

Problemi del dopo-elezioni

Oggi l'Inquirente torna a riunirsi per lo scandalo Lockheed

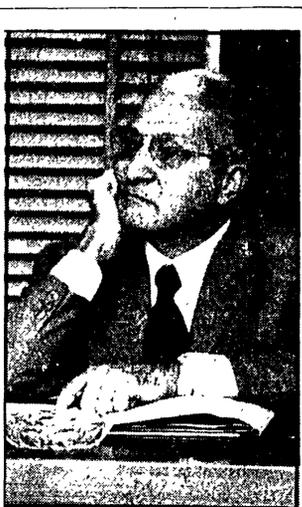
Alcuni commissari non sono stati rieletti tra cui il relatore de Codacci-Pisanelli - Siglati altri documenti USA

Questa mattina l'Inquirente ha il primo appuntamento post elettorale: per l'affare Lockheed sull'agenda dei commissari di prima mattina, alle 9, è stato fissato l'interrogatorio in seduta segreta di Mariano Rumor. Per il invece è previsto un interrogatorio pubblico dei due ex ministri della Difesa Mario Tanassi e Luigi Gui.



Ippolito dal giudice per le bustarelle

Gino Ippolito, deputato del PSDI, non rieletto nelle recenti consultazioni, è stato convocato per oggi dal giudice istruttore del tribunale di Spoleto dott. Luigi Fiascano, il magistrato che conduce l'inchiesta sulle «bustarelle Standa», elargite secondo



l'accusa, dal consulente finanziario Ivolo Jalongo, ancora in carcere e interrogato di nuovo proprio ieri dal giudice. Come si ricorda la Camera aveva già concesso nel confronto di Ippolito, che si era confessato nelle «bustarelle Standa», elargite secondo

Iniziato a Trieste l'appello per l'eccidio

Magistrati svizzeri smontano la versione dei CC su Peteano

Impossibile secondo l'autorità giudiziaria elvetica, il famoso viaggio che due degli imputati avrebbero compiuto per rifornirsi dell'esplosivo

Dalla nostra redazione

TRIESTE 23 - Strage di Peteano, punto e a capo. Il nuovo capitolo si è aperto stamane alla Corte d'Assise d'Appello di Trieste, presieduta dal dottor Marsi. Certo, ad ascoltare la lettura della sentenza e della motivazione sulla complessa vicenda da parte del giudice a latere Del Conte, si potrebbe ricavare l'impressione che tutto si sia rimasto come prima. L'orrendo attentato del 31 maggio 1972 nella piccola località sottomarina, a qualche chilometro dal centro con la Jugoslavia; le indagini dei carabinieri che indicarono in un gruppo di giovani goriziani gli autori dell'eccidio dei tre carabinieri dilaniati dalla esplosione della «500» segnalata dalla pattuglia dell'Arma dalla voce sfregante di una telefonata anonima; le tenaci accuse del pregiudicato Walter Di Biaggio, che delineò il disegno criminoso di un gruppo di giovani goriziani e fornirono in proposito tutta una serie di particolari. Ma le cose sono cambiate rispetto a questo episodio e sul processo di secondo grado è soffiata tutt'altro vento. E non solo per via della sentenza assolutoria pronunciata il 7 giugno '74 nei confronti di Romano Resen, Giorgio Budin, Maria e Gianni Mezzorana, accusati per concorso in strage di Anna Maria Scopazzi, imputata di favoreggiamento. E' soprattutto l'inchiesta in corso a Venezia contro i promotori di questa incriminazione ad incom-

bera nell'aula delle Assise

bera nell'aula delle Assise Trieste. Proprio domani il sostituto procuratore della Repubblica dott. Fortuna riascolterà - e probabilmente porrà a confronto - il generale Dino Minarelli, il tenente colonnello Danovico Parro, il maggiore Antonio Chirico (suoi collaboratori nelle indagini sull'eccidio) e il super-tenente Di Biaggio. Contro costoro e contro alcuni magistrati - tra cui Antonio Pontrelli, procuratore generale presso la Corte d'Appello di Trieste, Bruno Pascoli e Raul Cenis, protagonisti dell'istruttoria goriziana - pendono comunicazioni giudiziarie per reati assai gravi. Ma vanno della colonna alla falsa testimonianza, dell'abuso e dell'omissione di atti d'ufficio.

Il nazi Joachim Peiper

l'editore nella Saona

Scovato in Francia il colonnello SS della strage di Boves



Joachim Peiper

PARIGI, 23 - «Macché massacro, fu solo una battaglia. Combattuto con tutte le armi, comprese quelle pesanti. La guerra è la guerra e non escludo che qualche civile sia caduto». Così, il boia di Boves, colonnello delle SS Joachim Peiper, criminale di guerra già condannato a morte dal tribunale di Norimberga (pena poi tramutata in ergastolo) ha tranquillamente dichiarato a un giornale italiano il 30 ottobre 1966, senza ombra di rimorso. Poi, ha fatto perdere le sue tracce. Ma, grazie alle ricerche di due partigiani italiani e di un giornalista dell'«Humanité», sappiamo ora che il responsabile della strage di Boves, in Piemonte, e della fuocazione di 71 prigionieri di guerra americani nel corso della battaglia delle Ardennes, vive sereno e indisturbato a Traves, un villaggio della Saona, conducendo una esistenza pacifica e tranquilla in una villa munita di filo spinato e cani feroci. La gente di Boves e la giustizia italiana hanno, come è noto, un pesante conto in sospeso con l'ex colonnello SS. La strage di Boves è del 1942.

