DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE - ROMA
Via IV Novembre 149 — Tel 689.121 - 63.521
PUBBLICITA' mm colonna - Commerciale: Cinema L. 150 - Domenicale L. 200 - Echi spettacoli L. 150 - Cronaca L. 160 - Necrologia L. 130 - Finanziaria Banche L. 400 - Legali L. 200 - Rivolgersi (SPI) Via Parlamento 9

ULTIME l'Unità NOTIZIE

Prezzi d'abbonamento:	Anno	Sem.	Trim.
UNITA'	7.500	3.900	2.000
(con edizione del lunedì)	8.700	4.500	2.350
RINASCITA	1.400	700	—
VIE NUOVE	1.000	1.000	500

Conto corrente postale 1/29795

ANNUNCIATO IN UNA CONFERENZA STAMPA DA MC MILLAN

La Gran Bretagna favorevole al "mercato comune europeo,,

Al Congresso laburista di Blackpool Harold Wilson ha proposto l'istituzione di una imposta sui profitti di borsa

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

LONDRA, 3. — Una sensazionale dichiarazione è stata fatta oggi dal Cancelliere dello Scacchiere (ministro del tesoro) Harold McMillan, in una conferenza stampa appositamente convocata. McMillan, che è appena rientrato da un viaggio a Washington, ha in sostanza annunciato che la Gran Bretagna ha deciso di aderire alle iniziative tendenti alla costituzione di un «mercato comune» dell'Europa occidentale. Egli ha precisato che la Gran Bretagna conta di associarsi a undici nazioni europee per formare «una area di scambi commerciali parzialmente liberi», nella quale le barriere doganali sarebbero in un primo tempo ridotte e alla fine abolite.

Le nazioni del *Commonwealth*, che per i loro legami commerciali con l'Inghilterra verrebbero a essere legate alla detta area di parziale liberalizzazione, sono state richieste del loro parere circa il progetto inglese, che concerne la sezione occidentale dell'Europa.

«Se l'Europa occidentale — ha detto Mac Millan — compreso il Regno Unito, potesse divenire un'area di libero commercio, si avrebbe un nucleo di forza considerevole, quale può essere rappresentato da un mercato comune di 250 milioni di persone.

«Questa area, dopo un certo periodo di tempo, potrebbe apportare al nostro paese tutti i vantaggi della produzione su larga scala, fenomeno che tende a manifestarsi nel mondo moderno in grandi unità economiche quali gli Stati Uniti e l'Unione Sovietica».

I membri continentali del progettato mercato comune sarebbero i paesi della comunità carbosiderurgica europea (Italia, Francia, Germania ovest, Belgio, Olanda e Lussemburgo) e altri cinque paesi che Mac Millan non ha nominati, ma che secondo quanto appreso da altra fonte sono Svezia, Danimarca, Norvegia, Svizzera e Austria.

«La partecipazione britannica — ha aggiunto il ministro — lascerebbe intatto il sistema preferenziale in uso nell'ambito dell'impero britannico». Secondo tale sistema i paesi del *Commonwealth* e le colonie inglesi si favoriscono a vicenda negli scambi reciproci e nelle tariffe doganali e la sua importanza per la Gran Bretagna sta nella possibilità di importare prodotti agricoli a condizioni di favore.

Il mercato comune europeo non riguarderebbe invece generi per l'alimentazione umana ed animale, nè prodotti alcoolici o tabacco. Non si tratta — ha sottolineato il ministro — di un progetto a carattere esclusivamente economico, ma di un piano a carattere «in parte sociale, in parte strategico e in parte politico».

L'istituzione del mercato comune lascerebbe comunque liberi i paesi aderenti di prendere provvedimenti protettivi, quali restrizioni alle importazioni o misure per l'equilibrio della bilancia dei pagamenti in caso di emergenza.

Il principale vantaggio offerto dall'area di liberi scambi — ha detto il ministro britannico — sarebbe quello di affrettare l'abrogazione delle limitazioni quantitative nelle importazioni dall'area del dollaro.

