarà soprattutto esaminato con maggiore approfondimento perché parte dal presupposto — non ancora controllato e tuttavia abbastanza significativo — che l'incremento della produzione industriale è stato nell'ultimo anno del 7 per cento, mentre quello agricolo è diminuito dell'1 per cento, presentandosi «piuttosto affaticato».

Al di là di ogni polemica, la dimostrazione più palese dell'inconscia e delle argomentazioni riferite è stata in ogni caso, ieri stesso, al ministro degli Interni che interrogava il sottosegretario Terracini, ha rivolto al ministro dei Trasporti la domanda: «Perché, oltre tutto, i costi di produzione della pietra, materia prima fondamentale per la produzione dei concini chimici perfezionati sono sensibilmente diminuiti negli ultimi anni. Alla base di queste non rosee prospettive, del tutto demagogiche, si aggiungono le preoccupazioni del governo. Al termine della riunione, per l'insediamento del comitato dei sei ministri per l'attuazione del piano-Nonari, il sottosegretario Ferrari Aggradi ha tracciato una sorta di programma economico per il futuro. Programma che sarà soprattutto esaminato con maggiore approfondimento perché parte dal presupposto — non ancora controllato e tuttavia abbastanza significativo — che l'incremento della produzione industriale è stato nell'ultimo anno del 7 per cento, mentre quello agricolo è diminuito dell'1 per cento, presentandosi «piuttosto affaticato».

Al di là di ogni polemica, la dimostrazione più palese dell'inconscia e delle argomentazioni riferite è stata in ogni caso, ieri stesso, al ministro degli Interni che interrogava il sottosegretario Terracini, ha rivolto al ministro dei Trasporti la domanda: «Perché, oltre tutto, i costi di produzione della pietra, materia prima fondamentale per la produzione dei concini chimici perfezionati sono sensibilmente diminuiti negli ultimi anni. Alla base di queste non rosee prospettive, del tutto demagogiche, si aggiungono le preoccupazioni del governo. Al termine della riunione, per l'insediamento del comitato dei sei ministri per l'attuazione del piano-Nonari, il sottosegretario Ferrari Aggradi ha tracciato una sorta di programma economico per il futuro. Programma che sarà soprattutto esaminato con maggiore approfondimento perché parte dal presupposto — non ancora controllato e tuttavia abbastanza significativo — che l'incremento della produzione industriale è stato nell'ultimo anno del 7 per cento, mentre quello agricolo è diminuito dell'1 per cento, presentandosi «piuttosto affaticato».

Al di là di ogni polemica, la dimostrazione più palese dell'inconscia e delle argomentazioni riferite è stata in ogni caso, ieri stesso, al ministro degli Interni che interrogava il sottosegretario Terracini, ha rivolto al ministro dei Trasporti la domanda: «Perché, oltre tutto, i costi di produzione della pietra, materia prima fondamentale per la produzione dei concini chimici perfezionati sono sensibilmente diminuiti negli ultimi anni. Alla base di queste non rosee prospettive, del tutto demagogiche, si aggiungono le preoccupazioni del governo. Al termine della riunione, per l'insediamento del comitato dei sei ministri per l'attuazione del piano-Nonari, il sottosegretario Ferrari Aggradi ha tracciato una sorta di programma economico per il futuro. Programma che sarà soprattutto esaminato con maggiore approfondimento perché parte dal presupposto — non ancora controllato e tuttavia abbastanza significativo — che l'incremento della produzione industriale è stato nell'ultimo anno del 7 per cento, mentre quello agricolo è diminuito dell'1 per cento, presentandosi «piuttosto affaticato».

Al di là di ogni polemica, la dimostrazione più palese dell'inconscia e delle argomentazioni riferite è stata in ogni caso, ieri stesso, al ministro degli Interni che interrogava il sottosegretario Terracini, ha rivolto al ministro dei Trasporti la domanda: «Perché, oltre tutto, i costi di produzione della pietra, materia prima fondamentale per la produzione dei concini chimici perfezionati sono sensibilmente diminuiti negli ultimi anni. Alla base di queste non rosee prospettive, del tutto demagogiche, si aggiungono le preoccupazioni del governo. Al termine della riunione, per l'insediamento del comitato dei sei ministri per l'attuazione del piano-Nonari, il sottosegretario Ferrari Aggradi ha tracciato una sorta di programma economico per il futuro. Programma che sarà soprattutto esaminato con maggiore approfondimento perché parte dal presupposto — non ancora controllato e tuttavia abbastanza significativo — che l'incremento della produzione industriale è stato nell'ultimo anno del 7 per cento, mentre quello agricolo è diminuito dell'1 per cento, presentandosi «piuttosto affaticato».

Al di là di ogni polemica, la dimostrazione più palese dell'inconscia e delle argomentazioni riferite è stata in ogni caso, ieri stesso, al ministro degli Interni che interrogava il sottosegretario Terracini, ha rivolto al ministro dei Trasporti la domanda: «Perché, oltre tutto, i costi di produzione della pietra, materia prima fondamentale per la produzione dei concini chimici perfezionati sono sensibilmente diminuiti negli ultimi anni. Alla base di queste non rosee prospettive, del tutto demagogiche, si aggiungono le preoccupazioni del governo. Al termine della riunione, per l'insediamento del comitato dei sei ministri per l'attuazione del piano-Nonari, il sottosegretario Ferrari Aggradi ha tracciato una sorta di programma economico per il futuro. Programma che sarà soprattutto esaminato con maggiore approfondimento perché parte dal presupposto — non ancora controllato e tuttavia abbastanza significativo — che l'incremento della produzione industriale è stato nell'ultimo anno del 7 per cento, mentre quello agricolo è diminuito dell'1 per cento, presentandosi «piuttosto affaticato».

Al di là di ogni polemica, la dimostrazione più palese dell'inconscia e delle argomentazioni riferite è stata in ogni caso, ieri stesso, al ministro degli Interni che interrogava il sottosegretario Terracini, ha rivolto al ministro dei Trasporti la domanda: «Perché, oltre tutto, i costi di produzione della pietra, materia prima fondamentale per la produzione dei concini chimici perfezionati sono sensibilmente diminuiti negli ultimi anni. Alla base di queste non rosee prospettive, del tutto demagogiche, si aggiungono le preoccupazioni del governo. Al termine della riunione, per l'insediamento del comitato dei sei ministri per l'attuazione del piano-Nonari, il sottosegretario Ferrari Aggradi ha tracciato una sorta di programma economico per il futuro. Programma che sarà soprattutto esaminato con maggiore approfondimento perché parte dal presupposto — non ancora controllato e tuttavia abbastanza significativo — che l'incremento della produzione industriale è stato nell'ultimo anno del 7 per cento, mentre quello agricolo è diminuito dell'1 per cento, presentandosi «piuttosto affaticato».

Al di là di ogni polemica, la dimostrazione più palese dell'inconscia e delle argomentazioni riferite è stata in ogni caso, ieri stesso, al ministro degli Interni che interrogava il sottosegretario Terracini, ha rivolto al ministro dei Trasporti la domanda: «Perché, oltre tutto, i costi di produzione della pietra, materia prima fondamentale per la produzione dei concini chimici perfezionati sono sensibilmente diminuiti negli ultimi anni. Alla base di queste non rosee prospettive, del tutto demagogiche, si aggiungono le preoccupazioni del governo. Al termine della riunione, per l'insediamento del comitato dei sei ministri per l'attuazione del piano-Nonari, il sottosegretario Ferrari Aggradi ha tracciato una sorta di programma economico per il futuro. Programma che sarà soprattutto esaminato con maggiore approfondimento perché parte dal presupposto — non ancora controllato e tuttavia abbastanza significativo — che l'incremento della produzione industriale è stato nell'ultimo anno del 7 per cento, mentre quello agricolo è diminuito dell'1 per cento, presentandosi «piuttosto affaticato».



Il cronista riceve  
dalle 17 alle 22

# Cronaca di Roma

Telefono diretto  
numero 683-869

60 MILA OPERAI DI ROMA E PROVINCIA IN AGITAZIONE

## Un anno di lotta degli edili

La resistenza padronale alle rivendicazioni della categoria è un attacco al tenore di vita di tutti i lavoratori - Scandalosa violazione delle norme contrattuali - L'atteggiamento della CISL

Ora è un anno, 60 000 lavoratori dell'edilizia di Roma e della provincia iniziarono la lotta sindacale per la conquista della indennità di mensa, della indennità di trasporto, della indennità di consumo attrezzato.

La indennità di mensa fu richiesta perché ai lavoratori fu consentito di potersi alimentare un po' meglio e di consumare il pasto non in mezzo alla strada. L'indennità di trasporto era stata richiesta partendo dalla constatazione che i capi delle grandi scuole, i dirigenti, i funzionari, i lavoratori sono obbligati giornalmente a sopportare una spesa non inferiore a 150 lire per il trasporto e ciò oltre ai sacrifici delle ore tolte al sonno e alla cura della famiglia.

La richiesta infine della indennità consumo ferri era stata avanzata perché le maestranze, banchieri, hanno avanzato all'ACER la richiesta di un aumento della retribuzione, sotto forma di premio di produzione, motivata dalla necessità di compensare, almeno in parte, il maggior lavoro e il maggiore rendimento degli edili.

L'ACER, ancora una volta, ha risposto negativamente e dichiarato che non raccava l'opportunità e l'utilità di un incontro. Di qui la nuova finta della lotta sindacale, caratterizzata da lunghe scioperi, sostenuti unicamente dalla CGIL, dall'UIL e che avranno luogo anche nella settimana entrante.

Ancora una volta la CISL si tiene da parte, senza dare ai lavoratori interessati giustificazioni del suo atteggiamento. Così facendo aiuta l'ACER a mantenere la sua posizione, e fornisce argomenti alle au-

to di agire delle autorità. La lotta degli edili non può interessare, per le sue conseguenze, i metalmeccanici, i chimici, gli alimentari e i poligrafici, i trasporti e i gasisti, così come non può non interessare la popolazione, colpita dagli alti fitti, dalla speculazione delle aree, dall'accumulazione di profitti delle grandi società imprenditorie.

Attorno agli edili in lotta si deve costituire un fronte unito di lavoratori e di popolazione capace di costringere l'ACER a venire a più mili consigli, a trattare, ad avviare a soluzioni la vertenza.

MARIO MAMMUCARI

In corso le votazioni  
per la Roma-Nord

Si sono iniziati le votazioni per il rinnovo della Commissione interna alla ferrovia Roma-Nord. Le votazioni si proseguono con il seguente orario: venerdì 27, Viterbo, dalle ore 9.30 alle ore 18; sabato 28, Civitacastellana, dalle ore 8.30 alle ore 19.30.



LA FOTO  
del giorno

Lo sgombero intimato due giorni fa dal Comune alle dieci famiglie abitanti al n. 72 di vicolo del Vicario e che avrebbe dovuto effettuarsi ieri mattina non ha avuto luogo. Alle nove di ieri un funzionario della polizia si è presentato sul posto per assistere all'operazione, ma le famiglie, come si vede nella foto, si sono ammucchiate sulla soglia dei miserabili alloggi e hanno replicato alla intimazione reclamando una sistemazione decente.

DOVEVA ESSERE LIBERATO NEL 1973

## Un detenuto si impicca nel carcere di Rebibbia

Una severissima quanto assurda cortina di silenzio per nascondere il nome del detenuto e i particolari della tragedia

Un impressionante suicidio è avvenuto ieri nel carcere di Rebibbia. Un detenuto che doveva esibirsi in un'audizione di Corte d'Assise, finì il 1973 si è impiccato nel carcere dove ora rinchiuso.

