EPOCA



SPECIALE
156 PAGINE

UN'AUTOMOBILE PER TUTTI

100 lire - Sett. - 28 Ottobre 1962 - A. XIII - N. 631
Arnoldo Mondadori Editore

la PERUGINA presenta

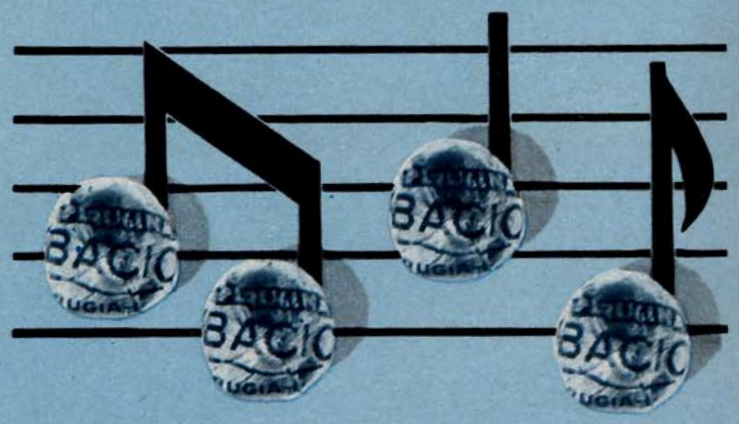


Frank Sinatra

che canta per voi
le sue piú belle canzoni
nella rubrica "Carosello"

- NIGHT AND DAY
- THE LADY IS A TRAMP
- CHICAGO
- A FOGGY DAY
- I LOVE PARIS
- MY FUNNY VALENTINE
- COME FLY WITH ME
- MY BLUE HEAVEN
- IMAGINATION
- I'VE GOT YOU UNDER MY SKIN
- MOONLIGHT IN VERMONT
- WITCHCRAFT

Baci Perugina:
tra le note di una bella canzone
una nota di squisita dolcezza





In ogni scatola di Baci troverete un buono sconto per l'acquisto di dischi di Frank Sinatra
45 giri - EDIZIONE REPRISE

SIGLA 175

Baci PERUGINA

Ovunque c'è amore
c'è un Bacio Perugina

EPOCA, October 28, 1962 - EPOCA is published weekly by Arnoldo Mondadori Editore, Via Bianca di Savoia 20, Milan, Italy. Printed in Italy. Second class postage paid at New York N. Y. Subscription $ 11,00 a year in USA and Canada. Volume IL, number 631.

Lettere al Direttore

Servire, non servirsi

Sono un amministratore pubblico, vivo in una città di provincia. Vorrei tanto che lei mi dicesse una parola che valga a rincuorarmi. Può immaginare la mia vita: pressioni altrui, cedimenti miei. Niente di scandaloso ma molto di discutibile. Non c'è da meravigliarsi. Sono i tempi, e non solo in Italia. Ma mi sento crescere dentro, ogni giorno di più, una grande tristezza. Sono giovane ancora e mi pare di avere cent'anni... Sono entrato nel giro, come si dice adesso. Nessun tribunale potrebbe condannarmi (non siamo a questo punto), ma la mia coscienza sì. Mi rendo conto che questa lettera le parrà ingenua e inutile... Cerco un punto di riferimento, qualcosa che mi aiuti...

(Lettera firmata)

Il punto di riferimento lei l'ha già trovato nella sua coscienza. Guardando a quel punto di riferimento, a quella stella che ha sempre guidato gli uomini nella loro solitudine, lei ha già capito che cosa deve fare: deve dire di no a tutti e non entrare in nessun «giro», mai. Deve resistere a ogni pressione, aperta o mascherata che sia, suadente o minacciosa, e deve essere dispostissimo, sempre, in ogni istante della sua vita, a chiamare i Carabinieri. Deve poi essere altrettanto disposto, ma disposto sul serio, a dimettersi in qualunque momento il bene pubblico venga, non dico calpestato, ma toccato con un dito. Come hanno fatto e come fanno mille e mille bravi amministratori di provincia grazie ai quali lo Stato è ancora là, seduto sul suo scranno, benché un po' curvo e con gli occhi cerchiati. Non abbia cent'anni: abbia gli anni della sua giovinezza, non uno di più. E non mi dica che «non c'è da meravigliarsi», e nemmeno mi dica che «sono i tempi». Non è mai il tempo di rubare o di lasciar rubare, mi perdoni la franchezza. E per un pubblico amministratore non è mai il tempo di servirsi anziché di servire.

La Dott. Prof.



Il nostro caro Franz

Eccomi qui. Sono quella che Lei, ormai, chiama bellamente «la Dott. Prof». Credeva che mi fossi data per vinta? Non sarebbe possibile con tutte le sciocchezze che ci combinano i giornalisti... Ho dunque visto che *Epoca* dedicherà una serie di documentari a colori ai *Giganti della Musica*, e di ciò non posso che felicitarmi con lei e con i suoi collaboratori, mio squisito signor Direttore che prova tanta soddisfazione nel mandarmi al diavolo. Tutto bene, dunque, se non le fosse venuta la bislacca idea di mettere tra i *Giganti della Musica* anche Shubert: un povero canzonettista avvinazzato e niente di più! Ma dove la va a prendere, lei, la presunzione per decidere cose di tanta portata? Mi spieghi: come le è venuto in mente di mettere questo Shubert tra i *Giganti*? Sentiamo...

DOTT. PROF. A. T., Torino

Esimia: ma le pare possibile che io porti in casa sua un canzonettista avvinazzato di nome Shubert? Ma dunque lei mi ritiene davvero capace di tutto! E chi era questo Shubert? Ho chiesto a destra e a sinistra, anzi, prima a sinistra e poi a destra, dati i tempi, ma nessuno ne sa nulla. In ogni modo, si metta il cuore in pace. Quello che abbiamo compreso tra i Giganti della Musica *si chiama Schubert, con la «c» dopo la «s», morì a trentadue anni, fu amato da Beethoven, cento e cento amici lo piansero per tutta la vita perché con lui - dissero - era morto ciò che di più bello e di più allegro era in loro. Lo seppellirono accanto al suo caro Beethoven, tra gli alberi del cimitero di Wäring, sempre pieni di passeri: era il 21 novembre 1828. Nel breve e misero tempo della sua vita aveva scritto più di seicento* Lieder, *messe, sinfonie e una incredibile quantità di musica da camera. La gran parte di tutto ciò - ed è questo che conta - appartiene alle più alte espressioni che la musica ci abbia mai dato. Ebbene, mi crede? Centotrentaquattro anni dopo la sua morte, una «dott. prof» di Torino, città nella quale musica e musicisti sono pur tenuti da sempre in grandissimo onore, in una lettera indirizzata al direttore di un giornale lo chiamava Shubert senza la «c» e gli dava del canzonettista avvinazzato. Oh, esimia: quando mai finiranno le tribolazioni del nostro caro, del nostro buon Franz,* Schwammerl, *Piccolo Fungo, come lo chiamavano gli amici del caffè, il più profumato piccolo fungo che fosse mai spuntato nei giardini di Vienna?*

Le cento voci

L'Italia è proprio un ameno Paese, dove le cose sono sempre molto più complicate di quanto uno possa immagi-

segue



un Valstar val sempre più di quel che costa

Valstar a tutte lettere
Valstar per il Signore
Valstar per la Signora
Valstar soprabiti
Valstar impermeabili
Valstar confezioni
Valstar da tanti anni e per tanti anni
Valstar per ogni stagione della nostra eleganza

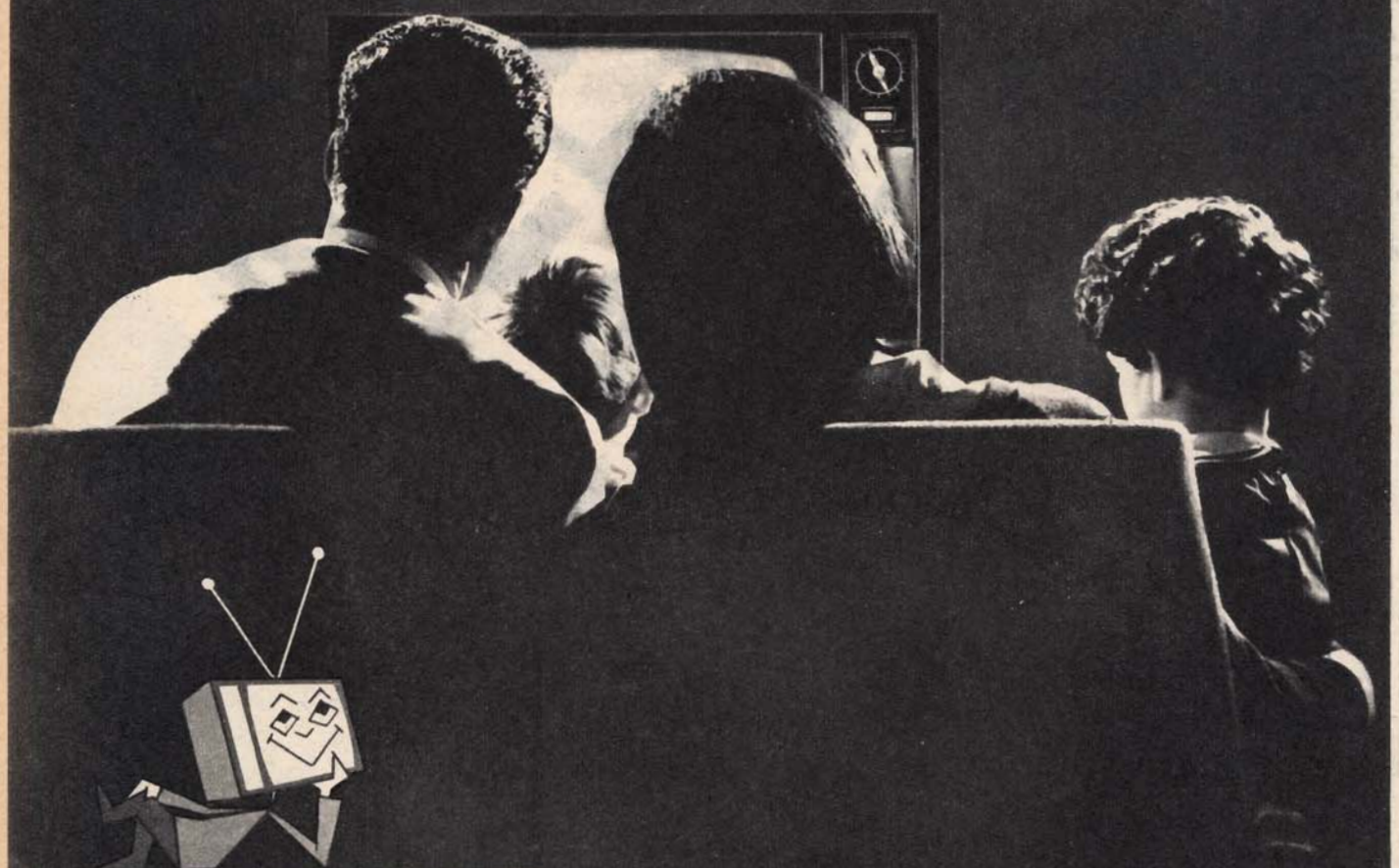
Valstar afferma nel campo della moda femminile le creazioni Rita