La dichiarazione di Mac Millan, la quale non si sa ancora come sarà accolta dall'opinione pubblica britannica, è evidentemente la conseguenza dei recenti colloqui anglo-francesi di Parigi. Ciò pone il governo conservatore britannico al fianco dei socialdemocratici francesi, belgi e di altri paesi di Europa, principali fautori del «rilancio europeo», con una sorta di «salto della quaglia» rispetto ai laburisti.

Comunque, nessun accenno al problema cui si riferiscono le dichiarazioni del Cancelliere dello Scacchiere si è avuto finora al Congresso di Blackpool, che ha dedicato la sua seduta odierna interamente alla politica finanziaria. Il relatore Harold Wilson, ex ministro e principale portavoce del partito in materia finanziaria, ha presentato al congresso il programma laburista nel campo fiscale. Egli si è particolarmente diffuso su due provvedimenti seguenti:

1) *Riduzione* delle detrazioni consentite per le spese professionali. Wilson ha condannato questa «scandalosa evasione fiscale» senza la quale, ha detto, sir Bernard Tocker e la società *Daimler* «non avrebbero potuto mai lavare i loro visoni sporchi in pubblico».

2) L'imposta sul plus-valore del capitale, e in particolare sui profitti di borsa.

A tal proposito egli ha ricordato che in 10 minuti un proprietario di 1000 azioni della *Trinidad Oil Company* ha guadagnato 6.000 sterline, somma che un minatore guadagna in 10 anni.

Ha concluso Gaitskell, il quale ha auspicato un rafforzamento della unità di azione con i sindacati nel campo economico.

LUCA TREVISANI

LA DOMANDA CHE È SULLE LABBRA DELL'UOMO DELLA STRADA

Chi ha raccolto senza faticare i frutti caduti dall'albero marcio della Nicolay?

Una curiosa coincidenza: il ministro presidente della Cassa del Mezzogiorno on. Campilli è anche azionista della Società Condotte d'Acqua

GENOVA — La signora Laura Feola nell'auto che la porta alle carceri di Marassi

Mentre si attende che al lungo romanzo intitolato Scandalo Nicolay, si aggiungano i nuovi capitoli promessi dalle voci circolanti a Genova e a Roma, ci sembra giunto il momento di fare il punto della situazione, con due obiettivi: 1) estrarre dalla aggrovigliata matassa gli elementi essenziali della vicenda; 2) rispondere alla domanda che sta sulla bocca dell'uomo della strada: chi ha raccolto, in ultima analisi, i frutti della colossale operazione?

Cerchiamo di raggiungere l'obiettivo n. 1. Una sera di primavera del 1953, il consiglio di amministrazione della società SFIAR, costituita un anno prima con lo scopo ufficiale di fabbricare acquedotti, ma specializzata, in realtà, in operazioni di borsa, decide di impadronirsi della vecchia, solida, rispettabile, stimatissima società Nicolay, che gestisce uno degli acquedotti di Genova. Il consiglio di amministrazione della SFIAR è formato da cinque persone, ormai ben note, Lanzillotti, Gualco, Succio, De Ferrari, Loi, quest'ultimo già vice amministratore della D.C. e direttore amministrativo dell'organo della DC Il Popolo.

Il danaro occorrente per l'operazione (circa mezzo miliardo) è fornito dal Banco di Sicilia, grazie all'interessamento di Giovambattista Gualco, che gode di alcune aderenze presso quella banca. Con il mezzo miliardo, i cinque della SFIAR acquistano 110 mila delle 396 mila azioni della Nicolay. Altre 90 mila azioni vengono convogliate alla SFIAR mediante le cosidette «operazioni di riporto» di Gualco, Succio e De Ferrari (che sono agenti di borsa).

La SFIAR possiede dunque, ora, la maggioranza delle azioni della Nicolay. Il vecchio consiglio di amministrazione della società decade. Ne prendono il posto i cinque soci.