Il programma di lotta sindacale degli edili prevede per la prossima settimana, oltre a quella di lunedì, due altre astensioni dai lavori. I lavoratori decideranno successivamente con quali forme di lotta proseguire l'azione sindacale. I costruttori dovranno essere costretti a trattare.

Per lunedì prossimo, così come era stato deciso dalle due organizzazioni sindacali, i lavoratori edili scenderanno in sciopero per

la intera giornata, ove i grandi costruttori che dirigono l'ACER continuassero a mantenere la postazione di principio di non scendere a trattative sul miglioramento economici richiesti dai sindacati.

Il programma di lotta sindacale degli edili prevede per la prossima settimana, oltre a quella di lunedì, due altre astensioni dai lavori. I lavoratori decideranno successivamente con quali forme di lotta proseguire l'azione sindacale. I costruttori dovranno essere costretti a trattare.

Il tragico fatto ha messo in subbuglio l'intero carcere dove si è recato immediatamente il Procureore della Repubblica. Severissime disposizioni sono state impartite affinché nessuna informazione trapelasse sull'esterno e fosse assolumente tacito il nome della vittima. Si è appreso solamente dopo il triste accaduto che i tre detenuti, tutti gravissimi epilettici, avevano tentato di prevenire il suicidio, eppure, dopo aver tentato di agitare le eventuali responsabilità, non certo ad evitare, con penosi quanto travagliato, il carcere, il quale è stato attualmente valutato dai dirigenti della CISL. Essi debbono rendersi conto che il loro comportamento serve solo, oggettivamente, alla manovra politica del grande padronato romano, manovra che non è diretta contro questa o quella tessera sindacale, ma contro il tenore di vita e i diritti di tutti i lavoratori.

Le altre categorie di lavoratori, specie quelle del settore industriale, non possono restare passive di fronte al comportamento dell'ACER e al

uso utilizzano gli attrezzi di proprietà personale.

A queste richieste l'Associazione costruttori edili romani (ACER) ha opposto un netto rifiuto. E' da tenere presente che l'ACER è diretta dalle maggiori società imprenditoriali e immobiliari.

Questi baroni delle costruzioni e speculatori sulle aree edificabili, che respingono le richieste dei lavoratori, si caratterizzano per il non rispetto delle leggi e del contratto di lavoro.

Costoro, infatti, calpestando la legge sul collocamento, reclutano nella provincia e nel Lazio migliaia e migliaia di disoccupati, braccianti, e di disoccupati di ogni specie, ai quali non corrispondono le norme contrattuali; li obbligano a fare ore di straordinario o lavoro a cottimo, senza corrispondere loro la rispettiva retribuzione; la rispettiva maggiorazione della retribuzione non li denunciava tutti alla Previdenza Sociale, e quindi, non applicano loro le rispettive marchette assicurative, oppure applicano loro marchette assicurative di taglio inferiore a quello stabilito dalla legge; li fanno dormire nei cantieri in condizioni antipatiche, li fanno lavorare senza osservare alcuna forma preventiva contro gli infortuni.

Le condizioni di lavoro sono aggravate dal fatto che nella schiaccianome maggioranza dei cantieri, nonostante gli obblighi di legge, i re dell'edilizia non installano né gabinetti, né docce, né spogliatoi.

Le relazioni umane - esistenti nei cantieri si sono aggravate a seguito dell'aumento del costo della vita e di un più intenso sfruttamento. A causa del forte aumento dei prezzi dei generi di prima necessità - ortaggi, olio, legumi - una famiglia tipo deve sopportare una maggiore spesa di 3-4000 lire al mese (5000 lire se si calcola l'aumento dei fitti). Tale maggiore spesa non è compensato dallo scatto di 8 punti della contingenza, corrispondente a un miglioramento della retribuzione di 200 lire al mese.

Il bilancio familiare peggiora in misura proporzionale di 2000 lire al mese, solo considerando l'aumento degli ortaggi, dell'olio, della pignola.

L'edile mangia di meno, ma in compenso lavora e deve rendere di più. Nei cantieri sono stati introdotti alcuni macchinari e si è impostata su basi nuove l'organizzazione del lavoro. Questi fatti determinano l'aumento degli ortaggi, dell'olio, della pignola.

Un vastissimo incendio è divampato ieri pomeriggio in una tenuta agricola presso Vallelunga, attaccando un campo di grano.

Oltre le tre macchine accenate s'è calcolata che siano stati incendiati circa cinquecento quintali di grano.

Un inutile rimandi hanno tentato in un primo tempo di arginare le fiamme con le loro forze giache il fuoco si è esteso con molta rapidità avvolgendo anche una trabbiata, un tritolo ed una pressa.

Quando i vigili sono giunti sul posto si sono trovati dinanzi ad un mare di fiamme. L'operazione di spegnimento è stata portata estenuante e si è protetta fino a sera. Il rincovo e l'estinzione di tutti i focolai rimasti poi sotto lo stesso strato di cenere hanno richiesto altre lunghe ore di lavoro.

Il sindacato edili e la Camera del lavoro, insieme alla Camera sindacale Uil e al Sindacato edili ed essa ad-

la intera giornata, ove i grandi costruttori che dirigono l'ACER continuassero a mantenere la postazione di principio di non scendere a trattative sul miglioramento economici richiesti dai sindacati.

Il programma di lotta sindacale degli edili prevede per la prossima settimana, oltre a quella di lunedì, due altre astensioni dai lavori. I lavoratori decideranno successivamente con quali forme di lotta proseguire l'azione sindacale. I costruttori dovranno essere costretti a trattare.

Il tragico fatto ha messo in subbuglio l'intero carcere dove si è recato immediatamente il Procureore della Repubblica. Severissime disposizioni sono state impartite affinché nessuna informazione trapelasse sull'esterno e fosse assolumente tacito il nome della vittima. Si è appreso solamente dopo il triste accaduto che i tre detenuti, tutti gravissimi epilettici, avevano tentato di prevenire il suicidio, eppure, dopo aver tentato di agitare le eventuali responsabilità, non certo ad evitare, con penosi quanto travagliato, il carcere, il quale è stato attualmente valutato dai dirigenti della CISL. Essi debbono rendersi conto che il loro comportamento serve solo, oggettivamente, alla manovra politica del grande padronato romano, manovra che non è diretta contro questa o quella tessera sindacale, ma contro il tenore di vita e i diritti di tutti i lavoratori.

Le altre categorie di lavoratori, specie quelle del settore industriale, non possono restare passive di fronte al comportamento dell'ACER e al

uso utilizzano gli attrezzi di proprietà personale.

A queste richieste l'Associazione costruttori edili romani (ACER) ha opposto un netto rifiuto. E' da tenere presente che l'ACER è diretta dalle maggiori società imprenditoriali e immobiliari.

Questi baroni delle costruzioni e speculatori sulle aree edificabili, che respingono le richieste dei lavoratori, si caratterizzano per il non rispetto delle leggi e del contratto di lavoro.

Costoro, infatti, calpestando la legge sul collocamento, reclutano nella provincia e nel Lazio migliaia e migliaia di disoccupati, braccianti, e di disoccupati di ogni specie, ai quali non corrispondono le norme contrattuali; li obbligano a fare ore di straordinario o lavoro a cottimo, senza corrispondere loro la rispettiva retribuzione; la rispettiva maggiorazione della retribuzione non li denunciava tutti alla Previdenza Sociale, e quindi, non applicano loro le rispettive marchette assicurative, oppure applicano loro marchette assicurative di taglio inferiore a quello stabilito dalla legge; li fanno dormire nei cantieri in condizioni antipatiche, li fanno lavorare senza osservare alcuna forma preventiva contro gli infortuni.

Le condizioni di lavoro sono aggravate dal fatto che nella schiaccianome maggioranza dei cantieri, nonostante gli obblighi di legge, i re dell'edilizia non installano né gabinetti, né docce, né spogliatoi.

Le relazioni umane - esistenti nei cantieri si sono aggravate a seguito dell'aumento del costo della vita e di un più intenso sfruttamento.

A causa del forte aumento dei prezzi dei generi di prima necessità - ortaggi, olio, legumi - una famiglia tipo deve sopportare una maggiore spesa di 3-4000 lire al mese (5000 lire se si calcola l'aumento dei fitti). Tale maggiore spesa non è compensato dallo scatto di 8 punti della contingenza, corrispondente a un miglioramento della retribuzione di 200 lire al mese.

Il bilancio familiare peggiora in misura proporzionale di 2000 lire al mese, solo considerando l'aumento degli ortaggi, dell'olio, della pignola.

Un vastissimo incendio è divampato ieri pomeriggio in una tenuta agricola presso Vallelunga, attaccando un campo di grano.

Oltre le tre macchine accenate s'è calcolata che siano stati incendiati circa cinquecento quintali di grano.

Un inutile rimandi hanno tentato in un primo tempo di arginare le fiamme con le loro forze giache il fuoco si è esteso con molta rapidità avvolgendo anche una trabbiata, un tritolo ed una pressa.

Quando i vigili sono giunti sul posto si sono trovati dinanzi ad un mare di fiamme. L'operazione di spegnimento è stata portata estenuante e si è protetta fino a sera. Il rincovo e l'estinzione di tutti i focolai rimasti poi sotto lo stesso strato di cenere hanno richiesto altre lunghe ore di lavoro.

Il sindacato edili e la Camera del lavoro, insieme alla Camera sindacale Uil e al Sindacato edili ed essa ad-

la intera giornata, ove i grandi costruttori che dirigono l'ACER continuassero a mantenere la postazione di principio di non scendere a trattative sul miglioramento economici richiesti dai sindacati.

Il programma di lotta sindacale degli edili prevede per la prossima settimana, oltre a quella di lunedì, due altre astensioni dai lavori. I lavoratori decideranno successivamente con quali forme di lotta proseguire l'azione sindacale. I costruttori dovranno essere costretti a trattare.

Il tragico fatto ha messo in subbuglio l'intero carcere dove si è recato immediatamente il Procureore della Repubblica. Severissime disposizioni sono state impartite affinché nessuna informazione trapelasse sull'esterno e fosse assolumente tacito il nome della vittima. Si è appreso solamente dopo il triste accaduto che i tre detenuti, tutti gravissimi epilettici, avevano tentato di prevenire il suicidio, eppure, dopo aver tentato di agitare le eventuali responsabilità, non certo ad evitare, con penosi quanto travagliato, il carcere, il quale è stato attualmente valutato dai dirigenti della CISL. Essi debbono rendersi conto che il loro comportamento serve solo, oggettivamente, alla manovra politica del grande padronato romano, manovra che non è diretta contro questa o quella tessera sindacale, ma contro il tenore di vita e i diritti di tutti i lavoratori.

Le altre categorie di lavoratori, specie quelle del settore industriale, non possono restare passive di fronte al comportamento dell'ACER e al

uso utilizzano gli attrezzi di proprietà personale.

A queste richieste l'Associazione costruttori edili romani (ACER) ha opposto un netto rifiuto. E' da tenere presente che l'ACER è diretta dalle maggiori società imprenditoriali e immobiliari.

Questi baroni delle costruzioni e speculatori sulle aree edificabili, che respingono le richieste dei lavoratori, si caratterizzano per il non rispetto delle leggi e del contratto di lavoro.