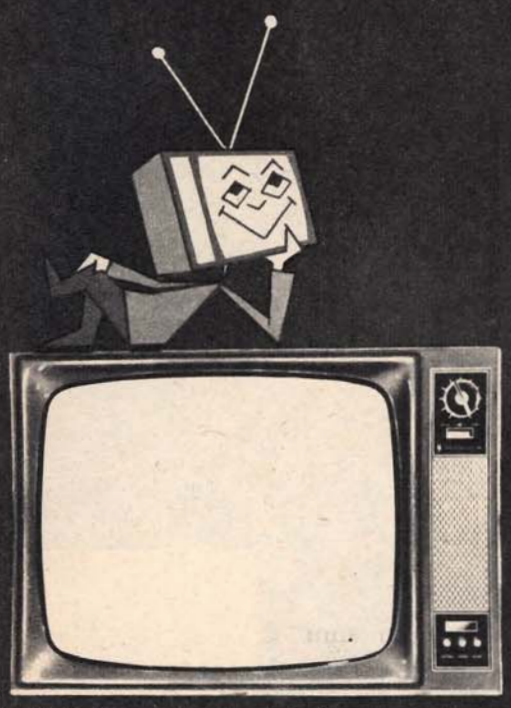
con fibre RHODIATOCE

SCALA D'ORO RHODIATOCE

sono contenti del loro

PHONOLA





.....si! - Perchè il loro Phonola ha qualcosa di più..... Anche per voi un televisore con "qualcosa di più". Nella vasta gamma degli apparecchi Phonola troverete televisori dotati di: occhio magico per la sintonia dell'immagine - controllo automatico del contrasto e della luminosità - video più limpido, voce più "vera", più naturale.

Scegliete anche voi un Phonola vi darà gioia, svago, compagnia fedele per tutta la famiglia.

E basta premere un tasto per ricevere il primo oppure il secondo programma.

radio tv frigoriferi

nare. Giorni fa un mio coinquilino, bigliettario dell'Azienda tranviaria milanese (abitiamo sullo stesso pianerottolo in una casa popolare), mi ha mostrato la sua busta paga. Sul retro della busta c'è un elenco, una specie di «codice», con tutte le «competenze e indennità» che possono figurare nella composizione del salario. Fin qui niente di strano. Ma sa quante sono le «voci» di quell'elenco? Cento, signor Direttore, cento esatte. E il bello viene adesso. Oltre alle voci consuete, come straordinari, lavoro notturno, lavoro in giornate festive, ecc., ce ne sono alcune che sembrano inventate da un umorista per una scenetta satirica. Le faccio qualche esempio. *Voce 311, disagio invernale; 312, premio giornaliero Fiera; 320, maneggio denaro bigliettari; 336, premio servizio neve; 340, conducenti S. I. per guardia veicolo durante il pasto e per spostato pasto; 367, spostato riposo; 370, premio evitati sinistri; 372, premio sequestro tessere; 391, rimborso per uso proprio orologio; 397, usura propri compassi!*

Signor Direttore, io faccio l'insegnante nella scuola di un paese a 20 chilometri da Milano: d'inverno mi alzo alle sei del mattino per arrivare in orario, soffro il freddo come tutti i cristiani e debbo farmi quasi un chilometro a piedi, anche se c'è la neve, ma nessuno mi ha mai concesso una indennità per «disagio invernale». Anch'io uso il mio orologio per controllare l'orario delle lezioni, ma non mi sono mai sognato di pretendere per questo un «rimborso» speciale. Adopero la mia vecchia stilografica per correggere i compiti, ma non ho mai pensato di aver diritto a un premio per «usura stilografica e consumo inchiostro».

Non mi fa meraviglia che, con una amministrazione così complicata e a forza di premi, rimborsi e indennità, l'azienda tranviaria sia sempre in deficit. Non sarebbe più semplice aumentare gli stipendi e abolire la maggior parte di queste complicatissime «aggiunte»?

S. L., Milano

Nel parmigiano

Ho trovato una medaglietta sacra nel formaggio. Mio marito gridava come un ossesso ma io le confesso che la cosa mi ha tanto emozionata...

L. O., Roma

Guardi che non è un segno del Cielo. Dio impasta le anime. Il parmigiano lo lascia impastare a noi.

All'arrossire...

La campagna elettorale è già cominciata... Sul portone di casa mia, come un contrassegno d'infamia, alcuni giovani che credo di aver individuati come appartenenti a una corrente della sinistra democristiana, hanno scritto con la vernice rossa questa parola: *Liberale!*

L.L., Milano

Prima di appartenere alla sinistra democristiana quei giovani apparterrebbero, semmai, al partito dei maleducati e, nell'ambito del medesimo, alla corrente degli ignoranti. Se veramente li ha individuati mandi loro le parole che Benedetto Croce scrisse nella sua Storia d'Italia *per i liberali Ricasoli, Lamarmora, Lanza, Sella, Minghetti, Spaventa e gli altri che*



MICROFILM

SISTEMA

Remington

L'archivio, questo indispensabile cardine dell'attività aziendale, nell'ufficio veramente moderno è contenuto in un limitatissimo spazio, è di facile e rapida consultazione, è conservato indefinitamente grazie al **Sistema Microfilm.**

La Remington Rand Italia, con i suoi apparecchi Film-A-Record 16 mm. (rotativi) e Record Automatico 35 mm. (planetari) è all'avanguardia nell'applicazione del « Sistema ».

E' all'avanguardia perchè una installazione Microfilm Remington è veramente completa: dal microriproduttore al classificatore per la conservazione dei microfilm, la Remington offre l'intera gamma degli apparecchi e degli accessori per la migliore realizzazione del Sistema.

Interpellate la Remington Rand Italia: i suoi esperti studieranno e imposteranno il «Sistema» più adatto alla Vostra Organizzazione.

È L'ETÀ D'ORO DEL "MICROFILM"

Remington Rand Italia S.p.A.

Milano, Via M. Gonzaga, 5/7 - Tel. 803.055/59

Filiali e Agenzie nelle principali città

*fecero l'Italia e la portarono a Roma: « ...un'eletta di uomini da considerare a buon diritto esemplari per la purezza del loro amore di patria che era amore della virtù, per la serietà e dignità del loro abito di vita, per l'interezza del loro disinteresse, per il vigore dell'animo e della mente, per la disciplina religiosa che s'erano data sin da giovani e serbarono costante... componenti una aristocrazia spirituale, galantuomini e gentiluomini di piena lealtà. Gli atti loro, le parole che ci hanno lasciate scritte, sono fonti perenni di educazione morale e civile, e ci ammoniscono e ci confortano e ci fanno a volte arrossire.... ». Croce va avanti. Ma lei si fermi qui. All'*arrossire.

La vera salute

Vorrei dire qualcosa a lei e ai suoi lettori... Sappiamo tutti che all'integrità fisica non sempre, purtroppo, si accompagna la felicità, ma forse non si riflette abbastanza sul fatto che non è vero nemmeno il contrario. Non è detto, cioè, che una menomazione, anche grave, porti necessariamente con sé l'infelicità. Io ho avuto da bambina la poliomielite, non cammino, posso stare seduta solo per qualche ora, e per il resto vivo sdraiata. Dal mio male, lo so bene, non si guarisce. Ora chi si fermasse qui, e considerasse solo questo, potrebbe affermare che io sono un'infelice e pensare che per me sarebbe stato meglio morire... Ma io non sono d'accordo, io non voglio morire. Utilizzo le ore in cui posso stare seduta per frequentare le lezioni all'università, dove studio medicina, e non sono certo più infelice dei miei compagni che stanno bene... Non sono un'incosciente, so benissimo che non potrò avere tutto quello che hanno gli altri, e che per me tutto sarà più difficile, ma restano sempre tante cose belle nella vita, e se si cerca di dare un significato e uno scopo alla propria esistenza, il fatto di essere minorati passa in secondo piano... Anche così io sono felice di vivere!