Salito il primo scalino, i cinque si preparano a salire il secondo. La Nicolay è fra le poche società che non hanno ancora usufruito della legge che consente di sottoporre a perizia e rivalutare i capitali azionari colpiti dalla svalutazione. L'operazione viene compiuta. Il capitale della Nicolay sale in due mesi da settecento milioni ad alcuni miliardi.

Si tratta ora di aumentare anche i capitali della SFIAR, che sono modestissimi (un milione e 250 mila lire). Si decide perciò di immettere sul mercato 248.800 azioni da mille lire, ma, al tempo stesso, si decide anche di ricomprare la metà delle azioni stesse, senza spendere un soldo.

Le 248.800 azioni vengono affidate al Banco di Sicilia, affinché provveda a venderle col massimo sovrapprezzo. Tre dirigenti della banca, il direttore della filiale genovese Giovanni Caropreso, il vice direttore Mario Rocca e l'esperto di borsa Paolo Barone, coadiuvati da produttori volanti, s'incaricano di farlo. Le nuove azioni della SFIAR cominciano ad essere vendute al prezzo di 5.570 lire ciascuna, grazie ad una allettante propaganda di cui gli elementi essenziali sono i seguenti: la SFIAR sta per accaparrarsi l'appalto dell'acquedotto dell'Entella, che porterà l'acqua potabile alla Riviera di Levante; la SFIAR finanzierà la costruzione di uno zuccherificio nel Sannio, per il quale è già pronto il terreno e la sovvenzione della Cassa per il Mezzogiorno, e un altro zuccherificio a Racconigi.

Il conte fasullo

Tutto sembra lecito e pulito, ma quando, più tardi, il magistrato mette il naso nella faccenda, si scopre che i dirigenti del Banco di Sicilia hanno immesso sul mercato soltanto la metà delle azioni della SFIAR. Vendute le quali, con una piccola parte del ricavato, che è di circa 500 milioni, l'altra metà delle azioni è stata acquistata, al prezzo di mille lire ciascuna, per conto di Gualco, Succio, De Ferrari, Lanzillotti e Loi. Costoro, perciò, aggiungendo il nuovo al vecchio pacchetto, hanno conservato la maggioranza delle azioni, senza aver pagato una lira.

Dagli 800 milioni viene anche detratto il mezzo miliardo, che, prestato dal Banco di Sicilia, era servito a dare l'assalto alla Società Nicolay.

Questa è la prima scoperta fatta dal magistrato. Ma non è l'ultima. Approfondendo l'indagine sulla faccenda degli zuccherifici, vengono fuori altri personaggi: la signora Laura Feola e il sedicente conte Canale. La signora Feola dice di essere intima amica del ministro De Caro, e, al momento dell'arresto, è in possesso di un biglietto di sola andata per Madrid (anche qui conta su solide amicizie) e di un passaporto rilasciato direttamente dal ministero degli Esteri.

La Feola, che indubbiamente è in relazione con molti «pezzi grossi», ha incontrato il sedicente conte Canale (che non è conte affatto) e gli ha parlato del progetto per la costruzione dello zuccherificio del Sannio. Secondo la donna, l'idea è scaturita nel corso di una conversazione con De Caro. Secondo la sua versione, è stato il De Caro stesso a proporle di «trovare i soldi necessari per impiantare una industria nei nostri disgraziati paesi, cioè nel depresso Sannio. Si trattava soltanto di trovare un finanziatore: la Cassa del Mezzogiorno, dal canto suo, ha già promesso di contribuire con un miliardo e mezzo. Innanzitutto, occorrono una cinquantina di milioni per le «prime spese».

Questo ha detto la Feola al Canale Costui, pur non potendo agire di persona (due volte fallito, condannato per emissione di assegni a vuoto e bancarotta semplice e uno squattrinato) si è entusiasmato della cosa e si è rivolto ad uno spedizioniere inglese, Alan Rodhe, che risiede e lavora a Genova. Dopo aver saputo dello zuccherificio, ed aver letto alcune lettere da cui risulta che il ministro De Caro s'interessa alla cosa, il Rodhe ha sborsato 60 milioni.