Dopo un diverbio con un vicebrigadiere

Arrestato a Savona un agente di PS per un ordine non eseguito

Muore di sedici anni schiacciato da una aru

SAVONA, 23 - Un agente di pubblica sicurezza di 23 anni, Benito Burbo, in servizio a Savona, è stato arrestato per insubordinazione per non aver obbedito all'ordine di un vicebrigadiere. L'arresto è stato contestato dal «comitato provinciale per la smilitarizzazione delle forze di polizia», appoggiato ai sindacati, e dal compagno Giovanni Tribani, senatore comunista eletto a Savona, il quale ha già rivolto un'interrogazione. A quanto è trapelato, l'agente Burbo - in servizio presso il gruppo guardie di Pubblica Sicurezza di Savona - ha avuto un diverbio con il vicebrigadiere: quest'ultimo avrebbe dato un ordine non si sa quale, poiché sull'episodio c'è il più assoluto riserbo all'agente il quale non si sarebbe detto disposto ad eseguire.

Muore di sedici anni schiacciato da una aru

nei pressi di Torino

Muore di sedici anni schiacciato da una aru

TORINO, 23 - Un ragazzo di 16 anni, Vincenzo Dell'Alipio, è stato ucciso da un'aru (armatura) in un campo di lavoro nella provincia di Cuneo. La vittima era un operaio che lavorava nella fabbrica di Cuneo, un comune della cintura industriale di Torino. Verso le 10, in un campo di lavoro in un capannone di carpenteria metallica a conduzione familiare (i dipendenti in tutto 17 persone), tre fratelli Comba, e la giovane vittima) il ragazzo, che aveva rifiutato un pezzo appena saldato, si è avvicinato ad una aru (armatura) che stava lavorando. L'aru, che aveva un metro e 80 centimetri, un quintale e mezzo di peso, probabilmente non era poggiata su una base stabile e sarebbe caduta travolgendo la vittima. Vincenzo Dell'Alipio è caduto sul pavimento ed è morto. La vittima era un operaio che lavorava nella fabbrica di Cuneo, un comune della cintura industriale di Torino. Verso le 10, in un capannone di carpenteria metallica a conduzione familiare (i dipendenti in tutto 17 persone), tre fratelli Comba, e la giovane vittima) il ragazzo, che aveva rifiutato un pezzo appena saldato, si è avvicinato ad una aru (armatura) che stava lavorando. L'aru, che aveva un metro e 80 centimetri, un quintale e mezzo di peso, probabilmente non era poggiata su una base stabile e sarebbe caduta travolgendo la vittima. Vincenzo Dell'Alipio è caduto sul pavimento ed è morto.

Advertisement for BULGARIA and MAR NERO, mentioning travel agencies and prices.

Advertisement for italturist, a travel agency specializing in USSR travel.

Advertisement for Villaggio Turistico ALBATROS, offering vacation packages.

Agghiacciante testimonianza al processo per il naufragio della «Seagull»

«SONO QUI PER RACCONTARE COME SI MUORE SULLE NAVI OMBRA»

La lunghissima denuncia di un tedesco che è stato ufficiale elettricista della vecchia carretta - Questa faceva acqua da tutte le parti ma salpò ugualmente - 3 presunti armatori sul banco degli imputati

Dalla nostra redazione

GENOVA, 23 - L'accusa contro Harry Levison, Renato Calafatti e il vecchio comunista Giuseppe Bregante, ritenuti armatori della «Seagull» e accusati di naufragio e omicidio colposo dei trenta componenti dell'equipaggio della «carretta» battente bandiera liberiana è affondata nel canale di Sicilia la sera del 17 febbraio 1974, ha avuto il suo momento drammatico nel corso della testimonianza resa dall'ufficiale elettricista della nave, Gunther Schneider. Il testimone è arrivato da Valencia in aereo. Un tedesco bruno, tipo spavato, sulla quarantina e ancora in una attillata divisa bianca, ha chiesto un'interprete appena arrivato davanti al presidente del tribunale, Gunther Schneider. Il tipo d'uomo di ventura che si presta alle funzioni di ufficiale, in una nave di quell'entità, permettendo agli armatori di sfuggire ai contratti sindacali, alle assicurazioni, al pagamento dei contributi assicurativi e previdenziali e riaccolando equipaggi da «vite vendute» per compiere ogni sorta di trasporti. Il testimone l'ha fatto capire subito. Ha viaggiato sulla «Seagull» per stare assieme al suo amico, comandante della nave, il francese Bernard Battude. Gli armatori pagavano bene Bernard Battude. Egli non credeva di affondare con la sua nave. Lui serviva bene i suoi padroni. Perché l'avrebbero lasciato morire con la sua bella giovane moglie? Non credeva a tanto. Invece così è stato. Lui ha fatto trasmettere agli armatori che la nave affondata, trasportata al largo di Genova, era un relitto di un velivolo di guerra. «Deve essere stato per via delle armi da trasportare - ha insistito - che, il 24 di dicembre 1973, dall'azienda «A gena» di Genova 23 armatori ordinarono di partire senza che fossero ultimati i lavori di riparazione ai gruppi elettrogeni. La stava numero 02, equipaggio che vi si ammassavano dentro. Dopo queste burrasche imbarcando acqua, la nave si inclinava di almeno sette gradi».