ANTONELLA PACINI, Napoli

Grazie, cara signorina Antonella (se ho capito bene la sua firma), per queste parole che manda a noi tutti, per lo spirito di giovinezza che a noi tutti trasmette, a noi che possiamo correre, a noi apparentemente sani e in verità tanto più deboli e più malati di lei. Avrà saputo che Epoca, *contemporaneamente alla pubblicazione di una serie di grandi servizi dedicati ai* Giganti della Musica, *curerà l'edizione di un eccezionale album di dischi contenenti le più significative composizioni di Vivaldi, Bach, Scarlatti, Haydn, Mozart, Beethoven e Brahms. Desidero che il primo di questi album venga mandato a lei, riconoscente omaggio mio e di tutti coloro che dalla sua lettera avranno attinto anche un solo attimo di « vera salute» . E lei, cara e brava ragazza, ascoltando l'*Allegretto *della* Settima *di Beethoven o il violino di David Oistrakh nel concerto di Bach, si ricordi, si ricordi di noi « sani ».*

Addio, Italia!

Sono una profuga bulgara, entrata in Italia diciassette anni fa, dopo due anni di campo di concentramento tedesco. Ora sto per lasciare questo bello e gentile Paese, stabilendomi negli Stati Uniti. In questa circostanza, mi rivolgo a

segue

UN SICURO AVVENIRE

AL SERVIZIO DEL PAESE

ARRUOLAMENTO STRAORDINARIO 1962

VOLONTARI

MARINA MILITARE

RISERVATO AI GIOVANI TRA I 17 E I 20 ANNI

Elettromeccanici	Segnalatori
Elettricisti	Semaforisti
Tecnici Elettronici	Palombari
Radiotelegrafisti	Incursori
Radaristi	Nocchieri
Ecogoniometristi	Furieri Segretari
Meccanici	Furieri Contabili
Motoristi Navali	Furieri Sussistenza

Il termine per la presentazione delle domande è stabilito al 20 NOVEMBRE 1962.

Spedite su cartolina postale, al MINISTERO DIFESA MARINA - MARINEQUIP - ROMA - il tagliando qui pubblicato ed avrete le informazioni necessarie.

Nome e Cognome .....

Via ..... *Città* .....

Prov. ..... *Data di nascita* .....

(20)



SI RICONOSCE A COLPO D'OCCHIO

MAGLIERIA **cagi**

Cg 101 Ep



Epoca, di cui sono lettrice assidua, perché ringrazi a nome mio l'Italia che mi ha ospitata e protetta, dandomi anche la possibilità, tramite la sua gente, di vivere lavorando. Ricordo il lontano 1945: con una lunga colonna di automezzi, rientrai a Milano dopo la prigionia e di lì proseguii per Varese alla ricerca di mio padre. Ero senza mezzi e un signore gentile mi pagò il biglietto del treno. Erano tempi difficili anche per gli italiani, quelli. Eppure io, straniera e sconosciuta, trovai aiuto. Mi fu offerto dapprima un lavoro a Sacro Monte, poi mi fu possibile costruirmi una vita tra questo popolo gentile. Ringrazio l'Italia e la porterò sempre nel cuore. Ringrazio coloro presso i quali ho lavorato, a Varese, a Como, a Milano e specialmente a Roma. Tutti hanno contribuito alla mia crescita spirituale. Ringrazio anche lei, caro Direttore, che in questa rubrica mi è stato amico, anche quando rispondeva ad altri: in modo speciale le sono grata per la risposta data nel numero 627 al giovane ebreo così addolorato e solo nel lasciare l'Italia. Quelle parole fecero bene a me pure e mi auguro che quel giovane si accinga ora ad andare via sereno, sapendo che Dio ci è Amico grande e unico e Compagno nella vita quotidiana. Quando i miei amici italiani leggeranno questa lettera, io sarò già negli Stati Uniti, ma il mio cuore è con voi, cari e gentili e generosi italiani. Grazie a tutti.

NATALIA MOLÉ, Roma

La borsa piena

Vivo in un paesetto vicino a Roma, dove mio padre ha una modesta panetteria. Una volta al mese arriva un ufficiale della sanità, preleva un campione di pane per farlo analizzare e lascia nel negozio una borsa, per farsela riempire gratis di ogni genere di merce. Mio padre vorrebbe opporsi, ma ha sentito dire che altri commercianti, opponendosi hanno ricevuto contravvenzioni dalle 100 alle 180 mila lire. Ma allora, supponiamo che mio padre, invece di essere un galantuomo, fosse un disonesto, e facesse il pane con farina d'orzo, sbiancandola con sostanze chimiche... In quel caso, il funzionario «lascerebbe correre» pur di avere la borsa piena? Lascerebbe avvelenare la gente per mantenersi «a sbafo»? Siamo arrivati a un punto tale che non si può più continuare. Perciò le scrivo e le chiedo un buon consiglio.

S. T., P.

La lettera non è firmata, ma eccezionalmente la pubblico, come documento delle mille piccole ingiustizie che popolano la nostra vita. Questo «ufficiale di sanità», immaginiamolo: è certamente pagato male, avrà famiglia, forse la sua vita è anch'essa una successione di delusioni e di rinunce... E allora lui si «indennizza» su chi è disarmato, fa il tiranno, riscuote le sue «taglie» ed esercita facili vendette se trova resistenze. E il panettiere, bersaglio del suo rancore e della sua prepotenza, subisce e vaga, ammonito dall'esempio altrui. Sarebbe facile, per me, esortarlo al coraggio, dirgli «non gli dia più nulla, si opponga, resista, lo denunci!». Ma poi? Poi, dobbiamo immaginarci un piccolo commerciante, in un piccolo paese. Il fisco gli conta i clienti uno per uno, i «regolamenti» sono tali e tanti (mentre i frodatori all'ingrosso lavorano, finora, quasi a ruota libera) che qualsiasi pubblico ufficiale può in ogni momento contestargli la violazione di articoli, circolari, ordinanze, decreti... In queste condizioni, egli ha una paura nativa dell'autorità e si difende riempiendo la borsa di chi la rappresenta, anche nei gradi più bassi. Dovrebbe ricorrere fiduciosamente ai gradi più alti. Ma chi glie la dà, questa fiducia? Ecco il punto.

Un miliardo

Nell'ottobre del 1955, passando in macchina con mio fratello davanti a un enorme edificio in costruzione a Napoli, gli chiesi che cosa fosse. «È il nuovo Politecnico», mi rispose, «e tra poco ci andrò io a studiare.» Ora siamo nell'ottobre 1962, mio fratello è ormai sul punto di laurearsi, io sono al terzo anno di ingegneria meccanica e il Politecnico si trova nelle stesse condizioni del 1955, quando io facevo la terza media. Ho letto su un giornale che manca un miliardo per completarlo. Ma che cos'è un miliardo, in Italia?

V. PALUMBO, Napoli

In certi casi, un miliardo è un miliardo, mille milioni uno sull'altro, una somma rispettabile e rispettata. In altri (e gli esempi non mancano) un miliardo diventa «un apostrofo rosa tra le parole t'amo*», una fatua entità che va e viene allegramente. È possibile, ora, che non si trovi quest'ultimo miliardo, che lei mi dice sufficiente per dare a Napoli una degna scuola di ingegneria? Di Napoli, in verità, si parla continuamente: se ne parla troppo. Pro Lauro, contro Lauro, giunte fatte e disfatte, commissari... Da anni seguiamo questa storia ed abbiamo l'impressione che Napoli sia un po' troppo «giocata» nel gran gioco politico di Roma, che i suoi problemi e i suoi drammi siano un po' troppo utilizzati per scopi non napoletani. Ora qualcuno mi scriverà autorevolmente, informandomi che per Napoli c'è una «legge speciale», destinata a risolvere tutto. Lo so. E so anche che non è la prima. Ma non si può andare sempre avanti promettendo ogni mezzo secolo una «legge speciale». Sarebbe ora che Napoli potesse vivere come merita in base a leggi «normali». Che se ne parlasse un po' meno e la si aiutasse di più.*