Il Canale ha costituito una società con cinque milioni e mezzo di capitale e, aiutato da De Caro, ha acquistato a buon prezzo un terreno presso S. Salvatore Telesino. Con gli altri 54 milioni e mezzo sono stati acquistati prodotti alimentari in scatole, che, sbarcati a Genova e depositati in un magazzino, sono poi stati trafugati ad insaputa del Rodhe. Ma questi sono fatti marginali. Importa sapere, per non perdere il filo essenziale del racconto, che il Rodhe fu tranquillato con la promessa che l'affare dello zuccherificio avrebbe dato ricchi frutti, dato che una potente società, la Nicolay-SFIAR, stava per finanziare l'impresa con il miliardo e mezzo necessario per ottenere, dalla Cassa del Mezzogiorno, un altro miliardo e mezzo.

Il Canale dice il vero. Gli uomini della Nicolay-SFIAR hanno effettivamente stabilito di emettere azioni per un miliardo e 505 milioni di lire per lo zuccherificio del Sannio. La nuova società sarà diretta da Rocca (del Banco di Sicilia), Canale, da un certo Ghirardo (che rappresenterà la Feola) e da quattro dei cinque consiglieri della Nicolay-SFIAR (il Loi, non si sa bene perché, questa volta non entrerà nella combinazione).

Cosa significa tutto questo? Significa che la faccenda dello zuccherificio del Sannio su cui i col-

L'agente di cambio Gualco

locatori delle azioni della SFIAR hanno fatto leva per far salire il prezzo delle azioni stesse fino a 5.570 lire, è stata, naturalmente una speculazione, ma una speculazione, in un certo senso, e fino a un certo punto, seria, concreta, non campata in aria, ma anzi fondata su promesse consistenti.

Le cose stavano a questo punto, quando l'on. Campilli, presidente della Cassa del Mezzogiorno, fece sapere che la Cassa «non aveva più interesse alla cosa». Le azioni della Nicolay scesero dalle 15 mila lire a cui erano salite a 609 lire e quelle della SFIAR da 18.300 a 40.

Una curiosa presenza

Abbiamo esposto gli elementi essenziali della vicenda e speriamo di averlo fatto con sufficiente chiarezza. Questo era il nostro primo obiettivo. Il secondo era quello di rispondere alla domanda: chi ha raccolto, in ultima analisi, i frutti dell'operazione?

Le azioni della Nicolay che il Banco di Sicilia aveva «a riporto» sono state vendute in borsa alla Società Condotte d'Acqua. Le azioni sono state pagate 400 lire l'una. Gli esperti dicono che la società ha concluso un ottimo affare, perché i beni reali della Nicolay, che il «crack» non ha naturalmente toccato, sono sempre molto solidi. Ebbene, la Società Condotte d'Acqua è presieduta dal marchese G.B. Sacchetti, che è anche presidente del Banco di S. Spirito, cameriere segreto di spada e cappa del Vaticano, Furiere maggiore dei Sacri Palazzi apostolici, membro dell'ufficio del reverendissimo monsignore Maestro di Camera di Sua Santità, nonché presidente e consigliere di molte altre istituzioni.

Della Società Condotte d'Acqua è azionista il ministro Campilli. La società, inoltre, è strettamente collegata con la Società Generale Immobiliare, troppo nota per aver bisogno di presentazioni.

Non pretendiamo di aver risposto alla domanda: chi ha raccolto, in ultima analisi, i frutti dell'operazione? Ci sembra, però, assai curiosa la presenza di una stessa persona, l'on. Campilli, in due organismi diversi: il primo (la Cassa del Mezzogiorno) che, sia pure indirettamente, favorisce dapprima il rialzo delle azioni della SFIAR e della Nicolay con promesse che sembravano fondate, e poi ne provoca, sempre indirettamente, il crollo, ritirando il suo appoggio all'impresa dello zuccherificio del Sannio; il secondo (la Società Condotte d'Acqua) che, dopo il «crack», si accaparra a basso prezzo le azioni della Nicolay, facendo un ottimo affare.