Dalla nostra redazione

GENOVA, 23 - L'accusa contro Harry Levison, Renato Calafatti e il vecchio comunista Giuseppe Bregante, ritenuti armatori della «Seagull» e accusati di naufragio e omicidio colposo dei trenta componenti dell'equipaggio della «carretta» battente bandiera liberiana è affondata nel canale di Sicilia la sera del 17 febbraio 1974, ha avuto il suo momento drammatico nel corso della testimonianza resa dall'ufficiale elettricista della nave, Gunther Schneider. Il testimone è arrivato da Valencia in aereo. Un tedesco bruno, tipo spavato, sulla quarantina e ancora in una attillata divisa bianca, ha chiesto un'interprete appena arrivato davanti al presidente del tribunale, Gunther Schneider. Il tipo d'uomo di ventura che si presta alle funzioni di ufficiale, in una nave di quell'entità, permettendo agli armatori di sfuggire ai contratti sindacali, alle assicurazioni, al pagamento dei contributi assicurativi e previdenziali e riaccolando equipaggi da «vite vendute» per compiere ogni sorta di trasporti. Il testimone l'ha fatto capire subito. Ha viaggiato sulla «Seagull» per stare assieme al suo amico, comandante della nave, il francese Bernard Battude. Gli armatori pagavano bene Bernard Battude. Egli non credeva di affondare con la sua nave. Lui serviva bene i suoi padroni. Perché l'avrebbero lasciato morire con la sua bella giovane moglie? Non credeva a tanto. Invece così è stato. Lui ha fatto trasmettere agli armatori che la nave affondata, trasportata al largo di Genova, era un relitto di un velivolo di guerra. «Deve essere stato per via delle armi da trasportare - ha insistito - che, il 24 di dicembre 1973, dall'azienda «A gena» di Genova 23 armatori ordinarono di partire senza che fossero ultimati i lavori di riparazione ai gruppi elettrogeni. La stava numero 02, equipaggio che vi si ammassavano dentro. Dopo queste burrasche imbarcando acqua, la nave si inclinava di almeno sette gradi».

Dalla nostra redazione

GENOVA, 23 - L'accusa contro Harry Levison, Renato Calafatti e il vecchio comunista Giuseppe Bregante, ritenuti armatori della «Seagull» e accusati di naufragio e omicidio colposo dei trenta componenti dell'equipaggio della «carretta» battente bandiera liberiana è affondata nel canale di Sicilia la sera del 17 febbraio 1974, ha avuto il suo momento drammatico nel corso della testimonianza resa dall'ufficiale elettricista della nave, Gunther Schneider. Il testimone è arrivato da Valencia in aereo. Un tedesco bruno, tipo spavato, sulla quarantina e ancora in una attillata divisa bianca, ha chiesto un'interprete appena arrivato davanti al presidente del tribunale, Gunther Schneider. Il tipo d'uomo di ventura che si presta alle funzioni di ufficiale, in una nave di quell'entità, permettendo agli armatori di sfuggire ai contratti sindacali, alle assicurazioni, al pagamento dei contributi assicurativi e previdenziali e riaccolando equipaggi da «vite vendute» per compiere ogni sorta di trasporti. Il testimone l'ha fatto capire subito. Ha viaggiato sulla «Seagull» per stare assieme al suo amico, comandante della nave, il francese Bernard Battude. Gli armatori pagavano bene Bernard Battude. Egli non credeva di affondare con la sua nave. Lui serviva bene i suoi padroni. Perché l'avrebbero lasciato morire con la sua bella giovane moglie? Non credeva a tanto. Invece così è stato. Lui ha fatto trasmettere agli armatori che la nave affondata, trasportata al largo di Genova, era un relitto di un velivolo di guerra. «Deve essere stato per via delle armi da trasportare - ha insistito - che, il 24 di dicembre 1973, dall'azienda «A gena» di Genova 23 armatori ordinarono di partire senza che fossero ultimati i lavori di riparazione ai gruppi elettrogeni. La stava numero 02, equipaggio che vi si ammassavano dentro. Dopo queste burrasche imbarcando acqua, la nave si inclinava di almeno sette gradi».