La sigaretta di Moro

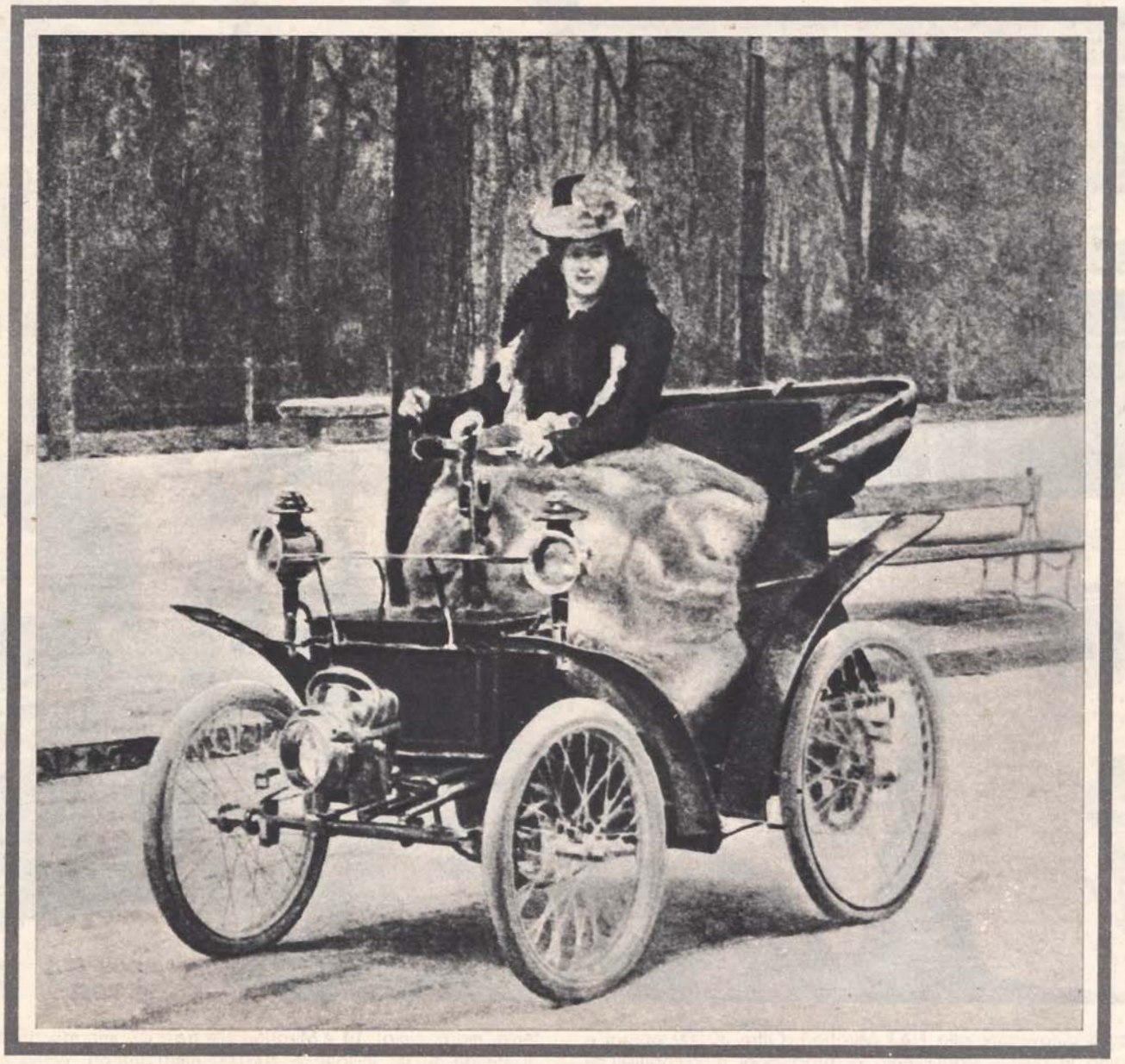
Vedo su *Epoca* una fotografia dell'onorevole Moro e mi rallegro: finalmente questo nostro importante uomo politico si fa fotografare con una sigaretta in bocca e con un'aria leggermente sbarazzina. Era ora! L'onorevole Moro non sa quanto sia deprimente vederlo sempre triste e rassegnato alla Televisione e nelle fotografie solite. Io non sono un gran simpatizzante per il suo partito. Però stavolta lui, personalmente, mi è piaciuto. Sa, i politici tristi sono sempre temibili. Sarà possibile, prossimamente, vedere Moro che non soltanto fuma, ma fa anche un sorriso?

F. T., Milano

L'onorevole Moro, le assicuro, sorride spesso, quando è in casa coi figli. Ma in casa non c'è il fotografo. Egli viene invece ritratto frequentemente durante i convegni politici, nell'arena delle correnti. E lì, a quanto mi si dice, c'è ben poco da ridere.

FINE

PER L'AUTOMOBILE L'APPUNTAMENTO È A TORINO



LA PRIMA VETTURA FIAT 1899

Ogni anno, d'ottobre, Torino torna ad essere capitale. La capitale di un regno sconfinato, a cui guardano con devozione, con attesa, con obbedienza, milioni di sudditi di tutte le razze del mondo. Il piccolo uomo giallo del lontanissimo Oriente, il grande negro dell'Africa inquieta e vicina, il biondo flemmatico colosso di Stoccolma e il mulatto frenetico di Rio, il miliardario di Manhattan e il signor Dupont che aspetta il metrò alla periferia di Parigi. È la sovranità di Torino, d'ottobre, che amministra la legge dell'automobile, cioè del bene più desiderato, più discusso, più sensibile, più indispensabile del nostro secolo, che pure è arrivato al progresso degli anni sessanta.

A questa città, pur intensa di lavoro industriale, grande centro operaio, il Salone dell'Automobile, subito dopo il Salone Internazionale della Tecnica, aggiunge fiori, luci, colori, ansia, speranza, sorpresa, vertigine. Il tempo è passato, l'emozione è identica. Il Salone si è aperto quarantatre volte in sessantadue anni. In questo tempo è andato a Milano e persino a Roma, ma infine è tornato a Torino e ci è rimasto, come era giusto. È un'intesa lontana, quella fra Torino e l'automobile, una storia lunga. Bisogna passare il Novecento, tornare al secolo scorso.

Le prime macchine si muovono appena allora, nel mondo. Il vapore di Watt ha rivoluzionato l'industria inglese ed ha

(Il testo segue a pag. 18)

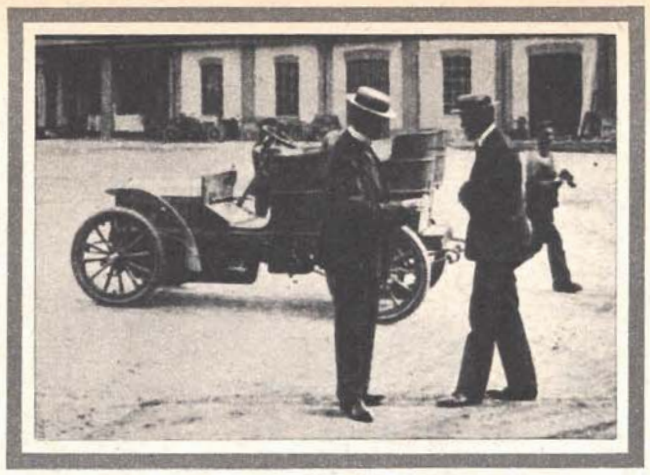
Una linea di montaggio autovetture alla FIAT Mirafiori. Oltre 30.000 operai e 3000 impiegati lavorano in questo stabilimento di produzioni automobilistiche (la FIAT ne ha in tutto una ventina in Torino per le produzioni motoristiche terra, mare, cielo). La « Mirafiori » è tra i più importanti stabilimenti del mondo. Si stende su un milione e 700.000 metri quadri. Nella foto un allievo e un istruttore della scuola « Giovanni Agnelli »: gli allievi sono circa mille. Qui





sotto una panoramica di una officina laboratorio della scuola. Il ciclo di lavoro FIAT è completo: dalle materie prime e dai semilavorati fino ai prodotti finiti di ogni specie motoristica per tutta la locomozione terrestre, navale ed aerea.





TORINO 1899: IL PRIMO STABILIMENTO FIAT.

LA FIAT: IN SESSANT'ANNI UN MONDO

Queste che vedete accanto sono soltanto alcune immagini di un mondo; queste che leggete sono soltanto alcune parole di una storia, forse una delle più ricche e avventurose del nostro tempo. Sono stati scritti dei libri sulla FIAT. Il primo stabilimento della FIAT cominciò a lavorare in corso Dante nel 1899. Erano 10.000 metri quadri di terreno, vi erano occupati cinquanta operai in tutto. Oggi gli operai sono più di novantamila. Con i dirigenti, i tecnici, gli impiegati, la FIAT ha alle sue dipendenze centoventimila persone. Gli stabilimenti sono passati da uno a venti: in essi, giorno e notte, si attua un ciclo completo di tutte le lavorazioni, da quelle delle materie prime come l'acciaio, la ghisa, i metalli speciali, ai prodotti finiti di ogni specie motoristica per tutta la autolocomozione terrestre, navale ed aerea. « Terra, mare, cielo » non è uno slogan ambizioso: è semplicemente un programma di lavoro, che viene attuato con attenzione, con precisione, portando la presenza della FIAT nella vita della nazione fino alle più lontane conseguenze. Il ciclo FIAT inizia dalle materie prime e dai semilavorati. Nelle prime pagine di questo gigantesco vocabolario vi sono la ghisa da affinazione, gli acciai comuni e speciali, gli acciai inossidabili. Poi vi sono i semilavorati dell'acciaio, lamiere, nastri, tubi, profilati, trafilati, molle, bulloneria; i getti fusi in ghisa malleabile, ghisa nodulare, acciaio, alluminio; i trafilati estrusi, laminati, metalli non ferrosi; i prodotti complementari, olii lubrificanti e da taglio, vernici, particolari in gomma, materie plastiche. Un altro capitolo, quello delle lavorazioni intermedie, vede al lavoro i reparti dei processi galvanici, la fosfatizzazione, la verniciatura; i reparti di costruzione stampi, attrezzature, utensileria; i materiali elettrici, pompe, iniettori, freni idraulici; i reparti fucinatura e stampaggio a caldo, a freddo, di lavorazioni varie, di trattamenti termici. E infine le lavorazioni meccaniche terminali, i prodotti finiti: motori fissi per uso industriale (diesel e turbine a gas), motori diesel per navi di linea e mercantili, materiale ferroviario (automotrici, locomotrici, carri merci, carrozze passeggeri), motori per trazione ferroviaria, acciai e fusioni per il commercio, macchine utensili, applicazioni elettriche industriali, frigoriferi, motori per aviazione, aerei a pistoni e a reazione, autocarri, autobus, filobus, carrozzerie, trattori stradali, trattori agricoli e industriali a cingoli e a ruote, veicoli speciali e, finalmente, automobili. Automobili minime, portate ai limiti della massima economia e del massimo rendimento. Automobili grandi e lussuose.