L'INCHIESTA PRELIMINARE SULL'AFFONDAMENTO DEL TRANSATLANTICO

Iniziato a New York l'interrogatorio del comandante dell'«Andrea Doria»

Il capitano Calamai riferisce sulla sua conoscenza della nave e sulle esercitazioni di salvataggio
Prodotti i libri di bordo - Conclusa la deposizione del terzo ufficiale dello "Stockholm,,

NEW YORK, 3. — L'interrogatorio del capitano Piero Calamai, comandante del transatlantico italiano *Andrea Doria* speronato dallo *Stockholm* nella notte del venticinque luglio scorso si è iniziato nel tardo pomeriggio odierno. Nella mattinata e nel primo pomeriggio tre avvocati si erano succeduti per interrogare il giovane ventiseienne Ernest Carstens-Johansen, terzo ufficiale dello *Stockholm* al quale nella notte della collisione era stato affidato il comando di guardia sul transatlantico svedese.

Il capitano Calamai è salito alle ore quindici e trenta al banco ove siede il delegato del giudice federale Lawrence Walsh cui è demandata la presidenza di questa inchiesta preprocessuale organizzata d'accordo dalle due parti per raccogliere attraverso lo interrogatorio dei protagonisti gli elementi che potrebbero non essere disponibili al momento del processo.

La deposizione è stata preceduta dal giuramento di rito. Quindi, l'avv. Eugene Underwood che rappresenta gli interessi della compagnia *Italia* ha iniziato l'interrogatorio per stabilire secondo il costume gli elementi della deposizione del capitano italiano Calamai come comandante del *Doria* nella notte del venticinque luglio 1956, quando avvenne la collisione.

«Da quanto tempo era rimasto sul ponte del *Doria* prima della collisione?» ha chiesto Underwood.

«Dalle tre del pomeriggio precedente», ha risposto Calamai.

Quindi, Underwood ha ripetuto l'accertamento dei dati personali del capitano italiano. Età: cinquantanove anni. Patente di capitano dal 1921. Capitano superiore dal 1932, capitano comandante dal 1936. Con una anzianità di comando di circa venti anni comandò il *Toscana*, il *Vivaldi*, il *Toscanelli*, il *Santacruz*, il *Conte Grande*, il *Saturnia*, l'*Andrea Doria*.

«Dalle ore otto della sera del venticinque luglio sino al momento della collisione quanti ufficiali erano di guardia con lei sul ponte?», ha domandato Underwood.

«Due», ha risposto Calamai, che alle susseguenti domande ha precisato trattarsi dei capitani Curzio Franchini e Eugenio Giannin, entrambi patentati capitani di marina mercantile. Il Franchini era con il comandante Calamai dall'ottobre del 1955 come secondo ufficiale. Il Giannini era terzo ufficiale dall'aprile di questo anno.

«Cosa può dire della competenza e della abilità di questi due ufficiali?», ha chiesto Underwood.

«Due ottimi ufficiali», ha risposto Calamai.

Avvicinandosi l'ora stabilita per la sospensione dell'udienza l'avv. Underwood ha inteso subito rilevare le conoscenze che il capitano Calamai aveva della sua nave.

Per le due ultime giornate scorse, vari avvocati avevano a più riprese richiesto le caratteristiche dello *Stockholm*, il Johansen aveva dichiarato di non conoscerle.