Dalla nostra redazione

GENOVA, 23 - L'accusa contro Harry Levison, Renato Calafatti e il vecchio comunista Giuseppe Bregante, ritenuti armatori della «Seagull» e accusati di naufragio e omicidio colposo dei trenta componenti dell'equipaggio della «carretta» battente bandiera liberiana è affondata nel canale di Sicilia la sera del 17 febbraio 1974, ha avuto il suo momento drammatico nel corso della testimonianza resa dall'ufficiale elettricista della nave, Gunther Schneider. Il testimone è arrivato da Valencia in aereo. Un tedesco bruno, tipo spavato, sulla quarantina e ancora in una attillata divisa bianca, ha chiesto un'interprete appena arrivato davanti al presidente del tribunale, Gunther Schneider. Il tipo d'uomo di ventura che si presta alle funzioni di ufficiale, in una nave di quell'entità, permettendo agli armatori di sfuggire ai contratti sindacali, alle assicurazioni, al pagamento dei contributi assicurativi e previdenziali e riaccolando equipaggi da «vite vendute» per compiere ogni sorta di trasporti. Il testimone l'ha fatto capire subito. Ha viaggiato sulla «Seagull» per stare assieme al suo amico, comandante della nave, il francese Bernard Battude. Gli armatori pagavano bene Bernard Battude. Egli non credeva di affondare con la sua nave. Lui serviva bene i suoi padroni. Perché l'avrebbero lasciato morire con la sua bella giovane moglie? Non credeva a tanto. Invece così è stato. Lui ha fatto trasmettere agli armatori che la nave affondata, trasportata al largo di Genova, era un relitto di un velivolo di guerra. «Deve essere stato per via delle armi da trasportare - ha insistito - che, il 24 di dicembre 1973, dall'azienda «A gena» di Genova 23 armatori ordinarono di partire senza che fossero ultimati i lavori di riparazione ai gruppi elettrogeni. La stava numero 02, equipaggio che vi si ammassavano dentro. Dopo queste burrasche imbarcando acqua, la nave si inclinava di almeno sette gradi».

Dalla nostra redazione

GENOVA, 23 - L'accusa contro Harry Levison, Renato Calafatti e il vecchio comunista Giuseppe Bregante, ritenuti armatori della «Seagull» e accusati di naufragio e omicidio colposo dei trenta componenti dell'equipaggio della «carretta» battente bandiera liberiana è affondata nel canale di Sicilia la sera del 17 febbraio 1974, ha avuto il suo momento drammatico nel corso della testimonianza resa dall'ufficiale elettricista della nave, Gunther Schneider. Il testimone è arrivato da Valencia in aereo. Un tedesco bruno, tipo spavato, sulla quarantina e ancora in una attillata divisa bianca, ha chiesto un'interprete appena arrivato davanti al presidente del tribunale, Gunther Schneider. Il tipo d'uomo di ventura che si presta alle funzioni di ufficiale, in una nave di quell'entità, permettendo agli armatori di sfuggire ai contratti sindacali, alle assicurazioni, al pagamento dei contributi assicurativi e previdenziali e riaccolando equipaggi da «vite vendute» per compiere ogni sorta di trasporti. Il testimone l'ha fatto capire subito. Ha viaggiato sulla «Seagull» per stare assieme al suo amico, comandante della nave, il francese Bernard Battude. Gli armatori pagavano bene Bernard Battude. Egli non credeva di affondare con la sua nave. Lui serviva bene i suoi padroni. Perché l'avrebbero lasciato morire con la sua bella giovane moglie? Non credeva a tanto. Invece così è stato. Lui ha fatto trasmettere agli armatori che la nave affondata, trasportata al largo di Genova, era un relitto di un velivolo di guerra. «Deve essere stato per via delle armi da trasportare - ha insistito - che, il 24 di dicembre 1973, dall'azienda «A gena» di Genova 23 armatori ordinarono di partire senza che fossero ultimati i lavori di riparazione ai gruppi elettrogeni. La stava numero 02, equipaggio che vi si ammassavano dentro. Dopo queste burrasche imbarcando acqua, la nave si inclinava di almeno sette gradi».

Dalla nostra redazione

GENOVA, 23 - L'accusa contro Harry Levison, Renato Calafatti e il vecchio comunista Giuseppe Bregante, ritenuti armatori della «Seagull» e accusati di naufragio e omicidio colposo dei trenta componenti dell'equipaggio della «carretta» battente bandiera liberiana è affondata nel canale di Sicilia la sera del 17 febbraio 1974, ha avuto il suo momento drammatico nel corso della testimonianza resa dall'ufficiale elettricista della nave, Gunther Schneider. Il testimone è arrivato da Valencia in aereo. Un tedesco bruno, tipo spavato, sulla quarantina e ancora in una attillata divisa bianca, ha chiesto un'interprete appena arrivato davanti al presidente del tribunale, Gunther Schneider. Il tipo d'uomo di ventura che si presta alle funzioni di ufficiale, in una nave di quell'entità, permettendo agli armatori di sfuggire ai contratti sindacali, alle assicurazioni, al pagamento dei contributi assicurativi e previdenziali e riaccolando equipaggi da «vite vendute» per compiere ogni sorta di trasporti. Il testimone l'ha fatto capire subito. Ha viaggiato sulla «Seagull» per stare assieme al suo amico, comandante della nave, il francese Bernard Battude. Gli armatori pagavano bene Bernard Battude. Egli non credeva di affondare con la sua nave. Lui serviva bene i suoi padroni. Perché l'avrebbero lasciato morire con la sua bella giovane moglie? Non credeva a tanto. Invece così è stato. Lui ha fatto trasmettere agli armatori che la nave affondata, trasportata al largo di Genova, era un relitto di un velivolo di guerra. «Deve essere stato per via delle armi da trasportare - ha insistito - che, il 24 di dicembre 1973, dall'azienda «A gena» di Genova 23 armatori ordinarono di partire senza che fossero ultimati i lavori di riparazione ai gruppi elettrogeni. La stava numero 02, equipaggio che vi si ammassavano dentro. Dopo queste burrasche imbarcando acqua, la nave si inclinava di almeno sette gradi».