Un panorama sconcertante, nella sua vastità. Ma non è ancora la FIAT. La FIAT ha conservato il coraggio e la lungimiranza dei pionieri da cui ha avuto origine. La FIAT guarda costantemente al futuro. Per questo, anzitutto, produce la più preziosa delle materie, la specializzazione dei suoi allievi, nella Scuola « Giovanni Agnelli » che ha un nome ed un prestigio di livello mondiale. L'assistenza sanitaria, le iniziative sociali, culturali, sportive, ricreative, associative, un brillante periodico, l'« Illustrato FIAT », tutto questo, ancora, non è tutto. Al pari e talvolta più innanzi delle più grandi industrie del mondo, la FIAT afferma la sua presenza nello studio e nella ricerca. Il progresso vertiginoso del nostro tempo può aprire, da un giorno all'altro, prospettive inaspettate per un nuovo benessere o per nuovi timori e soltanto chi si è preparato potrà sopravvivere. La FIAT si prepara: quella prima, buffa, patetica automobile che ha aperto questo servizio, come un simbolo, ha solo 60 anni: l'avvenire è ancora tutto davanti.

9 segue









La « Flaminia Coupé 3c » davanti all'Acropoli di Atene (foto in alto): l'architettura antichissima delle pietre e quella nuovissima della macchina si incontrano in una armonia classica che le unisce. Nelle foto sotto, da sinistra, la « Flavia » convertibile, l'« Appia » sport, la « Flaminia Gran Turismo 3c »: tre tipi, tre gioielli.

APPIA FLAVIA FLAMINIA LE MAGNIFICHE TRE

«La prima fabbrica di automobili Lancia fu un modesto locale in fondo al cortile di una vecchia casa di Torino, in via Ormea. Quivi si era installato, nel 1907, Vincenzo Lancia. Neppure tre anni dopo si rendeva necessario il trasferimento in meno angusta sede. In Borgo San Paolo sorgeva così il primo nucleo degli stabilimenti Lancia, su una superficie di 26.500 metri quadrati. Nel 1920 l'area dei fabbricati sfiorava già i 75.000 metri quadrati e un decennio più tardi i 100.000. Nel 1935 si realizza lo stabilimento di Bolzano. Dopo la guerra gli impianti risorgono: la loro area tocca i 500.000 metri. Nel 1957 si inaugura il grattacielo degli uffici. La grande insegna Lancia potrà esser vista da Chivasso, là dove la fabbrica riceverà nuovo impulso... ». (In queste poche righe c'è la storia di una espansione. Una storia che tuttavia non avrebbe avuto senso, anzi non avrebbe neppur avuto sviluppo, se dietro ogni metro di terra conquistato, dietro ogni mercato nazionale e internazionale acquisito non vi fosse stata una linea, uno stile di lavoro, di tratto, di produzione. Possedere una Lancia è un indice sicuro di raffinata sensibilità automobilistica. Il « Lancismo » non è un fenomeno snobistico, è una conseguenza determinata da fattori precisi, in una lunga tradizione di tempo e di opere. Fino dagli inizi, l'uscita di un nuovo modello della grande Casa torinese rappresentava un evento tecnico di portata mondiale: la storia della Lancia è un susseguirsi di soluzioni arditissime, di innovazioni anticipatrici, in una continuità che lega strettamente il passato ad oggi e si affaccia con sicurezza al domani. Le « Lancia » vanno sempre; ancor oggi c'è qualcuno che possiede ancora una Lambda o una Artena e circola, nell'ammirazione degli amatori, fiero di mostrare la sua macchina come si può esser fieri di mostrare un Maggiolini autentico. Al prestigio tecnico, la « Lancia » ha sempre unito ed unisce un prestigio estetico: le tre vetture che presentiamo in questa pagina sono solo tre delle ultime, le bellissime, le affascinanti Appia, Flavia, Flaminia, diverse e tuttavia accomunate da una sola nobiltà di origine. Quella che si è sempre riconosciuta, che si riconoscerà sempre.







Le « Alfa Romeo » sono famose in tutto il mondo per la loro eleganza e potenza. La foto in alto mostra alcune « Giuliette » in attesa dell'imbarco per essere inviate all'estero. Nelle fotografie qui sopra, una « Giulia T. I. 1600 » nella versione berlina e nella versione *spider*, carrozzata da Pinin Farina.

ALFA ROMEO: LA STORIA DI UNO STILE

«Fu nel 1906 che qualcuno, per la prima volta, ebbe l'idea di usufruire della zona che si estendeva ai sobborghi di Milano intorno al cascinale detto del Portello per impiantarvi un'officina per la costruzione di autoveicoli: si trattava del pioniere francese Alessandro Darracq. Tutto ciò che poi sorse e si sviluppò in quella zona appartiene ormai di diritto alla storia dell'automobilismo. Infatti, nel breve volgere di alcuni anni le officine passarono prima sotto la sigla dell'Anonima Lombarda Fabbrica Automobili e quindi, durante la prima guerra mondiale, alla gestione dell'Accomandita Ing. Nicola Romeo & C. per assumere il nome definitivo di Alfa Romeo. » Da quel tempo ad oggi l'Alfa ha scritto la sua storia sul libro dell'automobilismo con una calligrafia assolutamente personale, intelligente, prepotente. Ogni flash-back si compiace di raffronti fra passato e presente, ma non è questo il senso profondo del progresso della grande Casa milanese. Essa ha aumentato superfici, impianti, produzioni, ma senza cedere mai alla tentazione del colossale, del massimo, del popolare. Senza abbandonare la sua linea, né in sede tecnica poiché i suoi motori velocissimi e poderosi portano sempre l'impronta originaria dell'aviazione, né in sede estetica, poiché ogni sua macchina, pur adeguandosi continuamente alle necessità del tempo, rimane alle fondamentali caratteristiche dell'orgogliosa famiglia. Ultima nata, in questa famiglia, è la « Giulia » 1600, la più completa vettura, forse, che l'Europa possa allineare in questo momento nella competizione mondiale. La « Giulia » è nata dopo anni di studio, mettendo a frutto i più recenti apporti della moderna tecnologia e l'antica esperienza dei tecnici, formatisi attraverso la costruzione di motori e di vetture da competizione. È stata progettata e costruita per rispondere alle esigenze del traffico come a quelle dei percorsi di collina e montagna, come a quelle delle grandi autostrade. Modesta nel consumo (porta sei persone a 165 orari e percorre 100 chilometri con poco più di 10 litri) e nel prezzo, quanto è eccezionale nella forza e nell'eleganza, essa costituisce il migliore riassunto di tutto un sistema di lavoro e di una inimitabile tradizione di stile.

11 segue

LA SPIDER CHE NASCE IN MEZZO ALL'ACCIAIO

Quando negli ultimi mesi del 1960 la INNOCENTI, per un accordo con la British Motor Corporation, iniziò la produzione in serie di automobili, i consensi furono immediati e questo suo debutto venne considerato come l'avvenimento più notevole del settore. Quindici anni prima, nel 1945, l'area degli stabilimenti INNOCENTI di Lambrate presentava uno spettacolo desolante: capannoni sbrecciati e anneriti dagli incendi, cumuli di macerie, il silenzio di una grande fabbrica colpita a morte; tutto pareva irrimediabilmente perduto. Si trattava di ricominciare completamente da capo; Ferdinando Innocenti intraprese quest'opera di ricostruzione con passione ed energia e puntò decisamente ad un immediato allineamento della sua società alla ribalta della competizione industriale internazionale. I risultati non si sono fatti attendere ed oggi lo stabilimento INNOCENTI copre un'area di un milione e mezzo di mq. ed occupa oltre settemila dipendenti. La Divisione Meccanica gode attualmente di una « engineering » di fama mondiale. L'iniziativa che ha riconfermato l'altissimo livello internazionale della società milanese è la Planta Siderurgica dell'Orinoco, *realizzata per conto del Governo venezuelano, un impianto siderurgico a ciclo integrale che è sorto prodigiosamente in piena savana tropicale. Nella Divisione Motori si è raggiunto un ritmo produttivo di 50 secondi per ogni Lambretta; l'aumento della produzione nel corso dell'ultimo decennio è stato del 315%. Il 40% dei motorscooters è diretto all'estero in oltre 160 paesi dei cinque continenti, grazie ad una capillare ed efficentissima organizzazione commerciale e di assistenza tecnica. Già da due anni le automobili INNOCENTI hanno incominciato a percorrere le strade italiane. L'inserimento di questa nuova attività nel complesso INNOCENTI è avvenuto naturalmente, proprio come una logica conseguenza delle impostazioni iniziali; attualmente si producono 20.000 autovetture l'anno. La Innocenti Austin A 40 (nelle due versioni berlina e combinata) e la Spider Innocenti 950 sono la più recente realizzazione della grande azienda milanese; una « presenza » nell'industria dell'automobile per il vantaggio di tutti gli automobilisti italiani.*