«Questi elementi sono importanti perché dalla loro esatta conoscenza ella poteva stabilire lo sviluppo della manovra che aveva ordinato e durante la quale la sua nave entrò in collisione con il *Doria*», aveva ripetuto l'avvocato. Il Johansen non corresse mai le sue prime deposizioni nelle quali aveva detto di ignorare la precisa lunghezza e larghezza della sua nave. Le dimensioni del *Doria* secondo le dichiarazioni del capitano Calamai sono: duecentoquattordici metri di lunghezza, ventotto di larghezza. La nave aveva due eliche e sviluppava una velocità di crociera di poco più di ventitrè miglia all'ora. L'avvocato Underwood ha chiesto al capitano Calamai di riconoscere alcune fotografie del ponte di comando, delle ali di plancia, della sala nautica, dell'albero di maestra, della sirena elettrica e di quella a vapore del *Cristoforo Colombo* gemello del *Doria* per stabilire se vi fossero differenze sostanziali. Le differenze secondo le risposte del capitano Calamai sono minime. Quindi, Underwood ha esibito un libro che il capitano Calamai ha riconosciuto come il «giornale nautico», prima parte, del *Doria*.

«Quante parti ha il giornale di bordo italiano?», ha chiesto Underwood.

«Giornale nautico prima parte, Seconda parte, giornale di boccaporto, giornale di macchina e giornale equipaggio», ha risposto Calamai.

«E' questo il giornale equipaggio?» ha chiesto Underwood esibendo un secondo libro. «Sì».

«Sono gli unici libri salvati dal *Doria*?» ha chiesto Underwood.

«Sì, con i libretti dell'equipaggio». Ha risposto Calamai.

Underwood: «Sono stati salvati altri libri?»

Calamai: «Altri due libri riservati».

Underwood: «Cosa intende per riservati?»

Calamai: «Libri segreti della marina militare della NATO».

L'avv. Underwood è quindi passato alla lettura del libro nautico parte prima del *Doria*. Il *Doria* partì da Genova il diciassette luglio scorso. «Vi era l'usanza di eseguire esercitazioni per casi di emergenza della nave?».

«Sì, due tipi di esercitazioni: uno per l'equipaggio e l'altro per equipaggio e passeggeri» ha precisato Calamai.

Sul libro è riferito infatti che il giorno diciotto luglio vi era stata una esercitazione per l'equipaggio. Lo stesso Calamai ha letto: «Questo pomeriggio dalle ore tredici e quarantacinque alle ore quattordici e quarantacinque (del diciotto luglio) è stata eseguita una esercitazione parziale per l'istruzione del personale.

Sono state ammainate le lance numero nove ed undici e sono stati manovrati i portelloni della passeggiata per l'imbarco dei passeggeri».

Invitato a spiegare, il capitano Calamai ha precisato che i portelloni erano situati lungo la passeggiata della nave e si aprivano per permettere ai passeggeri di imbarcarsi sulle lance in caso di emergenza. Il giorno dopo la partenza da Napoli, era stata eseguita una seconda esercitazione per i passeggeri.

Prima che Calamai salisse sul banco dei testimoni, nella udienza pomeridiana di oggi, si era svolta come si è detto l'ultima parte della deposizione del terzo ufficiale dello *Stockolm*.

L'ufficiale svedese ha negato che la nave al suo comando navigasse ad elevata velocità e nella nebbia nel momento in cui avvenne la collisione con l'*Andrea Doria*. La nebbia — egli ha sostenuto — cominciò a calare dopo la collisione. Carstens Johannsen ha ammesso, comunque, che lo *Stockholm* era spostato di due miglia rispetto alla rotta fissata in precedenza dal suo capitano e di quasi venti miglia rispetto alla rotta usuale che in quella zona seguono le navi partite da New York e dirette in Europa.

Tuttavia — egli ha proseguito — la nave italiana fu vista chiaramente dapprima nel *radar* dello *Stockholm* e poi ad occhio nudo: le posizioni rispettive erano tali che le due navi sarebbero passate l'una sulla sinistra dell'altra ad una distanza di sufficiente sicurezza se, improvvisamente l'*Andrea Doria* non avesse dirottato tagliando la rotta dello *Stockolm*.