Dalla nostra redazione

GENOVA, 23 - L'accusa contro Harry Levison, Renato Calafatti e il vecchio comunista Giuseppe Bregante, ritenuti armatori della «Seagull» e accusati di naufragio e omicidio colposo dei trenta componenti dell'equipaggio della «carretta» battente bandiera liberiana è affondata nel canale di Sicilia la sera del 17 febbraio 1974, ha avuto il suo momento drammatico nel corso della testimonianza resa dall'ufficiale elettricista della nave, Gunther Schneider. Il testimone è arrivato da Valencia in aereo. Un tedesco bruno, tipo spavato, sulla quarantina e ancora in una attillata divisa bianca, ha chiesto un'interprete appena arrivato davanti al presidente del tribunale, Gunther Schneider. Il tipo d'uomo di ventura che si presta alle funzioni di ufficiale, in una nave di quell'entità, permettendo agli armatori di sfuggire ai contratti sindacali, alle assicurazioni, al pagamento dei contributi assicurativi e previdenziali e riaccolando equipaggi da «vite vendute» per compiere ogni sorta di trasporti. Il testimone l'ha fatto capire subito. Ha viaggiato sulla «Seagull» per stare assieme al suo amico, comandante della nave, il francese Bernard Battude. Gli armatori pagavano bene Bernard Battude. Egli non credeva di affondare con la sua nave. Lui serviva bene i suoi padroni. Perché l'avrebbero lasciato morire con la sua bella giovane moglie? Non credeva a tanto. Invece così è stato. Lui ha fatto trasmettere agli armatori che la nave affondata, trasportata al largo di Genova, era un relitto di un velivolo di guerra. «Deve essere stato per via delle armi da trasportare - ha insistito - che, il 24 di dicembre 1973, dall'azienda «A gena» di Genova 23 armatori ordinarono di partire senza che fossero ultimati i lavori di riparazione ai gruppi elettrogeni. La stava numero 02, equipaggio che vi si ammassavano dentro. Dopo queste burrasche imbarcando acqua, la nave si inclinava di almeno sette gradi».

Dalla nostra redazione

GENOVA, 23 - L'accusa contro Harry Levison, Renato Calafatti e il vecchio comunista Giuseppe Bregante, ritenuti armatori della «Seagull» e accusati di naufragio e omicidio colposo dei trenta componenti dell'equipaggio della «carretta» battente bandiera liberiana è affondata nel canale di Sicilia la sera del 17 febbraio 1974, ha avuto il suo momento drammatico nel corso della testimonianza resa dall'ufficiale elettricista della nave, Gunther Schneider. Il testimone è arrivato da Valencia in aereo. Un tedesco bruno, tipo spavato, sulla quarantina e ancora in una attillata divisa bianca, ha chiesto un'interprete appena arrivato davanti al presidente del tribunale, Gunther Schneider. Il tipo d'uomo di ventura che si presta alle funzioni di ufficiale, in una nave di quell'entità, permettendo agli armatori di sfuggire ai contratti sindacali, alle assicurazioni, al pagamento dei contributi assicurativi e previdenziali e riaccolando equipaggi da «vite vendute» per compiere ogni sorta di trasporti. Il testimone l'ha fatto capire subito. Ha viaggiato sulla «Seagull» per stare assieme al suo amico, comandante della nave, il francese Bernard Battude. Gli armatori pagavano bene Bernard Battude. Egli non credeva di affondare con la sua nave. Lui serviva bene i suoi padroni. Perché l'avrebbero lasciato morire con la sua bella giovane moglie? Non credeva a tanto. Invece così è stato. Lui ha fatto trasmettere agli armatori che la nave affondata, trasportata al largo di Genova, era un relitto di un velivolo di guerra. «Deve essere stato per via delle armi da trasportare - ha insistito - che, il 24 di dicembre 1973, dall'azienda «A gena» di Genova 23 armatori ordinarono di partire senza che fossero ultimati i lavori di riparazione ai gruppi elettrogeni. La stava numero 02, equipaggio che vi si ammassavano dentro. Dopo queste burrasche imbarcando acqua, la nave si inclinava di almeno sette gradi».

Dalla nostra redazione

GENOVA, 23 - L'accusa contro Harry Levison, Renato Calafatti e il vecchio comunista Giuseppe Bregante, ritenuti armatori della «Seagull» e accusati di naufragio e omicidio colposo dei trenta componenti dell'equipaggio della «carretta» battente bandiera liberiana è affondata nel canale di Sicilia la sera del 17 febbraio 1974, ha avuto il suo momento drammatico nel corso della testimonianza resa dall'ufficiale elettricista della nave, Gunther Schneider. Il testimone è arrivato da Valencia in aereo. Un tedesco bruno, tipo spavato, sulla quarantina e ancora in una attillata divisa bianca, ha chiesto un'interprete appena arrivato davanti al presidente del tribunale, Gunther Schneider. Il tipo d'uomo di ventura che si presta alle funzioni di ufficiale, in una nave di quell'entità, permettendo agli armatori di sfuggire ai contratti sindacali, alle assicurazioni, al pagamento dei contributi assicurativi e previdenziali e riaccolando equipaggi da «vite vendute» per compiere ogni sorta di trasporti. Il testimone l'ha fatto capire subito. Ha viaggiato sulla «Seagull» per stare assieme al suo amico, comandante della nave, il francese Bernard Battude. Gli armatori pagavano bene Bernard Battude. Egli non credeva di affondare con la sua nave. Lui serviva bene i suoi padroni. Perché l'avrebbero lasciato morire con la sua bella giovane moglie? Non credeva a tanto. Invece così è stato. Lui ha fatto trasmettere agli armatori che la nave affondata, trasportata al largo di Genova, era un relitto di un velivolo di guerra. «Deve essere stato per via delle armi da trasportare - ha insistito - che, il 24 di dicembre 1973, dall'azienda «A gena» di Genova 23 armatori ordinarono di partire senza che fossero ultimati i lavori di riparazione ai gruppi elettrogeni. La stava numero 02, equipaggio che vi si ammassavano dentro. Dopo queste burrasche imbarcando acqua, la nave si inclinava di almeno sette gradi».