Costoro, infatti, calpestando la legge sul collocamento, reclutano nella provincia e nel Lazio migliaia e migliaia di disoccupati, braccianti, e di disoccupati di ogni specie, ai quali non corrispondono le norme contrattuali; li obbligano a fare ore di straordinario o lavoro a cottimo, senza corrispondere loro la rispettiva retribuzione; la rispettiva maggiorazione della retribuzione non li denunciava tutti alla Previdenza Sociale, e quindi, non applicano loro le rispettive marchette assicurative, oppure applicano loro marchette assicurative di taglio inferiore a quello stabilito dalla legge; li fanno dormire nei cantieri in condizioni antipatiche, li fanno lavorare senza osservare alcuna forma preventiva contro gli infortuni.

Le condizioni di lavoro sono aggravate dal fatto che nella schiaccianome maggioranza dei cantieri, nonostante gli obblighi di legge, i re dell'edilizia non installano né gabinetti, né docce, né spogliatoi.

Le relazioni umane - esistenti nei cantieri si sono aggravate a seguito dell'aumento del costo della vita e di un più intenso sfruttamento.

A causa del forte aumento dei prezzi dei generi di prima necessità - ortaggi, olio, legumi - una famiglia tipo deve sopportare una maggiore spesa di 3-4000 lire al mese (5000 lire se si calcola l'aumento dei fitti). Tale maggiore spesa non è compensato dallo scatto di 8 punti della contingenza, corrispondente a un miglioramento della retribuzione di 200 lire al mese.

Il bilancio familiare peggiora in misura proporzionale di 2000 lire al mese, solo considerando l'aumento degli ortaggi, dell'olio, della pignola.

Un vastissimo incendio è divampato ieri pomeriggio in una tenuta agricola presso Vallelunga, attaccando un campo di grano.

Oltre le tre macchine accenate s'è calcolata che siano stati incendiati circa cinquecento quintali di grano.

Un inutile rimandi hanno tentato in un primo tempo di arginare le fiamme con le loro forze giache il fuoco si è esteso con molta rapidità avvolgendo anche una trabbiata, un tritolo ed una pressa.

Quando i vigili sono giunti sul posto si sono trovati dinanzi ad un mare di fiamme. L'operazione di spegnimento è stata portata estenuante e si è protetta fino a sera. Il rincovo e l'estinzione di tutti i focolai rimasti poi sotto lo stesso strato di cenere hanno richiesto altre lunghe ore di lavoro.

Il sindacato edili e la Camera del lavoro, insieme alla Camera sindacale Uil e al Sindacato edili ed essa ad-

la intera giornata, ove i grandi costruttori che dirigono l'ACER continuassero a mantenere la postazione di principio di non scendere a trattative sul miglioramento economici richiesti dai sindacati.

Il programma di lotta

# GLI AVVENTIMENTI SPORTIVI

TOUR DE FRANCE: BAUVIN HA GUADAGNATO SU WALKOWIAK 2'01"; IL FINALE PROMETTE EMOZIONI

## Nella corsa del tic-tac il più bravo è Bover

### Una delusione!

(Dal nostro inviato speciale)

LIONE, 26 — La sua faccia asciutta e tirata è una maschera di dolore; ma il berretto bluone, sulla «veneziana», la sua bicicletta sembra sbarcata da un velivolo, la fa camminare, veloce, leggera, elegante; nella sua sella i chilometri scappano veloci, uno dietro l'altro. Passano, nella rapida corsa, i paesi, la gente, fitta fitta, applaude.

Sempre più la fatica lo contrae e gli arruga la faccia. E le sue labbra fanno sanguine; vuol dire che il suo

nato ventisette anni fa a Palma di Maiorca, e molto bravo nelle gare in pista è uno specialista delle corse contro il tempo.

Come Bover ha battuto gli Ockers, i Brankart, gli Adrienssen, i Fornara? Ha camminato forte, molto forte, ha consumato 40,953 km. Per l'stagione favorita; quando Bover si è lanciato faceva caldo e soffiava il vento; ma l'asfalto della strada non era ancora di fuoco.

● Come Bover ha battuto gli Ockers, i Brankart, gli Adrienssen, i Fornara? Ha camminato forte, molto forte, ha consumato 40,953 km. Per l'stagione favorita; quando Bover si è lanciato faceva caldo e soffiava il vento; ma l'asfalto della strada non era ancora di fuoco. Rimane comunque l'exploit di Bover che di tanto così (1') ha superato Adrienssen. Magnifico galoppato di Adrienssen, che però si sono piazzati all'ordine. Le Ber, Ockers, Bauvin, Gaul, Hassevender, Brankart, Mirando, Lauredi, Bahamontes, Forester, Janssens, Ellena, De Filippis, il più bravo dei nostri, si è piazzato dopo De Smet. Tutta gente, questa, de portare sugli scudi.

Adrienssen, che ha fatto una bella corsa, ha fatto una bella corsa. Mi Bauvin l'ha battuto di 2'01". Siede che il vantaggio del leader sul piazzato si è ridotto a 1'23". E si è fatto ancora Adrienssen, che può ancora sperare di far la parte del terzo che gode fra i due (Walkowiak e Bauvin) che litigano.

Il finale del «Tour» promette di essere emozionante e drammatico. E i nostri? Meglio non parlarne. Ma poche righe sono d'obbligo. Ecco, dunque, le poche righe. Se l'è cavata De Filippis.

Dopo De Filippis nella classifica della corsa contro il tempo. Il primo nome dell'elenco vestito di bianco-rosso-verde è quello di Bover, che ha superato gli altri di Spagna, Francia, Belgio, Svizzera, ecc. e anche Bahamontes; e, infine, il signor Pulige ha ceduto. Oggi, a Lione, Bover ha fatto un miracolo: è ora per il signor Pulige. Chi è Bover? Si chiama Miguel, è

sforzo è disperato; gli affron-  
to — i denti — la carne.

Un sorco, quello che an-  
cora insegue. Infine, la realtà del traguardo, dove s'alza, telefona la sua bandiera: Bover ha vinto. Ma, direte: chi è questo Bover? Non doveva fare il «Tour» come non lo avrebbe dovuto fare Hassenforde. Il preferito del signor Pulige, che dirige la squadra di Spagna, era lui.

Sai che il signor Bahamontes, e, infine, il signor Pulige ha ceduto. Oggi, a Lione, Bover ha fatto un miracolo: è ora per il signor Pulige. Chi è Bover? Si chiama Miguel, è

l'altalena dei tempi

(Dal nostro inviato speciale)

LIONE, 26 — Tre, due, uno... Lione, Montlucon e poi Parigi. L'ultimo traguardo: il «Tour» — la febbre del tie-tac. Gli atleti, chilometri 74 sono in gara col tempo e si battono bene.

Il nastro del traguardo è teso su una pista di cemento, che brucia al sole.

Perza d'ombra, un nes-  
tu, un lapis: registrano i tempi di tutti gli atleti e i loro tempi di gara. Di-  
tanto in tanto ci portiamo sulla strada per vedere che cosa d'interessante accade.

Dunque: notes e lapis. Il primo che arriva è Agut, che ha superato ed ha lasciato per strada Chassabel. Ecco il tempo di Agut: 1'52"11". E' abbastanza buono. Poco dopo, però, arriva Bover che, facilmente, scalza Agut. Il tempo

di Bover è di 1'46'57"1, a 40,953 km.

Bart e Fornara a metà di stanza sono in ritardo e su Bover e su Le Ber. A metà di tutto si capisce per conservare il suo bene: la maglia nera.

E' un po' sulle ginocchia Walkowiak, sardi, quindi, di essere stato aggredito da Bover e dagli altri della squadra dei «galli» di Bielat che di beccarsi non hanno più la possibilità distanti come sono gli uni dagli altri. Non è da escludere che, nella disputa Walkowiak-Bauvin, si intraveda Adrienssen, che si è piazzato a 2'01" di Bover.

Sei bramone direba: L'epi-  
po — sarebbe fatto della vitoria di Bauvin che è più noto di Walkowiak. Erete saputo no? Bauvin nel giro di ventiquattr'ore ha guadagnato 30" su Wagtmans e a Walkowiak punti più di

Seulente, Fanticini: 1'56'57". Seulente Giudice: 1'56'57".

Scudetto Giudice: 1'56'57".

Il nastro del traguardo è teso su una pista di cemento, che brucia al sole.

Si bramone direba: L'epi-  
po — sarebbe fatto della vitoria di Bauvin che è più noto di Walkowiak. Erete saputo no? Bauvin nel giro di ventiquattr'ore ha guadagnato 30" su Wagtmans e a Walkowiak punti più di

Seulente, Fanticini: 1'56'57". Seulente Giudice: 1'56'57".

Scudetto Giudice: 1'56'57".

Il nastro del traguardo è teso su una pista di cemento, che brucia al sole.

Si bramone direba: L'epi-  
po — sarebbe fatto della vitoria di Bauvin che è più noto di Walkowiak. Erete saputo no? Bauvin nel giro di ventiquattr'ore ha guadagnato 30" su Wagtmans e a Walkowiak punti più di

Seulente, Fanticini: 1'56'57". Seulente Giudice: 1'56'57".

Scudetto Giudice: 1'56'57".

Il nastro del traguardo è teso su una pista di cemento, che brucia al sole.

Si bramone direba: L'epi-  
po — sarebbe fatto della vitoria di Bauvin che è più noto di Walkowiak. Erete saputo no? Bauvin nel giro di ventiquattr'ore ha guadagnato 30" su Wagtmans e a Walkowiak punti più di

Seulente, Fanticini: 1'56'57". Seulente Giudice: 1'56'57".

Scudetto Giudice: 1'56'57".

Il nastro del traguardo è teso su una pista di cemento, che brucia al sole.

Si bramone direba: L'epi-  
po — sarebbe fatto della vitoria di Bauvin che è più noto di Walkowiak. Erete saputo no? Bauvin nel giro di ventiquattr'ore ha guadagnato 30" su Wagtmans e a Walkowiak punti più di

Seulente, Fanticini: 1'56'57". Seulente Giudice: 1'56'57".

Scudetto Giudice: 1'56'57".

Il nastro del traguardo è teso su una pista di cemento, che brucia al sole.

Si bramone direba: L'epi-  
po — sarebbe fatto della vitoria di Bauvin che è più noto di Walkowiak. Erete saputo no? Bauvin nel giro di ventiquattr'ore ha guadagnato 30" su Wagtmans e a Walkowiak punti più di

Seulente, Fanticini: 1'56'57". Seulente Giudice: 1'56'57".

Scudetto Giudice: 1'56'57".

Il nastro del traguardo è teso su una pista di cemento, che brucia al sole.

Si bramone direba: L'epi-  
po — sarebbe fatto della vitoria di Bauvin che è più noto di Walkowiak. Erete saputo no? Bauvin nel giro di ventiquattr'ore ha guadagnato 30" su Wagtmans e a Walkowiak punti più di

Seulente, Fanticini: 1'56'57". Seulente Giudice: 1'56'57".

Scudetto Giudice: 1'56'57".

Il nastro del traguardo è teso su una pista di cemento, che brucia al sole.

Si bramone direba: L'epi-  
po — sarebbe fatto della vitoria di Bauvin che è più noto di Walkowiak. Erete saputo no? Bauvin nel giro di ventiquattr'ore ha guadagnato 30" su Wagtmans e a Walkowiak punti più di

Seulente, Fanticini: 1'56'57". Seulente Giudice: 1'56'57".