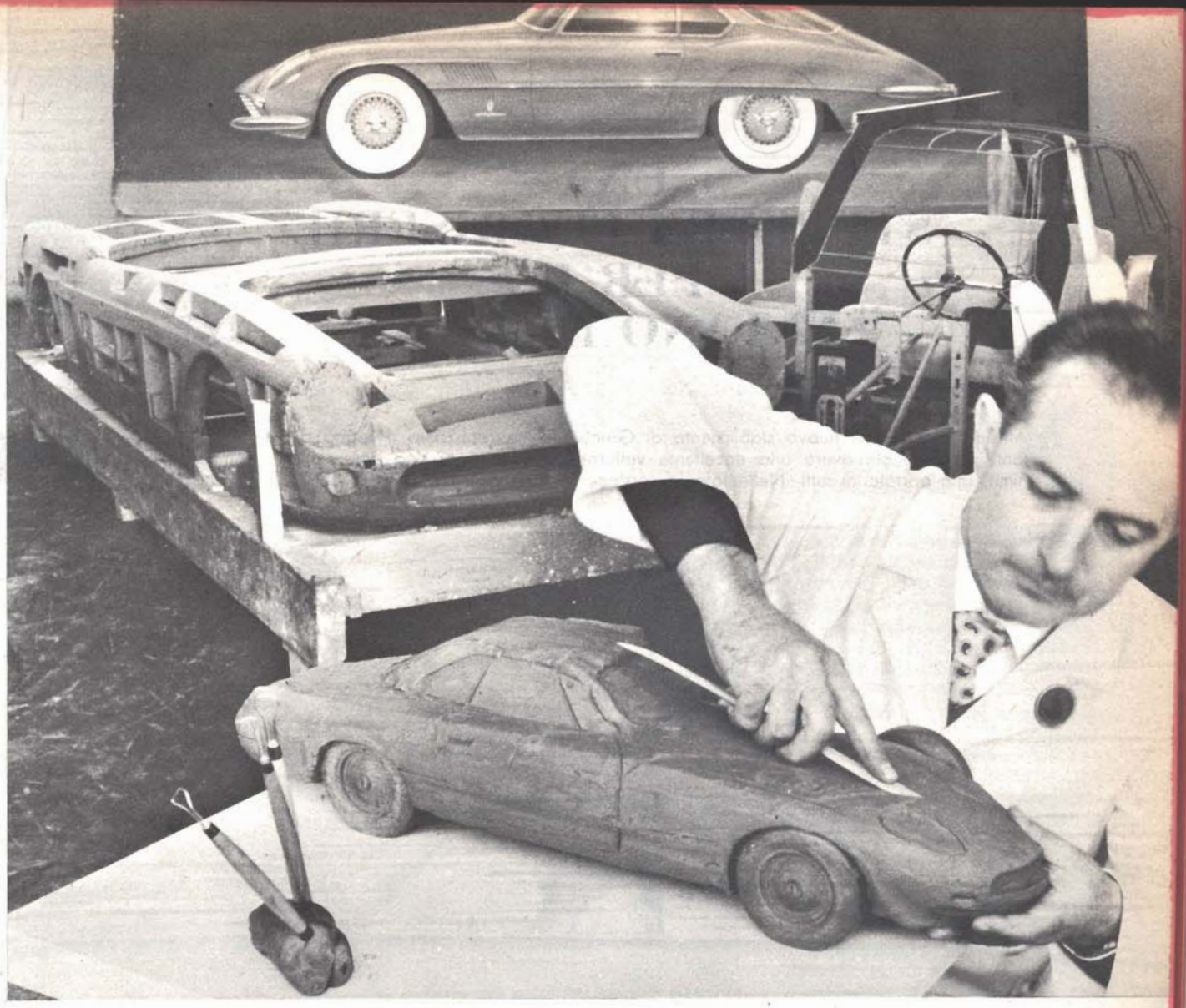
Le linee di montaggio nello stabilimento milanese della Società Generale INNOCENTI: qui si producono la Innocenti Austin A 40 e la Spider Innocenti 950.



PININ FARINA: SCULTURE IN MOVIMENTO

Nel catalogo della mostra « Eight Automobiles » che si tenne al Museo di Arte Moderna di New York, nel novembre del 1951, Arthur Drexler scrisse che le automobili possono essere considerate come rolling sculptures, *cioè come sculture in movimento. È una definizione ardimentosamente esatta, che può indurre in tentazioni letterarie, quando si parli di un carrozziere, e soprattutto quando questo carrozziere sia Pinin Farina, forse il* designer *più famoso nel mondo. C'è mezzo secolo di lavoro, dietro di lui, un lavoro che è cominciato dall'inizio, quando le automobili erano ancora i curiosi mostri sbuffanti a cui già era troppo chiedere di muoversi senza cavalli. È lui che ha « vestito » la Fiat Zero, in quei tempi, e la « Lambda » e cento altri modelli famosi dall'Aprilia alla Cisitalia, dalla Nash alla Florida. Vi sono molti modi di « vestire » un'auto, specialmente oggi. C'è uno stile, nel vestire un'auto. Può esservi anche un'abitudine ed una stanchezza, nel vestire un'auto. « Le vetture di Pinin Farina » è stato scritto nel 1957, quando gli è stato assegnato il Premio Compasso d'Oro della Rinascente, « costituiscono un'eccezionale testimonianza dell'impegno sempre rinnovato della ricerca instancabile, della curiosità inguaribile, di nitidezza e di sobrietà plastica. L'effetto non lo ha che molto scarsamente interessato. Egli ha sempre voluto creare modelli nuovi, completi, dotati di una personalità viva. »*

La profondità di questa ricerca, la sicurezza di questo successo hanno dato una fama mondiale a Pinin Farina. Negli Stati Uniti, che egli visitò per la prima volta dopo la guerra del '15 con l'attenzione e la modestia di uno studente, egli è un re che può dettare autorevolmente ogni legge; l'Inghilterra lo ha fatto membro onorario della Royal Society of Arts di Londra: è l'unico italiano insignito di questo titolo. L'Italia lo ha annoverato fra i Cavalieri del Lavoro. Milioni di appassionati, in tutto il mondo, osservano le sue carrozzerie e attendono le sue novità, con la stessa curiosità con cui si leggono i libri e si attende l'ultima fatica di un grande scrittore. Per questo Pinin Farina è anche un industriale. Un grande industriale. Ma soprattutto egli resta un campione autentico di un'epoca e di una cultura.



Creta, plastilina, sgorbie: il lavoro del grande carrozziere è simile a quello del grande scultore. Nella foto uno dei *designers* degli studi di Pinin Farina a Torino.





Ecco tre delle più recenti realizzazioni del carrozziere torinese: la Peugeot 404 coupé (a sinistra), la Fiat 1600 S (a destra) e, qui sotto, la « Giulia 1600 » spider.



13 segue

UNA STUPENDA FUORISERIE PER IL SULTANO DI GIAVA

Alfredo Vignale nel nuovo stabilimento di Grugliasco ha realizzato il sogno di tanti automobilisti: avere una eccellente vettura fuori serie per una spesa minima, alla portata di tutti. Nelle foto la versione Vignale delle FIAT 750 e 1300.





Un giorno del 1948 una FIAT 500 usata fu condotta in un'officina torinese. La vettura venne, per così dire, smembrata; la sua carrozzeria di serie fu smontata pezzo per pezzo, completamente. Il telaio rimase spoglio, nudo nel suo squallido intrico di strutture metalliche. Ampie lamiere di alluminio lucente vennero portate accanto allo scheletro della « 500 » e un uomo si chinò su di esse, armato di fiamma ossidrica. Quella « 500 » divenne una spider di linea nuovissima e fu la prima vettura che portò sulla fiancata la minuscola Mole Antonelliana abbracciata dalla V della Carrozzeria Vignale. Un ricco americano la vide e l'acquistò; da quel giorno l'azienda di Vignale fu meta di singolari signori alla ricerca di una carrozzeria straordinaria per la loro già straordinaria macchina.

Leopoldo del Belgio e Liliana di Rethy fecero carrozzare una Ferrari; Re Baldovino, per tenersi al passo del suo illustre genitore, fece rivestire la sua Aston Martin; un famoso ma sconosciuto sultano di Giava giunse con il suo schiavetto negro per dare il tocco magico alla nuova Ferrari e poi s'involò verso quelle terre lontane a creare, tra attoniti sudditi, la leggenda della sua meravigliosa carrozza senza cavalli. Anche la best car in the world, *come la vollero chiamare, senza falsi pudori, i suoi creatori Charles S. Rolls e Frederick H. Royce, venne offerta alle mani e alla fiamma ossidrica di Vignale. Il proprietario, un ricco americano, non badò a spese pur di trasformare la sua* Silver Wraith *nel più lussuoso salotto viaggiante del mondo.*

Vignale è divenuto famoso anche per tante nuove geniali soluzioni dei problemi estetici della vettura moderna; basti pensare a quella « 1400 » Orchidea *che nel 1954 riportò di moda il bicolore dell'anteguerra. In un salone del nuovissimo stabilimento Vignale di Grugliasco, campeggia una mastodontica coppa già ricoperta di quella indefinibile e aggressiva patina che veste gli oggetti antichi e gloriosi. Soltanto Ferrari e Vignale posseggono questo trofeo assegnato alla Mille Miglia per tre vittorie consecutive: Bracco nel 1951, Villoresi nel '52 e Marzotto nel '53.*

CATENE DI MONTAGGIO PER GLI IDEATORI DI UNO STILE



Alla O.S.I. di Torino, tre catene di lavorazione conducono la carrozzeria dallo stampaggio alla finizione completa. La produzione attuale comprende la FIAT 2300 coupé (a destra), la Spider Innocenti (sotto) e la Giardinetta 1300 FIAT.