Si tratta della Salyut 5

In orbita intorno alla Terra stazione spaziale dell'URSS

Probabile anche il lancio di un veicolo con equipaggio Studi ed esperimenti scientifici - Riprende la gara spaziale?

Nostro servizio

MOSCA, 23 - Circa intorno alla terza stazione spaziale sovietica, la Salyut 5, e vi sono forti indicazioni di un imminente lancio di veicolo con equipaggio. Il comunicato dell'agenzia ufficiale «Tass» sul nuovo lancio spaziale è breve e succinto. Dice che «i sistemi di bordo della stazione funzionano normalmente», e che la Salyut 5 condurrà «studi ed esperimenti scientifici e tecnici» e prove. Il comunicato non fa menzione di voli con equipaggio nel quadro del programma Salyut 5, ma si ricorda fra gli esperimenti «studi ed esperimenti scientifici e tecnici» e prove.

Pyotr Klimuk e Vitaly Sevast'yanov - discussero di un nuovo volo due settimane or sono, in occasione di una visita negli Stati Uniti. I due sono stati sessantatré giorni a bordo della Salyut 4, secondo loro i voli di esperimenti sulla Salyut 5 potrebbero durare anche tre mesi. Parlando alla riunione internazionale sullo spazio tenuta a Philadelphia, Klimuk e Sevast'yanov dissero che il prossimo laboratorio orbitante sovietico avrebbe potuto ospitare sei cosmonauti simultaneamente e che avrebbe avuto due boccaporti d'ingresso. Questo significa, è stato osservato, la possibilità per due veicoli spaziali di agganciarsi simultanea-

mente al laboratorio. Il volo di oltre due mesi che ebbe a protagonisti Klimuk e Sevast'yanov stabilì il primato sovietico di resistenza nello spazio; quello assoluto fu registrato al principio del 1974 da tre americani a bordo dello Skylab. Il nuovo lancio sembra confermare, si dice negli ambienti occidentali di Mosca, l'idea che il presente sforzo dell'URSS sia impostato sul concentramento delle risorse verso il perfezionamento di stazioni permanenti. La Salyut 4 ha ospitato prima di Klimuk e Sevast'yanov Alexei Gubarev e Georgi Grechko, che lavorarono un mese a bordo del grande laboratorio.

Dalla nostra redazione

GENOVA, 23 - L'accusa contro Harry Levison, Renato Calafatti e il vecchio comunista Giuseppe Bregante, ritenuti armatori della «Seagull» e accusati di naufragio e omicidio colposo dei trenta componenti dell'equipaggio della «carretta» battente bandiera liberiana è affondata nel canale di Sicilia la sera del 17 febbraio 1974, ha avuto il suo momento drammatico nel corso della testimonianza resa dall'ufficiale elettricista della nave, Gunther Schneider. Il testimone è arrivato da Valencia in aereo. Un tedesco bruno, tipo spavato, sulla quarantina e ancora in una attillata divisa bianca, ha chiesto un'interprete appena arrivato davanti al presidente del tribunale, Gunther Schneider. Il tipo d'uomo di ventura che si presta alle funzioni di ufficiale, in una nave di quell'entità, permettendo agli armatori di sfuggire ai contratti sindacali, alle assicurazioni, al pagamento dei contributi assicurativi e previdenziali e riaccolando equipaggi da «vite vendute» per compiere ogni sorta di trasporti. Il testimone l'ha fatto capire subito. Ha viaggiato sulla «Seagull» per stare assieme al suo amico, comandante della nave, il francese Bernard Battude. Gli armatori pagavano bene Bernard Battude. Egli non credeva di affondare con la sua nave. Lui serviva bene i suoi padroni. Perché l'avrebbero lasciato morire con la sua bella giovane moglie? Non credeva a tanto. Invece così è stato. Lui ha fatto trasmettere agli armatori che la nave affondata, trasportata al largo di Genova, era un relitto di un velivolo di guerra. «Deve essere stato per via delle armi da trasportare - ha insistito - che, il 24 di dicembre 1973, dall'azienda «A gena» di Genova 23 armatori ordinarono di partire senza che fossero ultimati i lavori di riparazione ai gruppi elettrogeni. La stava numero 02, equipaggio che vi si ammassavano dentro. Dopo queste burrasche imbarcando acqua, la nave si inclinava di almeno sette gradi».