Scudetto Giudice: 1'56'57".

Il nastro del traguardo è teso su una pista di cemento, che brucia al sole.

Si bramone direba: L'epi-  
po — sarebbe fatto della vitoria di Bauvin che è più noto di Walkowiak. Erete saputo no? Bauvin nel giro di ventiquattr'ore ha guadagnato 30" su Wagtmans e a Walkowiak punti più di

Seulente, Fanticini: 1'56'57". Seulente Giudice: 1'56'57".

Scudetto Giudice: 1'56'57".

Il nastro del traguardo è teso su una pista di cemento, che brucia al sole.

Si bramone direba: L'epi-  
po — sarebbe fatto della vitoria di Bauvin che è più noto di Walkowiak. Erete saputo no? Bauvin nel giro di ventiquattr'ore ha guadagnato 30" su Wagtmans e a Walkowiak punti più di

Seulente, Fanticini: 1'56'57". Seulente Giudice: 1'56'57".

Scudetto Giudice: 1'56'57".

Il nastro del traguardo è teso su una pista di cemento, che brucia al sole.

Si bramone direba: L'epi-  
po — sarebbe fatto della vitoria di Bauvin che è più noto di Walkowiak. Erete saputo no? Bauvin nel giro di ventiquattr'ore ha guadagnato 30" su Wagtmans e a Walkowiak punti più di

Seulente, Fanticini: 1'56'57". Seulente Giudice: 1'56'57".

Scudetto Giudice: 1'56'57".

Il nastro del traguardo è teso su una pista di cemento, che brucia al sole.

Si bramone direba: L'epi-  
po — sarebbe fatto della vitoria di Bauvin che è più noto di Walkowiak. Erete saputo no? Bauvin nel giro di ventiquattr'ore ha guadagnato 30" su Wagtmans e a Walkowiak punti più di

Seulente, Fanticini: 1'56'57". Seulente Giudice: 1'56'57".

Scudetto Giudice: 1'56'57".

Il nastro del traguardo è teso su una pista di cemento, che brucia al sole.

Si bramone direba: L'epi-  
po — sarebbe fatto della vitoria di Bauvin che è più noto di Walkowiak. Erete saputo no? Bauvin nel giro di ventiquattr'ore ha guadagnato 30" su Wagtmans e a Walkowiak punti più di

Seulente, Fanticini: 1'56'57". Seulente Giudice: 1'56'57".

Scudetto Giudice: 1'56'57".

Il nastro del traguardo è teso su una pista di cemento, che brucia al sole.

Si bramone direba: L'epi-  
po — sarebbe fatto della vitoria di Bauvin che è più noto di Walkowiak. Erete saputo no? Bauvin nel giro di ventiquattr'ore ha guadagnato 30" su Wagtmans e a Walkowiak punti più di

Seulente, Fanticini: 1'56'57". Seulente Giudice: 1'56'57".

Scudetto Giudice: 1'56'57".

Il nastro del traguardo è teso su una pista di cemento, che brucia al sole.

Si bramone direba: L'epi-  
po — sarebbe fatto della vitoria di Bauvin che è più noto di Walkowiak. Erete saputo no? Bauvin nel giro di ventiquattr'ore ha guadagnato 30" su Wagtmans e a Walkowiak punti più di

Seulente, Fanticini: 1'56'57". Seulente Giudice: 1'56'57".

Scudetto Giudice: 1'56'57".

Il nastro del traguardo è teso su una pista di cemento, che brucia al sole.

Si bramone direba: L'epi-  
po — sarebbe fatto della vitoria di Bauvin che è più noto di Walkowiak. Erete saputo no? Bauvin nel giro di ventiquattr'ore ha guadagnato 30" su Wagtmans e a Walkowiak punti più di

Seulente, Fanticini: 1'56'57". Seulente Giudice: 1'56'57".

Scudetto Giudice: 1'56'57".

Il nastro del traguardo è teso su una pista di cemento, che brucia al sole.

Si bramone direba: L'epi-  
po — sarebbe fatto della vitoria di Bauvin che è più noto di Walkowiak. Erete saputo no? Bauvin nel giro di ventiquattr'ore ha guadagnato 30" su Wagtmans e a Walkowiak punti più di

Seulente, Fanticini: 1'56'57". Seulente Giudice: 1'56'57".

Scudetto Giudice: 1'56'57".

Il nastro del traguardo è teso su una pista di cemento, che brucia al sole.

Si bramone direba: L'epi-  
po — sarebbe fatto della vitoria di Bauvin che è più noto di Walkowiak. Erete saputo no? Bauvin nel giro di ventiquattr'ore ha guadagnato 30" su Wagtmans e a Walkowiak punti più di

Seulente, Fanticini: 1'56'57". Seulente Giudice: 1'56'57".

Scudetto Giudice: 1'56'57".

Il nastro del traguardo è teso su una pista di cemento, che brucia al sole.

Si bramone direba: L'epi-  
po — sarebbe fatto della vitoria di Bauvin che è più noto di Walkowiak. Erete saputo no? Bauvin nel giro di ventiquattr'ore ha guadagnato 30" su Wagtmans e a Walkowiak punti più di

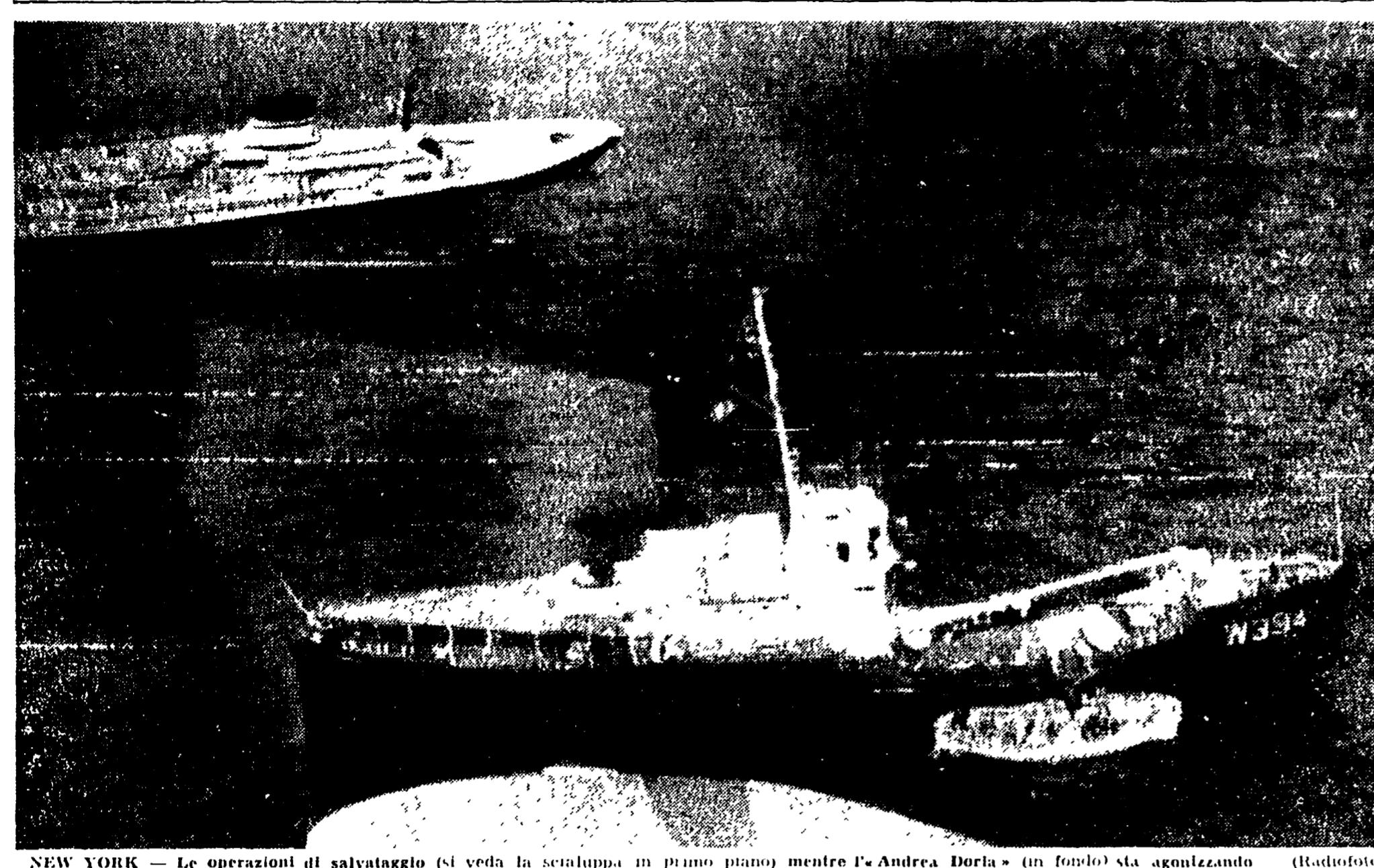
Seulente, Fanticini: 1'56'57". Seulente Giudice: 1'56'57".

Scudetto Giudice: 1'56'57".

Il nastro del traguardo è teso su una pista di cemento, che brucia al sole.

Si bramone direba: L'epi-  
po — sare

# L'affondamento dell'«Andrea Doria», nell'Atlantico



NEW YORK — Le operazioni di salvataggio (si veda la scialuppa in primo piano) mentre l'«Andrea Doria» (in fondo) sta agitandosi (Radiofoto)

## Le coppie danzavano nel salone dell'«Andrea Doria», quando la prua della «Stockholm», emerse dalla nebbia

La nave svedese è penetrata a tutta forza nella fiancata di dritta — Dieci ore di agonia della bella turbonave italiana  
Radiogramma da Roma al comandante Calamai: «Vi imponiamo di mettervi in salvo — Il salvataggio dei naufraghi

(Continuazione dalla 1 pagina) umane e, poco dopo, un urlo oltre nelle passeggiate, lacrime di sirena, hanno riempito gli attimi prima che la forza di propulsione dello «Stockholm» si esaurisse per inerzia. Nello stesso momento dell'urto, le luci a bordo della nave speronata si erano speinte e lo scafo si era inclinato paurosamente sulla dritta. Nel tumulto determinato dalla folla dei passeggeri, si gettavano fuori di ogni appartamento e dei saloni della nave, si udirono gli squilli delle suonerie d'alarme e la voce degli abbanchi di nebbia. Il mare era calmo. Il comandante della «Andrea Doria», comandante Piero Calamai, era sul ponte di manovra, dirigendo personalmente la rotta. L'urlo della sirena di bordo, amplificato dalla fitta nebbia che gravava sull'oceano, scandiva a tratti la marcia del colosso. Sull'onda si trovavano pochissimi passeggeri. La maggior parte di questi si era già ritirata nelle cabine e si preparava per la notte. Altri si attardavano al bar, nei salotti e nel salone da

mercati e, in poco tempo, si erano riuniti in tutti i punti carabinieri della nave che si erano riuniti per ricevere assistenza all'«Andrea Doria». Nello stesso momento dell'urto, le luci a bordo della nave speronata si erano speinte e lo scafo si era inclinato paurosamente sulla dritta. Nel tumulto determinato dalla folla dei passeggeri, si gettavano fuori di ogni appartamento e dei saloni della nave, si udirono gli squilli delle suonerie d'alarme e la voce degli abbanchi di nebbia. Il mare era calmo. Il comandante della «Andrea Doria», comandante Piero Calamai, era sul ponte di manovra, dirigendo personalmente la rotta. L'urlo della sirena di bordo, amplificato dalla fitta nebbia che gravava sull'oceano, scandiva a tratti la marcia del colosso. Sull'onda si trovavano pochissimi passeggeri. La maggior parte di questi si era già ritirata nelle cabine e si preparava per la notte. Altri si attardavano al bar, nei salotti e nel salone da

mercati e, in poco tempo, si erano riuniti in tutti i punti carabinieri della nave che si erano riuniti per ricevere assistenza all'«Andrea Doria». Nello stesso momento dell'urto, le luci a bordo della nave speronata si erano speinte e lo scafo si era inclinato paurosamente sulla dritta. Nel tumulto determinato dalla folla dei passeggeri, si gettavano fuori di ogni appartamento e dei saloni della nave, si udirono gli squilli delle suonerie d'alarme e la voce degli abbanchi di nebbia. Il mare era calmo. Il comandante della «Andrea Doria», comandante Piero Calamai, era sul ponte di manovra, dirigendo personalmente la rotta. L'urlo della sirena di bordo, amplificato dalla fitta nebbia che gravava sull'oceano, scandiva a tratti la marcia del colosso. Sull'onda si trovavano pochissimi passeggeri. La maggior parte di questi si era già ritirata nelle cabine e si preparava per la notte. Altri si attardavano al bar, nei salotti e nel salone da

pompe e si riuscì a ridurre ad accontentarsi di trattamento più modesto. L'equipaggio della nave, che aveva raggiunto circa 450 uomini, si era disperso per le camere di manovra, scendendo lungo la fiancata ancora emergente dell'«Andrea Doria».