Occorrono circa tremila punti per cucire l'abito di una automobile; sono punti molto diversi da quelli che l'ago, il filo e la pazienza delle donne di un tempo mettevano in fila, uno dopo l'altro, per imbastire il vestito dei loro mariti. I punti del vestito dell'automobile sono invece inferti con una efficentissima saldatrice e da un operaio specializzato. È così che vengono « imbastite » le diverse parti della carrozzeria nel reparto di assemblaggio di una grande azienda moderna come la O.S.I. (Officine Stampaggi Industriali), che produce carrozzerie in serie dei modelli Ghia, anche per conto di terzi. Gli stabilimenti della O.S.I. la cui fondazione risale al 1960, occupano un'area di 18.500 mq. oltre a 2.500 mq. di cortili coperti in via Agostino da Montefeltro a Torino.

Il processo di vestizione dell'automobile si compie in questo modernissimo stabilimento attraverso cinque principali fasi: progettazione e realizzazione degli stampi, stampaggio degli elementi, composizione della carrozzeria, verniciatura e finizione completa. Una straordinaria macchina, affidata ad un solo operatore, la « fresatrice a copiare », consente di riprodurre con straordinaria fedeltà qualsiasi stampo, partendo da un modello in legno, di resina o di gesso. Segue l'operazione dello stampaggio e sette presse di cui due idrauliche (una da 800 tonnellate è la sola esistente in Europa) provvedono a realizzare i singoli pezzi della carrozzeria che il reparto assemblaggio, su tre distinte catene, riunisce per dare la forma definitiva all'automobile. Una serie di complesse operazioni sono necessarie per dare all'automobile il suo squillante colore: i successivi strati di vernice consentono di ottenere la vellutata levigatezza e lo splendore della carrozzeria. Ora l'automobile appare quasi completa, restano da dare soltanto i ritocchi: nella catena di finizione la vettura viene corredata dell'impianto elettrico, della strumentazione, degli accessori e della capote. Infine meticolosi collaudi completano questo meraviglioso primo viaggio della vostra automobile. Cinquanta vetture al giorno lo compiono nelle officine O.S.I. per poi andare a farsi ammirare sulle strade di tutto il mondo.

15 segue

DUE FANALI PER L'"ITALA" DELLA LEGGENDARIA PECHINO-PARIGI



I meravigliosi fanali luccicanti che illuminavano il cammino dei vis à vis *e dei* landaus *nelle vie della vecchia Torino, uscivano dalla piccola officina di* Pietro e Fedele Carello *che nel 1876 avevano iniziato la loro attività in via San Massimo all'angolo con via dell'Ospedale. Quando apparirono le prime moderne carrozze tirate da cavalli chiamati HP, la CARELLO legò il suo sviluppo e le sue affermazioni all'automobile, seguendone l'appassionante e vertiginoso cammino. La luce di* Carello *fece il giro del mondo con la gloriosa ITALA 35/45 HP del Principe Scipione Borghese e del giornalista Luigi Barzini lungo i sedicimila Km. del raid Pechino-Parigi; la luce di* Carello *illuminò il cammino dei bolidi di Nuvolari, Varzi e Campari nelle drammatiche notti delle più leggendarie Mille Miglia.*

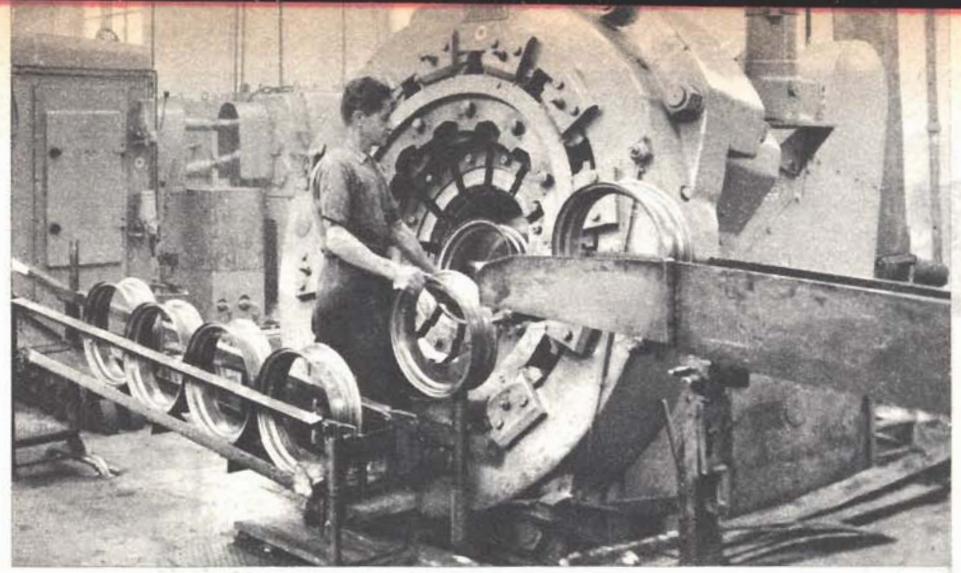
Oggi la Fausto Carello S.p.A. *è un'azienda il cui livello tecnico qualitativo e quantitativo della produzione ha raggiunto quote eccezionali; annualmente escono dalla sua nuova sede di Mirafiori oltre due milioni di proiettori ed altrettanti fanali. La CARELLO è un'azienda altamente qualificata che viene chiamata dalle grandi industrie dell'automobile a risolvere tutti i problemi relativi all'illuminazione ed al filtraggio dell'olio e del carburante. La modernissima impostazione della CARELLO è caratterizzata da continue ricerche ed esperienze condotte dal proprio servizio tecnico che lavora in stretta collaborazione con le Case per gli equipaggiamenti all'origine. I proiettori, i fanali, i filtri e le cartucce FRAM dai brillanti colori arancione e nero, i tergicristallo TRICO (che equipaggiano l'intera produzione automobilistica italiana), nascono poi lungo i trasportatori aerei e le linee di montaggio della CARELLO per raggiungere una rete di vendita che ha oltrepassato i confini d'Italia e che abbraccia ben 36 paesi, dove una efficiente organizzazione commerciale alimenta egregiamente il mercato nazionale ed internazionale del ricambio. Dal 1876 ad oggi: ottantasei anni di vita di un'azienda che ha accompagnato l'automobile nella sua intensa storia, all'insegna della costante ricerca scientifica e della qualità dei propri prodotti.*





La Fausto Carello S. p. A. occupa attualmente oltre mille dipendenti nella sua sede di Mirafiori. Lo stabilimento si estende su di un'area coperta di circa 30.000 metri quadri. La produzione va dalla fanaleria alle spatole e bracci tergicristallo TRICO e ai filtri e le cartucce per olio, aria e carburante, contraddistinti dal marchio FRAM.

MODERNI PROTAGONISTI DELLA HISTORIA DE LA ROTA



Fra Torino ed Orbassano, durante laboriosi scavi, è venuta alla luce anni or sono una stele che si fa risalire al II secolo d. C. L'iscrizione parla di un Quintus Minicius faber, *effigiato nel marmo nell'atto di sorreggere una grande ruota ad otto raggi. Quinto Minicio, insignito per la sua professione del titolo di* vir augustalis, *fu un piccolo industriale ante litteram, che si dedicava alla fabbricazione delle ruote. Millesettecento anni or sono Orbassano era l'ultima stazione prealpina sulla via delle Gallie per chi da Roma voleva raggiungere quella colonia; i carri venivano revisionati in vista della traversata delle Alpi e naturalmente le ruote erano oggetto di attenti controlli e di sostituzioni. Oggi a Torino, proprio in direzione di Orbassano, si costruiscono ruote per modernissimi carri; nelle officine della FERGAT, contemporanei* fabri, *legati indissolubilmente alla meravigliosa* historia de la rota *e protagonisti del suo più recente capitolo, realizzano le ruote più perfette per tutti i diversi tipi di automibili del mercato italiano. Le origini della ruota si fanno risalire a quei favolosi primi* homines sapientes *rivestiti di pelli di animali, che compresero in successivi tempi l'utilità di non trascinare sul terreno i pesi, ma di interporre tra essi e il suolo prima dei tronchi d'albero che venivano faticosamente avvicendati sotto la parte anteriore dei carichi e poi, finalmente delle sezioni di tronchi che furono dai posteri chiamati ruote. Con la nascita e lo sviluppo dell'automobile, la ruota ha subito una rapidissima evoluzione tecnica; sorta nel 1922 con la denominazione* Ferrabino, *la FERGAT ha seguito tutto lo sviluppo dai primi cerchioni di gomma piena ai pneumatici a camera d'aria inizialmente ad alta, poi a media e infine a bassa pressione. Questo delicato e fondamentale organo dell'automobile ha subito infatti tutti i perfezionamenti richiesti dalle sempre migliori prestazioni del motore, del peso della vettura, dalla necessità di garantire l'assoluta sicurezza del cammino. Oggi la FERGAT produce tutti i tipi di ruote per vetture italiane e parecchi modelli per vetture straniere: un contributo decisivo alla storia dell'automobile.*



Una suggestiva inquadratura di ruote per automobili colta nei magazzini della FERGAT di Torino. La nascita della FERGAT risale al 1922, quando la ruota era ancora il tallone d'Achille dell'automobile e si affrontavano ardimentosamente le vicissitudini di un viaggio con due ruote di scorta e *diversi tubolari nel cofano.*



Un'azienda torinese si dedica ormai da sessant'anni ai problemi della manutenzione dell'automobile; oggi produce il TURBO-EMANUEL, un modernissimo tunnel di lavaggio.