Il comandante Calamai

Per assoluta mancanza di spazio siamo costretti a rimandare la pubblicazione della «Pagina della Donna». Ce ne scusiamo con le nostre lettrici.

AL PROCESSO PER I FATTI DI POZNAN

L'imputato Wierbicki definito "un anormale,, da suo fratello

Il ragazzo che venne ucciso dinanzi alla sede della polizia popolare non fu affatto colpito dagli agenti

NOSTRO SERVIZIO PARTICOLARE

POZNAN, 3. — Battuta di arresto al processo dei tre, che si riprende domani. Breve seduta al processo de nove dove sta per concludersi l'interrogatorio dei testi. Il terzo processo a carico di 6 persone, imputate anch'esse di attacco armato alla sede della polizia, annunciato per oggi, è stato rinviato a data da destinarsi.

Dieci testimoni sono stati ascoltati stamane al processo dei nove. Erano stati convocati dalla difesa e non hanno portato alcuna novità. Il fratello di uno dei più importanti imputati, di questo processo, il Wierbicki, è venuto a dire al tribunale che il fratello è sempre stato un anormale, ciò che ha dato modo immediatamente alla difesa di chiedere per l'imputato una perizia psichiatrica. Poi la dichiarazione resa ieri da una teste che incidentalmente aveva accennato all'uccisione di un ragazzo nei pressi della sede della polizia (è questa l'unica vittima adolescente nei tragici fatti di Poznan), è stata ripresa dalla difesa, che stamane ha condotto il padre di quell'adolescente di fronte al tribunale per dire che il tredicenne fu colpito da proiettili provenienti dalla sede della polizia. Ieri, invece, la teste aveva dichiarato di avere assistito di persona alla scena ed ha escluso categoricamente che i colpi che uccisero il ragazzo potessero provenire dalla polizia, in quanto il punto in cui cadde la vittima è coperto da un alto muro che nasconde completamente lo edificio. Stamane il presidente ha chiesto al padre: «Eravate presente alla scena?». Il padre ha risposto: «Non ero presente. Le circostanze mi furono riferite». La questione, dunque, si è chiusa a questo punto.

La seduta è stata aggiornata dopo che la difesa aveva avanzato la richiesta di mettere agli atti del presente processo le perizie che gli esperti hanno fatto sull'influenza della psicosi della folla nell'azione dell'individuo al processo dei tre accusati dell'assassinio del caporale Izbebny.

Nei corridoi del tribunale e in città il tema del giorno è, come si può ben comprendere, la sostanza della polemica apertasi ieri tra accusa e difesa nel processo per l'assassinio del caporale di polizia. Si può pretendere di legare i crimini commessi in quel tragico giovedì a motivi della manifestazione operaia? ci si chiede. In generale si fa una distinzione: due sono i fattori che hanno agito il 28 giugno. Da una parte c'erano le rivendicazioni degli operai, cioè un fattore chiaro e pulito che aveva lo scopo di realizzare in quel modo (giusto o non giusto dipende dal giudizio che ciascun cittadino può dare) i diritti delle maestranze, di chiedere la liquidazione e la riparazione dei torti che loro erano stati fatti a causa delle manchevolezze e della trascuratezza da parte degli organi preposti. Perciò è opinione generale che in questo caso, come già ha detto il PM, il diritto penale deve tacere. Ma il codice penale, ed è questo lo spirito che in generale la gente intravede in questo processo, ha l'obbligo di parlare là dove la manifestazione dei lavoratori è stata deformata da elementi estranei, là dove sullo sfondo di essa hanno agito gruppi criminali. E questi gruppi l'opinione pubblica chiede che vengano bene identificati.

In più di una conversazione, abbiamo sentito ripetere stamane le ultime parole del P.M., gli opera di Poznan, potrebbero rivolgersi agli imputati ripetendo le famose parole che Goethe mette sulla bocca del suo Faust: «Quello che voi avete fatto lo avete fatto nella misura dei vostro passato, dei vostri desideri e non nella misura dei nostri».