Ai piedi del gigante attendevano le ultime scialuppe. Attraverso l'apparecchio trasmittente di emergenza gli ultimi momenti vissuti a bordo dal comandante Calamai e dai suoi uomini sono stati annotati sul libro di bordo del cutter del servizio guardiano «Evergreen».

«Ci incliniamo rapidamente».

«Impossibile tentare il rientro».

«Impossibile tentare qualunque altra manovra».

Le notizie circa i feriti, che affluiscono da ogni parte, sono ancora confuse. Forse sono altri 3 marinai della «Stockholm». Un elicottero, calato sulla nave appena la nebbia si è diradata, ha raccolto i quattro membri dell'equipaggio e una bambina italiana di quattro anni ferita sull'«Andrea Doria», e li ha trasportati sul

«Isole di Nantucket». Il comandante dell'«Ile de France», René De Beauvais, ha trascorso a New York tre giorni, ancora di riconoscere questo porto — notizie abbastanza tranquillizzanti circa le condizioni dei feriti raccolti. Egli ha inoltre precisato che, appena fu informato della scialuppa, ordinò di puntare sulla posizione dell'«Andrea Doria» alla velocità di 22 nodi, nonostante la fitta nebbia.

Raggiunto per radiotelefono, il comandante De Beauvais ha riferito successivamente che la nebbia era talmente fitta che dal ponte non riusciva a distinguere la prua della propria nave.

Giunto sul posto — ha soggiunto — «ho assistito ad una scena orribile: per un uomo di mare non esiste visione più grave di una nave in pericolo».

Per l'equipaggio italiano il comandante De Beauvais ha avuto parole di elogio, e in particolare ha lodato gli uomini dell'equipaggio dell'«Andrea Doria» che hanno preso parte alla scialuppa di salvaggio e che si sono adoperati per risistemare la nave fra i feriti. Molte donne, chiedono se voi potete lanciare razzi illuminanti per farci identificare».

Ore 3,15 lo «Stockholm» alza il velo.

Ore 3,16 lo «Stockholm» alla «Andrea Doria»: «Date il numero approssimativo dei passeggeri rimasti».

Ore 3,48 da una nave inglese sconosciuta: «Siamo ora sul posto, caleremo le nostre lance al più presto».

Ore 3,50 dallo «Stockholm» alla stazione costiera WCC nel Massachusetts: «Abbiamo tre feriti gravi della «Andrea Doria» a bordo, che chiediamo immediatamente l'elicottero più possibile mandare un elicottero sulla nostra posizione, che è di 40,3 latitudine nord e 69,45 longitudine ovest».

Ore 3,52 dal «Manauk» all'«Stockholm»: «Siamo giungendo».

Ore 3,53 lo «Stockholm» trasmette il messaggio del «Manauk» all'«Andrea Doria».

Ore 3,54 dalla «Ile de France» alla «Andrea Doria»: «Intendo dirigermi a massima velocità verso New York non appena mi lascerò libero. Avete intenzione di restare con la parte dell'equipaggio a bordo? Quante persone ancora a bordo da evadere, più o meno?».

Ore 3,56 alla «Andrea Doria»: «Questo è una nave della Marina americana. Abbiamo a bordo un medico e un infermiere».

Ore 4,10 dal battello costiero «Evergreen»: «Giungiamo alle 8».

Ore 4,18 dalla «Hopkins» all'«Stockholm»: «Siamo vicini a voi. Le nostre scialuppe non sono ancora tornate».

Ore 4,23 dallo «Stockholm» alla «Andrea Doria»: «Abbiamo a bordo all'incirca 425 naufraghi».

Ore 4,35 del battello costiero «Kelly» allo «Stockholm»: «Saremo sulla vostra posizione in un'ora e abbiamone un medico».

Ore 4,43 dallo «Stockholm» alla Guardia costiera: ««Andrea Doria» desidera la vostra assistenza medica. Noi invece abbiamo un elicottero che a bordo. Nessun passeggero».

Il comandante della «Stockholm»

raccomandava più a mantenere il radio con la «Andrea Doria». Probabilmente non è più in grado di trasmettere».

Ore 7,30 dal «Cape Ann» alla Guardia costiera: «I nostri calcoli ci dicono che abbiamo a bordo 168 superstiti. Due persone sono gravemente ferite e molte altre sono confuse e in preda a choc».

Ore 7,40 dal battello costiero «Evergreen»: «Giungiamo alle 8».

Ore 7,48 dalla «Hopkins» all'«Stockholm»: «Siamo vicini a voi. Le nostre scialuppe non sono ancora tornate».

Ore 8,23 dallo «Stockholm» alla «Andrea Doria»: «Abbiamo a bordo all'incirca 425 naufraghi».

Ore 8,40 dal battello costiero «Thomas» alla Guardia costiera: ««Andrea Doria» non trasmette più, e ha 45 gradi di inclinazione, un largo scorrimento e perciò sotto la chiglia è tronco. L'indennazione aumenta. Nulla di speciale di galleggiamento. Le ultime notizie dicono che il capitano e i membri dell'equipaggio si trovano tuttora

in misura tale da rendere inevitabile la collisione».

## La tragedia minuto per minuto nei messaggi scambiati fra le navi

(Continuazione dalla 1 pagina)

«E' urgente l'assistenza medica».

Ore 2,21 dal «Cape Ann» allo «Stockholm»: «La prima scialuppa con i naufraghi della «Andrea Doria» è ora stata a bordo».

Ore 2,28 dal «Robert Hopkins» allo «Stockholm»: «E' finita la nebbia».

Ore 2,29 dal «Stockholm»: «Non tanto».

Ore 2,33 dal «Cape Ann»: «Un'altra scialuppa carica di naufraghi provenienti dall'«Andrea Doria» sta ora affiancandoci».

Ore 2,38 dal «Robert Hopkins» allo «Stockholm»: «Ci avviciniamo, stiamo a circa 5 miglia da voi. Avete istruzioni da darci?».

Ore 2,48 dal «Cape Ann»: «Ore 3,22 lo «Stockholm» al «Andrea Doria»: «Per favore segnalate alla nostra scialuppa di far immediatamente ritorno e controllate il suo numero».

Ore 3,26 lo «Stockholm» alla «Andrea Doria»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 3,28 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Tutti i passeggeri sono stati salvati. Ci dirigiamo verso New York a massima velocità».

Ore 3,30 dal «Manauk» allo «Stockholm»: «Siamo pronti a calare, in caso di necessità, le nostre scialuppe».

Ore 3,31 dalla «Stockholm»: «Ore 4,44 la nave co-tremano «Tamaroa» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,48 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Tutti i passeggeri sono stati salvati. Ci dirigiamo verso New York a massima velocità».

Ore 4,49 dal «Manauk» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,50 dalla «Tamaroa» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,51 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,52 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,53 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,54 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,55 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,56 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,57 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,58 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla posizione alle 12».

Ore 4,59 dalla «Ile de France» allo «Stockholm»: «Guarderemo sulla pos

L'«ILE DE FRANCE» A NEW YORK CON 758 NAUFRAGHI

## “E’ sembrata un’esplosione,, raccontano i primi superstiti

Lo schianto nella notte - La calma dell’equipaggio ha salvato molte vite - La morte del giornalista Cianfara e dei suoi figli

NEW YORK, 26. — Delle corda, donne e bambini sono continuavano a ripetere in italiano: «Mantenete la calma, non vi è motivo di inquietudine». La inclinazione della nave continuava però ad accostarsi e a poco a poco abbiano cominciato a inervosire, rendendo gli sforzi fruttuosi dell’equipaggio per mettere in mare le scialuppe. Un’urlo di panico, s’è verificato e che recava a bordo fermo bordo del transatlantico. Alcune scialuppe di salvataggio poterono essere calate a tribordo, ma la nave, con alle 21,30, ora italiana, sbucava talmente che nessun di esse poté essere messa del porto di New York alle 22,05 (17,05 locali). Decine di motorodotti della guardia costiera e di motoscafi privati, con a bordo giornalisti, fotografi e cineoperatori, l’avevano scattata nell’ultima tratta, mentre continuavano di persone si annosavano sul molo, in attesa dello sbarco dei superstiti.

Altre migliaia di persone si affollarono sul molo, quindi dal lato orientale della Dodecima strada, a stento contenute dalle transenne di legno poste dalla polizia. Un’altrapartante installato su di nebbia è scomparsa e la

### Il Comandante del «Doria»



Il comandante dell’«Andrea Doria», Pietro Calamai, a Genova 59 anni fa, appartiene a una famiglia di marinai: suo padre, Oreste Calamai, fu fondatore della rivista «La Marina Italiana» e suo fratello ha recentemente raggiunto il grado di ammiraglio nella Marina militare. Il cap. Pietro Calamai iniziò la carriera sul piroscafo «Moncalieri», del «Lloyd triestino». Nel 1936 comandava il «Toscana», poi fu comandante in seconda del «Conte Grande», dell’«Augustus» e del «Colle di Savoia». Durante l’ultima guerra era comandante di una nave da trasporti militari, quando la varata in silenzio a Taranto l’11 ottobre 1940. Egli contribuì validamente e riuscì a scongiurare la perdita della nave, guidandola contro un basso fondale, dove si insabbiò e poté successivamente essere recuperata. Tornato poi nella Marina mercantile, il cap. Calamai comandò la «Ugolino Vivaldi», la «Toscane», il «Santa Cruz», il «Conte Grande», la «Saturnia». Comandava l’«Andrea Doria» dal suo primo viaggio

un’autocarro della polizia tra luna illuminava le operazioni nello silenzio spumoso di una notte in attesa: il «Capo Ann», l’«Ile de France» e lo Stockholm».

Il dott. Franco Fusco, di Genova, e il dott. Lucio Vizzini hanno raccontato con calma ciò che è loro accaduto.