Dalla nostra redazione

GENOVA, 23 - L'accusa contro Harry Levison, Renato Calafatti e il vecchio comunista Giuseppe Bregante, ritenuti armatori della «Seagull» e accusati di naufragio e omicidio colposo dei trenta componenti dell'equipaggio della «carretta» battente bandiera liberiana è affondata nel canale di Sicilia la sera del 17 febbraio 1974, ha avuto il suo momento drammatico nel corso della testimonianza resa dall'ufficiale elettricista della nave, Gunther Schneider. Il testimone è arrivato da Valencia in aereo. Un tedesco bruno, tipo spavato, sulla quarantina e ancora in una attillata divisa bianca, ha chiesto un'interprete appena arrivato davanti al presidente del tribunale, Gunther Schneider. Il tipo d'uomo di ventura che si presta alle funzioni di ufficiale, in una nave di quell'entità, permettendo agli armatori di sfuggire ai contratti sindacali, alle assicurazioni, al pagamento dei contributi assicurativi e previdenziali e riaccolando equipaggi da «vite vendute» per compiere ogni sorta di trasporti. Il testimone l'ha fatto capire subito. Ha viaggiato sulla «Seagull» per stare assieme al suo amico, comandante della nave, il francese Bernard Battude. Gli armatori pagavano bene Bernard Battude. Egli non credeva di affondare con la sua nave. Lui serviva bene i suoi padroni. Perché l'avrebbero lasciato morire con la sua bella giovane moglie? Non credeva a tanto. Invece così è stato. Lui ha fatto trasmettere agli armatori che la nave affondata, trasportata al largo di Genova, era un relitto di un velivolo di guerra. «Deve essere stato per via delle armi da trasportare - ha insistito - che, il 24 di dicembre 1973, dall'azienda «A gena» di Genova 23 armatori ordinarono di partire senza che fossero ultimati i lavori di riparazione ai gruppi elettrogeni. La stava numero 02, equipaggio che vi si ammassavano dentro. Dopo queste burrasche imbarcando acqua, la nave si inclinava di almeno sette gradi».

Dalla nostra redazione

GENOVA, 23 - L'accusa contro Harry Levison, Renato Calafatti e il vecchio comunista Giuseppe Bregante, ritenuti armatori della «Seagull» e accusati di naufragio e omicidio colposo dei trenta componenti dell'equipaggio della «carretta» battente bandiera liberiana è affondata nel canale di Sicilia la sera del 17 febbraio 1974, ha avuto il suo momento drammatico nel corso della testimonianza resa dall'ufficiale elettricista della nave, Gunther Schneider. Il testimone è arrivato da Valencia in aereo. Un tedesco bruno, tipo spavato, sulla quarantina e ancora in una attillata divisa bianca, ha chiesto un'interprete appena arrivato davanti al presidente del tribunale, Gunther Schneider. Il tipo d'uomo di ventura che si presta alle funzioni di ufficiale, in una nave di quell'entità, permettendo agli armatori di sfuggire ai contratti sindacali, alle assicurazioni, al pagamento dei contributi assicurativi e previdenziali e riaccolando equipaggi da «vite vendute» per compiere ogni sorta di trasporti. Il testimone l'ha fatto capire subito. Ha viaggiato sulla «Seagull» per stare assieme al suo amico, comandante della nave, il francese Bernard Battude. Gli armatori pagavano bene Bernard Battude. Egli non credeva di affondare con la sua nave. Lui serviva bene i suoi padroni. Perché l'avrebbero lasciato morire con la sua bella giovane moglie? Non credeva a tanto. Invece così è stato. Lui ha fatto trasmettere agli armatori che la nave affondata, trasportata al largo di Genova, era un relitto di un velivolo di guerra. «Deve essere stato per via delle armi da trasportare - ha insistito - che, il 24 di dicembre 1973, dall'azienda «A gena» di Genova 23 armatori ordinarono di partire senza che fossero ultimati i lavori di riparazione ai gruppi elettrogeni. La stava numero 02, equipaggio che vi si ammassavano dentro. Dopo queste burrasche imbarcando acqua, la nave si inclinava di almeno sette gradi».

Dalla nostra redazione

GENOVA, 23 - L'accusa contro Harry Levison, Renato Calafatti e il vecchio comunista Giuseppe Bregante, ritenuti armatori della «Seagull» e accusati di naufragio e omicidio colposo dei trenta componenti dell'equipaggio della «carretta» battente bandiera liberiana è affondata nel canale di Sicilia la sera del 17 febbraio 1974, ha avuto il suo momento drammatico nel corso della testimonianza resa dall'ufficiale elettricista della nave, Gunther Schneider. Il testimone è arrivato da Valencia in aereo. Un tedesco bruno, tipo spavato, sulla quarantina e ancora in una attillata divisa bianca, ha chiesto un'interprete appena arrivato davanti al presidente del tribunale, Gunther Schneider. Il tipo d'uomo di ventura che si presta alle funzioni di ufficiale, in una nave di quell'entità, permettendo agli armatori di sfuggire ai contratti sindacali, alle assicurazioni, al pagamento dei contributi assicurativi e previdenziali e riaccolando equipaggi da «vite vendute» per compiere ogni sorta di trasporti. Il testimone l'ha fatto capire subito. Ha viaggiato sulla «Seagull» per stare assieme al suo amico, comandante della nave, il francese Bernard Battude. Gli armatori pagavano bene Bernard Battude. Egli non credeva di affondare con la sua nave. Lui serviva bene i suoi padroni. Perché l'avrebbero lasciato morire con la sua bella giovane moglie? Non credeva a tanto. Invece così è stato. Lui ha fatto trasmettere agli armatori che la nave affondata, trasportata al largo di Genova, era un relitto di un velivolo di guerra. «Deve essere stato per via delle armi da trasportare - ha insistito - che, il 24 di dicembre 1973, dall'azienda «A gena» di Genova 23 armatori ordinarono di partire senza che fossero ultimati i lavori di riparazione ai gruppi elettrogeni. La stava numero 02, equipaggio che vi si ammassavano dentro. Dopo queste burrasche imbarcando acqua, la nave si inclinava di almeno sette gradi».