FRANCO FABIANI

Linea aerea Roma-Milano-Praga?

La capitale cecoslovacca centro di collegamento europeo — Presto il «Tu-104» in servizio di linea

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

PRAGA, 3. — Stamane alle 8,20 un bimotore delle Aerolinee cecoslovacche ha decollato dalla pista di Ruzine per il volo inaugurale della nuova linea aerea Praga-Bruxelles, la quale viene ad aggiungersi alle due grandi linee intercontinentali in funzione da qualche mese: la Parigi-Hong Kong con scalo a Praga e la Nuova Delhi-Praga.

Si ha notizia d'altro canto che con tutta probabilità, a partire dal 15 ottobre, sulla Praga-Mosca entrerà in funzione trisettimanalmente l'ormai famoso bireattore sovietico «T. U. - 104». Le attuali sei ore e venti minuti di volo occorrenti per coprire il tragitto Praga-Mosca a bordo di un normale bimotore civile saranno ridotte sulla stessa rotta a due ore e trenta minuti circa dal «T.U.-104».

Praga va così rapidamente riacquistando la sua funzione di importante centro di collegamento europeo mediante la istituzione e lo sviluppo delle tradizionali linee aeree «metropolitane» e intercontinentali. Fattore essenziale di questo incremento è della concomitante modernizzazione del traffico aereo appare senza dubbio l'intensificarsi degli scambi tra Oriente e Occidente e il progressivo aumento del movimento turistico — che ha già registrato quest'anno punte considerevoli per quanto riguarda la Cecoslovacchia — con l'estero.

A questo proposito, un dirigente delle Aerolinee cecoslovacche ci faceva osservare stamane che, data l'ubicazione dell'aeroporto di Ruzine (al centro dell'Europa), le sue attrezzature, l'ampiezza e la capacità delle sue piste oltre alla fitta rete di collegamenti aerei in via di continuo miglioramento con tutti i paesi del mondo socialista, Praga può naturalmente diventare uno dei più importanti scali della navigazione aerea europea e mondiale.

Il portavoce della compagnia Ceca, rispondendo ad una nostra domanda, precisava anche il punto di vista favorevole delle autorità cecheche circa un collegamento aereo diretto con le città italiane, e particolarmente con Milano e Roma.

Sarebbe ad esempio augurabile che la LAI potesse tradurre sollecitamente in pratica una simile iniziativa. In questo senso pare che taluni sondaggi siano già in atto, con l'obiettivo di poter giungere, in un non lontano futuro, alla istituzione di una linea Roma Praga con scalo a Milano.

ORFEO VANGELISTA

GLI SCARICATORI SE LA SONO DATA A GAMBE

Carica di scorpioni una nave a Dunkerque

PARIGI, 3. — Una nave di carico americana infestata di scorpioni ha gettato lo scompiglio fra gli scaricatori del porto di Dunkerque.

Questi, saliti a bordo della nave, la «Carimare», per scaricare delle balle di cotone, scoprivano che la stiva era letteralmente brulicante di scorpioni. Senza dare spiegazioni scendevano precipitosamente dalla nave e dal molo dichiaravano al comandante che non avrebbero ripreso il lavoro finché non fossero state prese le necessarie misure di sicurezza.

Il cinquantenario dell'S.O.S.

BERLINO, 3. — L'«S.O.S.» ha cinquant'anni oggi. In questo stesso giorno del 1906 nel corso della conferenza svoltasi a Berlino con la partecipazione di rappresentanti della *Telefunken* e della *British Marconi Company* fu decisa l'adozione di queste tre lettere per indicare i messaggi di soccorso.

L'iniziativa ebbe successo, e difatti fu successivamente adottata dagli altri paesi.

PIETRO INGRAO direttore
Aniello Coppola vice dir. resp.
L'Unità autorizzazione a giornale murale n. 4903 del 4 gennaio 1956
Stabilimento Tipogr. U.E.S.I.S.A Via IV Novembre 149 - Roma