Erano nella sala di ballo del belvedere - della «Andrea Doria», quando è avvenuta la collisione: «E’ stato un colpo terribile - ha detto il dott. Fusco - ed è sembrato che tutto si fermasse. La gente rimase calma ad aspettare. Attendemmo tutta la notte, e con le prime luci dell’alba, ci accorgemmo che il transatlantico francese - l’«Ile de France» - stava raccogliendo i passeggeri.

La signora Gustin, di origine francese, che risiede a Toronto, ha dichiarato: «La nave ha passato le 23, avevamo appena raggiunto, mio marito e io, la nostra cabina e stavamo cominciando a prepararci per andare a letto. Un urto violento ha rotto il portello nella cabina e noi siamo caduti. Un secondo urto ha scoperto l’«Andrea Doria». Si sarebbe creduto una esplosione. Pensavamo che il transatlantico francese - l’«Ile de France» - stava raccogliendo i passeggeri.

La signora Gustin, di origine francese, che risiede a Toronto, ha dichiarato: «La nave ha passato le 23, avevamo appena raggiunto, mio marito e io, la nostra cabina e stavamo cominciando a prepararci per andare a letto. Un urto violento ha rotto il portello nella cabina e noi siamo caduti. Un secondo urto ha scoperto l’«Andrea Doria». Si sarebbe creduto una esplosione. Pensavamo che il transatlantico francese - l’«Ile de France» - stava raccogliendo i passeggeri.

«Mi ero da poco addormentato nella mia cabina, quando ho sentito una dei primi avvertimenti di una delle due navi che si schiacciavano l’una contro l’altra. Dopo circuiti elettrici del «Capo Ann», l’«Ile de France» e lo Stockholm».

Subito dopo l’urto, sono stati trasportati a terra i venti feriti che erano a bordo del transatlantico francese: le autoambulanze che attendevano sul molo lo hanno caricato, allontanandosi più velocemente, precedute dall’urto delle sirene dei poliziotti motociclisti. Hanno poi cominciato a scendere i superstiti, ancora sotto lo choc violento provocato dal naufragio in pieno notte.

Dalla narrazione dei primi superstiti si è potuto capire che la collisione ha fatto saltare tutti in terra, compresi i membri dell’equipaggio. Vi è stato un cozzo spaventoso, affermano i testimoni, e quindi uno stridio di metallo su altro metallo mentre scintille si levavano dalle due navi che si schiacciavano l’una contro l’altra. Dopo circuiti elettrici del «Capo Ann», l’«Ile de France» e lo Stockholm».

Il dott. Franco Fusco, di Genova, e il dott. Lucio Vizzini hanno raccontato con calma ciò che è loro accaduto.

Erano nella sala di ballo del belvedere - della «Andrea Doria», quando è avvenuta la collisione: «E’ stato un colpo terribile - ha detto il dott. Fusco - ed è sembrato che tutto si fermasse. La gente rimase calma ad aspettare. Attendemmo tutta la notte, e con le prime luci dell’alba, ci accorgemmo che il transatlantico francese - l’«Ile de France» - stava raccogliendo i passeggeri.

La signora Gustin, di origine francese, che risiede a Toronto, ha dichiarato: «La nave ha passato le 23, avevamo appena raggiunto, mio marito e io, la nostra cabina e stavamo cominciando a prepararci per andare a letto. Un urto violento ha rotto il portello nella cabina e noi siamo caduti. Un secondo urto ha scoperto l’«Andrea Doria». Si sarebbe creduto una esplosione. Pensavamo che il transatlantico francese - l’«Ile de France» - stava raccogliendo i passeggeri.

«Nessuno aveva perduto la calma sul transatlantico, e l’elettricità non è mancata. I generatori di emergenza hanno continuato a funzionare verso le 02 del mattino. A poco a poco i passeggeri si sono raccolti sui ponti, alcuni in pigiama e altri vestiti

“Nell’urto mia moglie è stata violentemente proiettata contro una porta a vetri, ma ha riportato soltanto alcune ecchimosi all’occhio. La maggior parte dei passeggeri sono scesi nei canotti di salvataggio mediante scale di una mezza. Gli altrapartanti

## QUESTE LE CARATTERISTICHE D’UN GIOIELLO DELLA TECNICA E DEL LAVORO ITALIANO

## Gli operai dell’Ansaldo avevano lottato per mettere in cantiere la “città galleggiante”

I radar avevano un raggio di 40 km. - Quattro cinema, tre ponti, decine di sale - L’aria condizionata

L’«Andrea Doria», gemella della «Cristoforo Colombo» - che è attesa a Genova da New York nella giornata di domani - era una nave italiana più moderna e perfecta in quanto ad apparati ed a comodità. La sua potenza è indicata dalle seguenti cifre: la stazza era di 29.100 tonnellate, era lunga 212 metri e larga 27; la potenza complessiva dei suoi motori era di 50.000 cavalli e poteva sviluppare una velocità massima di 25,3 nodi orari. Ospitava 1250 passeggeri più 580 uomini di equipaggio. Era il primo transatlantico italiano a tuttora su due assi: ogni elica a tre pale aveva un diametro di metri 5,80 e pesava circa 16 tonnellate.

I passeggeri erano sistemati su nove ponti e le cabine comprendevano da uno a quattro letti. Esistevano grandi portici, come il ponte del sole, dedicati ai giochi, agli sport, i quali contenevano complessivamente un’area di 4630 metri quadrati di superficie. Nella parte superiore delle teste, dove si trovavano le notizie pervenute, al momento della collisione, erano esposti un trattamento d’ambiente. Il pagamento era compiuto da un grande tappeto ammobilato a mano di lana, pitturata su tutta la sua superficie, esclusa la pedina per il ballo.

Imposta nel 1950 nei cantieri Ansaldo di Sestri Ponente, l’«Andrea Doria» venne varata il 16 giugno 1951, il 9 dicembre 1952 fu sottoposta alle prove di maneggiabilità e il 14 gennaio 1953 compiuta la prima traversata dell’oceano.

Il comandante dell’«Ile de France», ha confermato la morte del signor Peterson, venne varata il 16 giugno 1951, il 9 dicembre 1952 fu sottoposta alle prove di maneggiabilità e il 14 gennaio 1953 compiuta la prima traversata dell’oceano.

Il comandante dell’«Andrea Doria», è stato avvistato al largo di Cagliari, il 16 gennaio 1953, e venne varata il 16 giugno 1951, il 9 dicembre 1952 fu sottoposta alle prove di maneggiabilità e il 14 gennaio 1953 compiuta la prima traversata dell’oceano.

Il comandante dell’«Andrea Doria», è stato avvistato al largo di Cagliari, il 16 gennaio 1953, e venne varata il 16 giugno 1951, il 9 dicembre 1952 fu sottoposta alle prove di maneggiabilità e il 14 gennaio 1953 compiuta la prima traversata dell’oceano.

Il comandante dell’«Andrea Doria», è stato avvistato al largo di Cagliari, il 16 gennaio 1953, e venne varata il 16 giugno 1951, il 9 dicembre 1952 fu sottoposta alle prove di maneggiabilità e il 14 gennaio 1953 compiuta la prima traversata dell’oceano.

Il comandante dell’«Andrea Doria», è stato avvistato al largo di Cagliari, il 16 gennaio 1953, e venne varata il 16 giugno 1951, il 9 dicembre 1952 fu sottoposta alle prove di maneggiabilità e il 14 gennaio 1953 compiuta la prima traversata dell’oceano.

Il comandante dell’«Andrea Doria», è stato avvistato al largo di Cagliari, il 16 gennaio 1953, e venne varata il 16 giugno 1951, il 9 dicembre 1952 fu sottoposta alle prove di maneggiabilità e il 14 gennaio 1953 compiuta la prima traversata dell’oceano.

Il comandante dell’«Andrea Doria», è stato avvistato al largo di Cagliari, il 16 gennaio 1953, e venne varata il 16 giugno 1951, il 9 dicembre 1952 fu sottoposta alle prove di maneggiabilità e il 14 gennaio 1953 compiuta la prima traversata dell’oceano.

Il comandante dell’«Andrea Doria», è stato avvistato al largo di Cagliari, il 16 gennaio 1953, e venne varata il 16 giugno 1951, il 9 dicembre 1952 fu sottoposta alle prove di maneggiabilità e il 14 gennaio 1953 compiuta la prima traversata dell’oceano.

Il comandante dell’«Andrea Doria», è stato avvistato al largo di Cagliari, il 16 gennaio 1953, e venne varata il 16 giugno 1951, il 9 dicembre 1952 fu sottoposta alle prove di maneggiabilità e il 14 gennaio 1953 compiuta la prima traversata dell’oceano.

Il comandante dell’«Andrea Doria», è stato avvistato al largo di Cagliari, il 16 gennaio 1953, e venne varata il 16 giugno 1951, il 9 dicembre 1952 fu sottoposta alle prove di maneggiabilità e il 14 gennaio 1953 compiuta la prima traversata dell’oceano.

Il comandante dell’«Andrea Doria», è stato avvistato al largo di Cagliari, il 16 gennaio 1953, e venne varata il 16 giugno 1951, il 9 dicembre 1952 fu sottoposta alle prove di maneggiabilità e il 14 gennaio 1953 compiuta la prima traversata dell’oceano.

Il comandante dell’«Andrea Doria», è stato avvistato al largo di Cagliari, il 16 gennaio 1953, e venne varata il 16 giugno 1951, il 9 dicembre 1952 fu sottoposta alle prove di maneggiabilità e il 14 gennaio 1953 compiuta la prima traversata dell’oceano.

Il comandante dell’«Andrea Doria», è stato avvistato al largo di Cagliari, il 16 gennaio 1953, e venne varata il 16 giugno 1951, il 9 dicembre 1952 fu sottoposta alle prove di maneggiabilità e il 14 gennaio 1953 compiuta la prima traversata dell’oceano.

Il comandante dell’«Andrea Doria», è stato avvistato al largo di Cagliari, il 16 gennaio 1953, e venne varata il 16 giugno 1951, il 9 dicembre 1952 fu sottoposta alle prove di maneggiabilità e il 14 gennaio 1953 compiuta la prima traversata dell’oceano.

Il comandante dell’«Andrea Doria», è stato avvistato al largo di Cagliari, il 16 gennaio 1953, e venne varata il 16 giugno 1951, il 9 dicembre 1952 fu sottoposta alle prove di maneggiabilità e il 14 gennaio 1953 compiuta la prima traversata dell’oceano.

Il comandante dell’«Andrea Doria», è stato avvistato al largo di Cagliari, il 16 gennaio 1953, e venne varata il 16 giugno 1951, il 9 dicembre 1952 fu sottoposta alle prove di maneggiabilità e il 14 gennaio 1953 compiuta la prima traversata dell’oceano.

Il comandante dell’«Andrea Doria», è stato avvistato al largo di Cagliari, il 16 gennaio 1953, e venne varata il 16 giugno 1951, il 9 dicembre 1952 fu sottoposta alle prove di maneggiabilità e il 14 gennaio 1953 compiuta la prima traversata dell’oceano.

Il comandante dell’«Andrea Doria», è stato avvistato al largo di Cagliari, il 16 gennaio 1953, e venne varata il 16 giugno 1951, il 9 dicembre 1952 fu sottoposta alle prove di maneggiabilità e il 14 gennaio 1953 compiuta la prima traversata dell’oceano.

Il comandante dell’«Andrea Doria», è stato avvistato al largo di Cagliari, il 16 gennaio 1953, e venne varata il 16 giugno 1951, il 9 dicembre 1952 fu sottoposta alle prove di maneggiabilità e il 14 gennaio 1953 compiuta la prima traversata dell’oceano.