Dalla nostra redazione

GENOVA, 23 - L'accusa contro Harry Levison, Renato Calafatti e il vecchio comunista Giuseppe Bregante, ritenuti armatori della «Seagull» e accusati di naufragio e omicidio colposo dei trenta componenti dell'equipaggio della «carretta» battente bandiera liberiana è affondata nel canale di Sicilia la sera del 17 febbraio 1974, ha avuto il suo momento drammatico nel corso della testimonianza resa dall'ufficiale elettricista della nave, Gunther Schneider. Il testimone è arrivato da Valencia in aereo. Un tedesco bruno, tipo spavato, sulla quarantina e ancora in una attillata divisa bianca, ha chiesto un'interprete appena arrivato davanti al presidente del tribunale, Gunther Schneider. Il tipo d'uomo di ventura che si presta alle funzioni di ufficiale, in una nave di quell'entità, permettendo agli armatori di sfuggire ai contratti sindacali, alle assicurazioni, al pagamento dei contributi assicurativi e previdenziali e riaccolando equipaggi da «vite vendute» per compiere ogni sorta di trasporti. Il testimone l'ha fatto capire subito. Ha viaggiato sulla «Seagull» per stare assieme al suo amico, comandante della nave, il francese Bernard Battude. Gli armatori pagavano bene Bernard Battude. Egli non credeva di affondare con la sua nave. Lui serviva bene i suoi padroni. Perché l'avrebbero lasciato morire con la sua bella giovane moglie? Non credeva a tanto. Invece così è stato. Lui ha fatto trasmettere agli armatori che la nave affondata, trasportata al largo di Genova, era un relitto di un velivolo di guerra. «Deve essere stato per via delle armi da trasportare - ha insistito - che, il 24 di dicembre 1973, dall'azienda «A gena» di Genova 23 armatori ordinarono di partire senza che fossero ultimati i lavori di riparazione ai gruppi elettrogeni. La stava numero 02, equipaggio che vi si ammassavano dentro. Dopo queste burrasche imbarcando acqua, la nave si inclinava di almeno sette gradi».

Dalla nostra redazione

GENOVA, 23 - L'accusa contro Harry Levison, Renato Calafatti e il vecchio comunista Giuseppe Bregante, ritenuti armatori della «Seagull» e accusati di naufragio e omicidio colposo dei trenta componenti dell'equipaggio della «carretta» battente bandiera liberiana è affondata nel canale di Sicilia la sera del 17 febbraio 1974, ha avuto il suo momento drammatico nel corso della testimonianza resa dall'ufficiale elettricista della nave, Gunther Schneider. Il testimone è arrivato da Valencia in aereo. Un tedesco bruno, tipo spavato, sulla quarantina e ancora in una attillata divisa bianca, ha chiesto un'interprete appena arrivato davanti al presidente del tribunale, Gunther Schneider. Il tipo d'uomo di ventura che si presta alle funzioni di ufficiale, in una nave di quell'entità, permettendo agli armatori di sfuggire ai contratti sindacali, alle assicurazioni, al pagamento dei contributi assicurativi e previdenziali e riaccolando equipaggi da «vite vendute» per compiere ogni sorta di trasporti. Il testimone l'ha fatto capire subito. Ha viaggiato sulla «Seagull» per stare assieme al suo amico, comandante della nave, il francese Bernard Battude. Gli armatori pagavano bene Bernard Battude. Egli non credeva di affondare con la sua nave. Lui serviva bene i suoi padroni. Perché l'avrebbero lasciato morire con la sua bella giovane moglie? Non credeva a tanto. Invece così è stato. Lui ha fatto trasmettere agli armatori che la nave affondata, trasportata al largo di Genova, era un relitto di un velivolo di guerra. «Deve essere stato per via delle armi da trasportare - ha insistito - che, il 24 di dicembre 1973, dall'azienda «A gena» di Genova 23 armatori ordinarono di partire senza che fossero ultimati i lavori di riparazione ai gruppi elettrogeni. La stava numero 02, equipaggio che vi si ammassavano dentro. Dopo queste burrasche imbarcando acqua, la nave si inclinava di almeno sette gradi».

Dalla nostra redazione

GENOVA, 23 - L'accusa contro Harry Levison, Renato Calafatti e il vecchio comunista Giuseppe Bregante, ritenuti armatori della «Seagull» e accusati di naufrag