Il comandante dell’«Andrea Doria», è stato avvistato al largo di Cagliari, il 16 gennaio 1953, e venne varata il 16 giugno 1951, il 9 dicembre 1952 fu sottoposta alle prove di maneggiabilità e il 14 gennaio 1953 compiuta la prima traversata dell’oceano.

Il comandante dell’«Andrea Doria», è stato avvistato al largo di Cagliari, il 16 gennaio 1953, e venne varata il 16 giugno 1951, il 9 dicembre 1952 fu sottoposta alle prove di maneggiabilità e il 14 gennaio 1953 compiuta la prima traversata dell’oceano.

Il comandante dell’«Andrea Doria», è stato avvistato al largo di Cagliari, il 16 gennaio 1953, e venne varata il 16 giugno 1951, il 9 dicembre 1952 fu sottoposta alle prove di maneggiabilità e il 14 gennaio 1953 compiuta la prima traversata dell’oceano.

Il comandante dell’«Andrea Doria», è stato avvistato al largo di Cagliari, il 16 gennaio 1953, e venne varata il 16 giugno 1951, il 9 dicembre 1952 fu sottoposta alle prove di maneggiabilità e il 14 gennaio 1953 compiuta la prima traversata dell’oceano.

Il comandante dell’«Andrea Doria», è stato avvistato al largo di Cagliari, il 16 gennaio 1953, e venne varata il 16 giugno 1951, il 9 dicembre 1952 fu sottoposta alle prove di maneggiabilità e il 14 gennaio 1953 compiuta la prima traversata dell’oceano.

Il comandante dell’«Andrea Doria», è stato avvistato al largo di Cagliari, il 16 gennaio 1953, e venne varata il 16 giugno 1951, il 9 dicembre 1952 fu sottoposta alle prove di maneggiabilità e il 14 gennaio 1953 compiuta la prima traversata dell’oceano.

Il comandante dell’«Andrea Doria», è stato avvistato al largo di Cagliari, il 16 gennaio 1953, e venne varata il 16 giugno 1951, il 9 dicembre 1952 fu sottoposta alle prove di maneggiabilità e il 14 gennaio 1953 compiuta la prima traversata dell’oceano.

Il comandante dell’«Andrea Doria», è stato avvistato al largo di Cagliari, il 16 gennaio 1953, e venne varata il 16 giugno 1951, il 9 dicembre 1952 fu sottoposta alle prove di maneggiabilità e il 14 gennaio 1953 compiuta la prima traversata dell’oceano.

Il comandante dell’«Andrea Doria», è stato avvistato al largo di Cagliari, il 16 gennaio 1953, e venne varata il 16 giugno 1951, il 9 dicembre 1952 fu sottoposta alle prove di maneggiabilità e il 14 gennaio 1953 compiuta la prima traversata dell’oceano.

Il comandante dell’«Andrea Doria», è stato avvistato al largo di Cagliari, il 16 gennaio 1953, e venne varata il 16 giugno 1951, il 9 dicembre 1952 fu sottoposta alle prove di maneggiabilità e il 14 gennaio 1953 compiuta la prima traversata dell’oceano.

Il comandante dell’«Andrea Doria», è stato avvistato al largo di Cagliari, il 16 gennaio 1953, e venne varata il 16 giugno 1951, il 9 dicembre 1952 fu sottoposta alle prove di maneggiabilità e il 14 gennaio 1953 compiuta la prima traversata dell’oceano.

Il comandante dell’«Andrea Doria», è stato avvistato al largo di Cagliari, il 16 gennaio 1953, e venne varata il 16 giugno 1951, il 9 dicembre 1952

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE - ROMA  
Via IV Novembre 149 - Tel. 659.121 - 63.521  
PUBBLICITÀ: mm. colonne - Commerciale:  
Cinema L. 150 - Domenica L. 200 - Echi  
spettacoli L. 150 - Cronaca L. 100 - Necrologia  
L. 130 - Finanziaria: Banche L. 200 - Legale  
L. 200 - Rivolgersi (SP) Via del Parlamento 9

# ULTIME L'Unità NOTIZIE

PREZZI D'ABBONAMENTI	LIRE	SIG.	TRIM.
UNITAL	6.250	1.450	4.100
(con edizione del lunedì)	7.250	1.750	4.850
RINARCITA	1.400	700	—
VI NUOVE	1.800	1.000	500
Conto corrente postale 1/29785			

IL NUOVO EGITTO VUOLE LIBERARSI DAI RICATTI E DALLO SFRUTTAMENTO DELL'IMPERIALISMO

## Nasser nazionalizza il Canale di Suez

Con le entrate del canale, cento milioni di dollari all'anno, l'Egitto sarà in grado di finanziare la diga di Assuan - Nasser denuncia le mire di dominazione economica e politica degli imperialisti - Solidarietà dell'Egitto con il popolo algerino in lotta - Eden convoca i rappresentanti della Francia e degli Stati Uniti

ALESSANDRIA D'EGITTO, 26. — Nel quarto anniversario della rivoluzione egiziana, il presidente della Repubblica Gamal Nasser ha annunciato oggi, in un comunicato ad Alessandria, che il canale più importante, considerato come il corrispondente ideale della lotta per l'indipendenza del paese, la nazionalizzazione della Compagnia del Canale di Suez.

Nasser ha letto il decreto da lui firmato nella stessa giornata di oggi e già pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*, che è del seguente tenore: «La Società internazionale del Canale di Suez è una società egiziana di azionisti. Lo Stato egiziano prende a suo carico l'attivo e il passivo della società, e prende possesso di tutti i suoi organi amministrativi. Lo Stato indennizzerà tutti i portatori di titoli di questa società, sulla base dei prezzi quotati alla Borsa di Parigi alla data dell'entrata in vigore di questa legge, e nonché il trasferimento di tutti i beni della società allo Stato egiziano». Il presidente ha aggiunto che la compagnia avrà un bilancio indipendente, calcolato sulla base di un anno finanziario compreso fra il primo luglio di ogni anno



Nasser insieme al primo ministro indiano Nehru

versioni, sul totale di 300 mila. D'altra parte la compagnia possiede dunque di fatto sotto il controllo britannico, e divenne di fatto uno strumento della politica britannica nel Medio Oriente e anche in Asia, cui il canale assicurava, e assicura, il rapido accesso,

che era sostanziale quando il canale — progettato e costruito dal francese Ferdinand de Lesseps — fu aperto al traffico nel 1869, dopo quindici anni di lavori, divenne poco appreso, nel 1873, del tutto formale, poiché in tale anno il governo britannico di Disraeli riuscì ad assicurare alla regina Vittoria la proprietà di un pacchetto di 353.501

titoli che saranno utilizzati per la costruzione della diga di Assuan, che è stata negata negli scorsi giorni — come è noto — il finanziamento promesso dagli americani e dagli inglesi. «Noi costruiremo la diga di Assuan anche contro la volontà di

l'imperialismo», ha proseguito, «e non far nulla che po-

te se provocare tensione fra l'Egitto e la Gran Bretagna o gli Stati Uniti, e fu in seguito a questo consiglio che Nasser accettò le offerte di Israele per la diga di Assuan: «Se gli anglo-americani hanno ritirato la loro offerta — ha proseguito il presidente — e perché essi vogliono porre fine alla nostra lotta contro i patti militari e contro l'imperialismo, è tempo di soffocare sul nascere i nostri storzi per la dominazione politica». A questo punto delle offerte che provengono dagli imperialisti, Nasser ha replicato, «noi abbiamo appreso la esperienza dei rapporti economici dell'Egitto con l'URSS e la Cecoslovacchia, i quali avvengono «senza condizioni di sorta e su base puramente commerciale».

A questo punto il presidente egiziano ha rivelato che il ministro degli Esteri sovietico, Scipilov, nel corso della sua recente visita all'Egitto, «nel fare la sua offerta di aiuto per la costruzione della diga di Assuan, ha sottolineato che l'URSS tiene a che le relazioni fra l'Egitto e l'Occidente siano eccellenti anche nel mondo: si accentua la distensione». Pertanto Scipilov consigliò al Governo egiziano di non far nulla che po-

### Sviluppo degli scambi culturali e scientifici

## Cinque delegazioni italiane sono in partenza per la Cina

Entro il mese gli studiosi di problemi agrari e i giornalisti sportivi - I più noti medici vi si recheranno in settembre - Parri presiederà la delegazione culturale

Una serie di importanti delegazioni italiane visiterà nei prossimi mesi la Repubblica popolare cinese. Lo annuncia il Centro per lo sviluppo delle relazioni con la Cina. La prima delegazione di scienziati e tecnici di problemi agrari, organizzata dall'intesa con la Società italiana di genetica agraria, partirà alla fine di luglio e soggiornerà in Cina per un mese.

La delegazione è così composta: Tullio Benedetti, dell'Unione naz. Comuni enti montani di Torino; ing. Manlio Berli, Sistemazioni idraulico-agrarie dell'Università di Bari; dott. Aureliano Brandolini, Stazione sperimentale di miasciatura di Bergamo; prod. Raffaele Carbone, Istituto di coltivazione di Agricoltura di Torino; prof. Antonia Ciccarelli, direttore dell'Istituto di patologia vegetale e micobiotologica agraria e tecnica dell'Università di Catania; prof. Stefano Adorno, Cittadella della Stazione sperimentale di viticoltura di Conegliano (Treviso); prof. Pietro Dassat, direttore della Sezione di genetica animale di Torino; prof. Antonio Fabris, direttore dello Istituto industrie agrarie dell'Università di Napoli; prof. Carlo Jucci, del Consiglio nazionale delle ricerche e del Centro di genetica all'Università di Pavia; dott. Amadeo Monasteri, dott. Luigi Ortonica, dott. Maria Ozava, deputato all'Assemblea regionale siciliana; dott. Cesare Pilla, Istituto sperimentale per lo studio e la difesa del suolo dell'Università di Firenze; prof. Francesco Platzer, Facoltà di agraria della Università di Palermo; on. prof. Giovanni Sampiero, direttore della Stazione sperimentale di risicoltura di Verucelli; prof. Andrea Scacciani, dell'Università di Sassari; prof. Cesare Sibilia, direttore della Stazione di patologia vegetale di Roma.

La seconda delegazione, che partira alla fine di luglio, è una delegazione di giornalisti e dirigenti sportivi, invitati dalle Associazioni sportive cinesi. La compongono, tra gli altri: l'avv. Giuseppe Ambrosini, direttore de «La Gazzetta dello sport»; Leone Boccali, direttore di «Il Calcio e il ciclismo illustrato»; il prof. Elio Ciamparoni, dello Istituto superiore di educazione fisica di Roma; il dott. Giorgio De Stefani, membro del CONI; il dott. Luigi Palumbo, capo servizi sportivi de «Il Mattino»; il sen. Ovidio Pastore, presidente della Uisp; il dott. Giuseppe Pugnoli, capo servizi sportivi de «La Nazione»; il dott. Claudio Verratti, capo servizi sportivi di «Il Corriere della Sera».

Una importante delegazione culturale italiana, presieduta dal prof. Ferruccio Parri, partira ai primi di settembre, invitata dalla Associazione cinese per i rapporti culturali con l'estero.

Una delegazione di medici, invitata da 11^ Associazione medica cinese, partira verso la metà di settembre. Essa è così composta: prof. Massimo Alois, direttore dell'Istituto di patologia medica dell'Università di Modena; prof. Giacomo Saccoccia, direttore dell'Istituto di parassitologia dell'Università di Roma; dott. Carlo Cessi, Istituto di patologia generale dell'Università

E infine, nel prossimo mese di settembre partira per la Cina un gruppo di studiosi dell'ISMEO.

### Nove centrali nucleari in costruzione nell'URSS

MOSCA, 26. — Il vice-presidente del Consiglio e ministro delle centrali elettriche sovietiche Malenkov ha avuto un colloquio con il direttore della rivista *American Magazine*, intrattenendosi con lui sulle possibilità di sviluppo industriale del paese. Al termine di questo colloquio, il quale ha rivelato che finora l'Egitto percepiva solo il tre per cento sui profitti della Compagnia, che ascendono a cento milioni di dollari all'anno, d'ora in poi, salvo le somme destinate agli indennizzi, questa ingente redditizio di 2 milioni e mezzo di kw. Egli ha anche criticato il rapporto americano sui prodotti «strategici».

E' infine, nel bel castello appena finito. Riprende la battaglia, tutto erolla. La Commissione non si riunisce, la Camera non avrà una base su cui discutere. Mollet, nel suo consenso generale, rivolgerà a tutti le categorie di domani un avvertito.

Mollet dunque, intervenendo domani, avrà la possibilità di porre la fiducia sia sul progetto iniziale di Ramadier (tasse) sia, con le proposte sociali e democristiane, (prestito e aumento della benzina) nella speranza di raccogliere una maggioranza.

Ma la mancanza di un accordo, l'infinita serie di compromessi accettati e finiti nel vuoto dimostra che il governo è con la Nazione, e non con i dirigenti sociali e democristiani. Si sta per convocare la Commissione finanze quando i radicali obiettano su alcuni aspetti di dettaglio. I socialisti, dal canto loro, rispondono che non si può mettere in di-

scussione tutto il bel castello appena finito. Riprende la battaglia, tutto erolla. La Commissione non si riunisce, la Camera non avrà una base su cui discutere. Mollet, nel suo consenso generale, rivolgerà a tutti le categorie di domani un avvertito.

Il compagno Di Vittorio nei prossimi giorni si recherà a Praga e successivamente compirà un viaggio nell'URSS per un periodo di tre mesi. Seguirà il viaggio della Fsm in vista della grande assemblea dell'Executive che si terrà a settembre a Bucarest dove verranno discussi i problemi delle 40 ore

ga e la Francia. I sindacati infatti non lasceranno passare senza forti reazioni: i mezzi per proseguire il blocco dei salari la lotta potrebbe estendersi a tutte le categorie di lavoratori.

Questa, dunque, la situazione. Che è tuttavia, per ciò che riguarda il dibattito in Parlamento, inattesa. Mentre i telefoni infatti mi si riferiscono che Mollet non potrebbe più domani, e neppure sabato, far farebbe un discorso a chiusura della sessione, prima delle vacanze, accennando alla politica economica generale. E' quasi certo invece che il governo torrà la fiducia all'alba di domani e che il voto avrà luogo sabato. Su che cosa, esattamente, non lo si sa ancora.

Ma la mancanza di un accordo, l'infinita serie di compromessi accettati e finiti nel vuoto dimostra che il governo è con la Nazione, e non con i dirigenti sociali e democristiani. Si sta per convocare la Commissione finanze quando i radicali obiettano su alcuni aspetti di dettaglio. I socialisti, dal canto loro, rispondono che non si può mettere in di-

scussione tutto il bel castello appena finito. Riprende la battaglia, tutto erolla. La Commissione non si riunisce, la Camera non avrà una base su cui discutere. Mollet, nel suo consenso generale, rivolgerà a tutti le categorie di domani un avvertito.

Il compagno Di Vittorio nei prossimi giorni si recherà a Praga e successivamente compirà un viaggio nell'URSS per un periodo di tre mesi. Seguirà il viaggio della Fsm in vista della grande assemblea dell'Executive che si terrà a settembre a Bucarest dove verranno discussi i problemi delle 40 ore

riportate, lo stesso giorno, da un'aperta manifestazione di fraterrame solidarietà per il popolo oppreso d'Algeria: «La causa del popolo algerino, come combatte per la sua indipendenza e la nostra lotta, è quella dell'Occidente, e noi siamo solidi con questa lotta contro l'imperialismo». Gli occidentali presenti tuttavia sono rimasti poco meno che esternati, e cercano di soffocare sul nascere i nostri storzi per la dominazione politica. A questo punto delle offerte che provengono dagli imperialisti, Nasser ha replicato, «noi siamo solidi con questa lotta contro l'imperialismo, e perché essi vogliono porre fine alla nostra lotta contro i patti militari e contro l'imperialismo». Gli occidentali presenti tuttavia sono rimasti poco meno che esternati, e cercano di soffocare sul nascere i nostri storzi per la dominazione politica. A questo punto delle offerte che provengono dagli imperialisti, Nasser ha replicato, «noi siamo solidi con questa lotta contro l'imperialismo, e perché essi vogliono porre fine alla nostra lotta contro i patti militari e contro l'imperialismo».

La proposta di Scipilov, nel suo rapporto, ha sottolineato che l'Egitto è una rivendicazione antica e profondamente sentita dal popolo, e considerata la conseguenza di una rivoluzione nazionale come quella che il ministro degli esteri dell'URSS tiene a che le relazioni fra l'Egitto e l'Occidente siano eccellenti anche nel mondo: si accentua la distensione». Pertanto Scipilov consigliò al Governo egiziano di non far nulla che po-

te se provocare tensione fra l'Egitto e la Gran Bretagna o gli Stati Uniti, e fu in seguito a questo consiglio che Nasser accettò le offerte di Israele per la diga di Assuan: «Se gli anglo-americani hanno ritirato la loro offerta — ha proseguito il presidente — e perché essi vogliono porre fine alla nostra lotta contro i patti militari e contro l'imperialismo».

La proposta di Scipilov, nel suo rapporto, ha sottolineato che l'Egitto è una rivendicazione antica e profondamente sentita dal popolo, e considerata la conseguenza di una rivoluzione nazionale come quella che il ministro degli esteri dell'URSS tiene a che le relazioni fra l'Egitto e l'Occidente siano eccellenti anche nel mondo: si accentua la distensione». Pertanto Scipilov consigliò al Governo egiziano di non far nulla che po-

te se provocare tensione fra l'Egitto e la Gran Bretagna o gli Stati Uniti, e fu in seguito a questo consiglio che Nasser accettò le offerte di Israele per la diga di Assuan: «Se gli anglo-americani hanno ritirato la loro offerta — ha proseguito il presidente — e perché essi vogliono porre fine alla nostra lotta contro i patti militari e contro l'imperialismo».

La proposta di Scipilov, nel suo rapporto, ha sottolineato che l'Egitto è una rivendicazione antica e profondamente sentita dal popolo, e considerata la conseguenza di una rivoluzione nazionale come quella che il ministro degli esteri dell'URSS tiene a che le relazioni fra l'Egitto e l'Occidente siano eccellenti anche nel mondo: si accentua la distensione». Pertanto Scipilov consigliò al Governo egiziano di non far nulla che po-

te se provocare tensione fra l'Egitto e la Gran Bretagna o gli Stati Uniti, e fu in seguito a questo consiglio che Nasser accettò le offerte di Israele per la diga di Assuan: «Se gli anglo-americani hanno ritirato la loro offerta — ha proseguito il presidente — e perché essi vogliono porre fine alla nostra lotta contro i patti militari e contro l'imperialismo».

La proposta di Scipilov, nel suo rapporto, ha sottolineato che l'Egitto è una rivendicazione antica e profondamente sentita dal popolo, e considerata la conseguenza di una rivoluzione nazionale come quella che il ministro degli esteri dell'URSS tiene a che le relazioni fra l'Egitto e l'Occidente siano eccellenti anche nel mondo: si accentua la distensione». Pertanto Scipilov consigliò al Governo egiziano di non far nulla che po-

te se provocare tensione fra l'Egitto e la Gran Bretagna o gli Stati Uniti, e fu in seguito a questo consiglio che Nasser accettò le offerte di Israele per la diga di Assuan: «Se gli anglo-americani hanno ritirato la loro offerta — ha proseguito il presidente — e perché essi vogliono porre fine alla nostra lotta contro i patti militari e contro l'imperialismo».

La proposta di Scipilov, nel suo rapporto, ha sottolineato che l'Egitto è una rivendicazione antica e profondamente sentita dal popolo, e considerata la conseguenza di una rivoluzione nazionale come quella che il ministro degli esteri dell'URSS tiene a che le relazioni fra l'Egitto e l'Occidente siano eccellenti anche nel mondo: si accentua la distensione». Pertanto Scipilov consigliò al Governo egiziano di non far nulla che po-

te se provocare tensione fra l'Egitto e la Gran Bretagna o gli Stati Uniti, e fu in seguito a questo consiglio che Nasser accettò le offerte di Israele per la diga di Assuan: «Se gli anglo-americani hanno ritirato la loro offerta — ha proseguito il presidente — e perché essi vogliono porre fine alla nostra lotta contro i patti militari e contro l'imperialismo».

La proposta di Scipilov, nel suo rapporto, ha sottolineato che l'Egitto è una rivendicazione antica e profondamente sentita dal popolo, e considerata la conseguenza di una rivoluzione nazionale come quella che il ministro degli esteri dell'URSS tiene a che le relazioni fra l'Egitto e l'Occidente siano eccellenti anche nel mondo: si accentua la distensione». Pertanto Scipilov consigliò al Governo egiziano di non far nulla che po-

te se provocare tensione fra l'Egitto e la Gran Bretagna o gli Stati Uniti, e fu in seguito a questo consiglio che Nasser accettò le offerte di Israele per la diga di Assuan: «Se gli anglo-americani hanno ritirato la loro offerta — ha proseguito il presidente — e perché essi vogliono porre fine alla nostra lotta contro i patti militari e contro l'imperialismo».

La proposta di Scipilov, nel suo rapporto, ha sottolineato che l'Egitto è una rivendicazione antica e profondamente sentita dal popolo, e considerata la conseguenza di una rivoluzione nazionale come quella che il ministro degli esteri dell'URSS tiene a che le relazioni fra l'Egitto e l'Occidente siano eccellenti anche nel mondo: si accentua la distensione». Pertanto Scipilov consigliò al Governo egiziano di non far nulla che po-

te se provocare tensione fra l'Egitto e la Gran Bretagna o gli Stati Uniti, e fu in seguito a questo consiglio che Nasser accettò le offerte di Israele per la diga di Assuan: «Se gli anglo-americani hanno ritirato la loro offerta — ha proseguito il presidente — e perché essi vogliono porre fine alla nostra lotta contro i patti militari e contro l'imperialismo».

La proposta di Scipilov, nel suo rapporto, ha sottolineato che l'Egitto è una rivendicazione antica e profondamente sentita dal popolo, e considerata la conseguenza di una rivoluzione nazionale come quella che il ministro degli esteri dell'URSS tiene a che le relazioni fra l'Egitto e l'Occidente siano eccellenti anche nel mondo: si accentua la distensione». Pertanto Scipilov consigliò al Governo egiziano di non far nulla che po-

te se provocare tensione fra l'Egitto e la Gran Bretagna o gli Stati Uniti, e fu in seguito a questo consiglio che Nasser accettò le offerte di Is