IL "BEAUTY-SALON" DELLA SIGNORA AUTOMOBILE

Anche l'automobile, come ogni bella signora, fa il suo ingresso di tanto in tanto nel suo istituto di bellezza a rifarsi la pulizia del viso. Anche l'automobile si sottopone stoicamente al suo maquillage, *al suo* peeling, *scintilla nella schiuma del suo* shampoo, *rabbrividisce dolcemente sotto la doccia, freme al vento caldo del suo* phon *e poi riappare nelle vie, linda, lucida, meravigliosa, lasciandosi dietro un sottile profumo di pulito. L'istituto di bellezza dell'automobile oggi non ha nulla da invidiare ai* beauty-salons *delle belle signore. Ha perfino un suo meraviglioso TURBO-EMANUEL, un tunnel di lavaggio che riassume nello spazio di pochi metri tutte le delicate operazioni di bellezza. L'automobile si sottopone qui in un quarto d'ora a diversi lavaggi a bassa ed alta pressione a mezzo di ugelli a ventaglio e getti rotanti, alla spruzzatura dello* shampoo, *al risciacquo ed all'asciugatura con ventilatori centrifughi. Quando, nel 1880, Giovanni Emanuel lasciò Robella Monferrato a piedi per tentare la grande avventura a Torino, aveva in tasca poco più del soldo richiesto come pedaggio per l'attraversamento del Po a Crescentino. Nel 1899, dopo aver lavorato nelle fabbriche torinesi, impiantò una sua officina meccanica, che, quale unica fonte di energia, disponeva di un grosso volano da azionare a forza di braccia. Erano i tempi delle primissime automobili che sferragliavano incerte sul* pavé *di Piazza Madama e Giovanni Emanuel comprese che lo sviluppo di questo mezzo di locomozione avrebbe comportato molti problemi e tra questi quello fondamentale della manutenzione. Ecco infatti che nel 1905 Emanuel, al pari di poche altre piccole officine torinesi, passò all'automobile e in pochi anni l'Azienda ebbe un clamoroso sviluppo che dura ancor oggi. La produzione comprende tutta la gamma delle attrezzature connesse alla manutenzione dell'automobile: questi i risultati di sessant'anni dedicati interamente all'automobile dalla EMANUEL di Torino.*

(Segue da pagina 7)

già esteso la sua potenza al mezzo di trasporto. In Germania, in Francia, in Italia, decine di studiosi stanno già superando il vapore, intuendo le infinite possibilità del motore a scoppio: Papin, Wright, De Cristoforis, Barsanti, Matteucci, Lenoir, Beau de Rochas, Otto e Langen, Bernardi, Delamarre e Debouteville, Bollée, Daimler, Benz. Ognuno di loro porta una pietra al nuovo edificio, ma il loro è soltanto il destino dei pionieri: deve fermarsi dove solo degli altri possono cominciare. Così si deve fermare il meraviglioso lavoro del Capitano Bordino, così deve fermarsi la tre ruote di Enrico Bernardi, la macchina di Riva e di Murnigotti. Ma i tempi maturano in fretta. « I due fatti di quell'anno 1898 » scrive Francesco Pastonchi « prendono rilievo al ricordo: l'uno il Concorso internazionale di veicoli automobili che si svolge il 17 luglio sul percorso Torino-Asti-Alessandria e ritorno... » Si sorride al ripensarlo: *novissima cosa* avrebbe detto Gozzano. Quattordici gli iscritti, tredici i partenti, quattro soli gli arrivati, ansimando, gli altri disseminati per via da vari incidenti. Ma la Giuria per i premi conclude: « Le automobili di costruzione nazionale hanno dimostrato di non essere punto inferiori alle automobili di costruzione estera ». L'altro fatto indicatore, il commento alla chiusura dell'Esposizione: « Non è stata soltanto un futile pretesto a svaghi e a divertimenti, ma una scuola di lavoro e di libertà... Bisogna adesso non perderne i frutti. Il cammino ci è chiaramente tracciato: studiare, lavorare, produrre. Il programma dell'Italia deve essere un programma di lavoro serio, pertinace, raccolto. Soltanto a questo patto potremo, dopo l'indipendenza politica, conseguire l'indipendenza economica; soltanto per questa via riusciremo ad un secondo e vero risorgimento della Patria ».

Questo invito è raccolto da un gruppo di uomini. Il nobiluomo di antichissimo casato si trova fianco a fianco con il fabbro diventato meccanico, l'ufficiale di cavalleria con il mediatore di carrozze: in comune essi hanno soltanto la passione della scoperta, lo stimolo dell'emulazione, la fiducia nell'avvenire. Torino è la città ideale per loro. E a Torino, come il secolo vuole per le lettere, per le arti, per la politica, c'è anche un caffè che è l'ideale per loro, è il caffè Burello, all'angolo di corso Vittorio Emanuele e di via Urbano Rattazzi. In questo caffè passano i viaggiatori che vanno e che vengono dalla stazione di Porta Nuova e si fermano nobili e borghesi, per trattare cavalli e carrozze. « Sui vecchi divani di velluto rosso si discute animatamente di sport, di corse, di allevamenti, di puledri, di stalloni, di fattrici, mentre *charrette* e *landaus*, *mail-coach* e *giardiniere*, *brum* e *coupé* passano di mano in mano, in febbrili contrattazioni... »

È in questo ambiente curioso e vivace che i pionieri torinesi trasformano naturalmente la passione della velocità e dell'eleganza fino a quel momento realizzata nei cavalli e nelle carrozze, nella nuova passione realizzata nei motori e nelle automobili. Qui si danno convegno Giovanni Agnelli, Michele Lanza, il conte di Bricherasio, Giovanni Ceirano, Aristide Faccioli, Giovanni Lancia, Pietro Fenoglio, Cesare Goria-Gatti e cento altri, noti e meno noti, fortunati e meno fortunati.

La meravigliosa avventura dell'automobile italiana comincia così, in questa città. I primi esemplari diventano le grandi serie industriali, moltiplicandosi, a cascata, in infinite attività complementari e diverse, le specializzazioni nelle carrozzerie, negli accessori. Il servizio che pubblichiamo in queste pagine raccoglie un breve panorama di queste attività: dalle grandi Case torinesi come la FIAT e la Lancia ad altre, come l'Alfa Romeo, che, pur non essendo nata a Torino, in quel tempo e in quel clima ha cominciato il suo splendido cammino, o come la Innocenti e l'auto Bianchi che se non possono vantare un passato di pioniere vantano tuttavia un presente e promettono un futuro nell'industria dell'automobile; e con esse i carrozzieri, gloria torinese e italiana, Pinin Farina, Vignale, Osi, e altri ancora come Fergat, Carello ed Emanuel, che riforniscono le grandi industrie di particolari pezzi ed impianti, la Fergat di ruote, cerchi, assali, apparecchiature frenanti, la Carello di fanalerie e la Emanuel di attrezzature per il lavaggio e la manutenzione. Quando si compera un'auto si pensa al prezzo, alla velocità, al colore della carrozzeria, a tutto, ma non alla lunga e nobile fatica di tanti uomini che l'hanno costruita: questo servizio ha inteso presentare alcuni di questi uomini, una parte di questa fatica.

Nicola Orsini

ITALIA DOMANDA

Chiunque, tramite ITALIA DOMANDA, può interpellare su qualsiasi argomento personalità italiane o straniere. Preghiamo i lettori di non esporre casi legali, tributari o sanitari strettamente personali. Coloro che ci scrivono sono tenuti a segnare indirizzo e generalità precisi, anche se per le risposte pubbliche preferiscono rimanere in incognito. Il nostro indirizzo è: Via Bianca di Savoia 20, Milano.

CHI SONO E COME SONO GLI INTELLETTUALI?

I giornali annunciano spesso riunioni di intellettuali di sinistra, di destra o del centro, che firmano manifesti, elevano proteste, prendono decise posizioni: vorrei sapere cosa si intende per « intellettuale ». (L. Pastorino, Reggio Calabria)



UNA PUNGENTE RAFFIGURAZIONE SATIRICA DI LEO LONGANESI: « GLI INTELLETTUALI »

Da venti o trent'anni in Italia, sull'esempio del sostantivo francese *intellectuel*, si è fatto dell'aggettivo « intellettuale » un sostantivo, e ne è risultato un vocabolo di senso incerto, che non appare usato secondo un criterio logico, né secondo un sicuro criterio sociale. Spesso sembra anzi assumere un significato soltanto polemico. Né i più recenti vocabolari, che soli ospitano la parola come sostantivo, ne danno una definizione soddisfacente, insistendo sopra un suo particolare senso ironico che non è molto comune. Dice lo Zingarelli: « *Intellettuale* - Uomo di cultura e giudizio elevato. Comunemente ironico ». E il Palazzi: « Persona colta, con l'animo aperto ai godimenti dello spirito; e, con una punta di spregio, cerebrale, intellettualoide ». E il Dizionario Enciclopedico: « ... nell'uso contemporaneo ha spesso valore ironico, con allusione a chi ostenta raffinatezza di gusti e di costumi, o superiorità culturale o spirituale, non di rado solo immaginaria ».

Ogni tanto vediamo sui giornali manifesti di protesta per la difesa della cultura o della libertà - chiamati *manifesto degli intellettuali* - in cui capita di trovare, fra i firmatari, i nomi di attori del cinema e del varietà, di cantanti, di suonatori d'orchestra. Ci lessi una volta anche quello del presidente di una società di calcio. Sembra assurdo negare la qualità di intellettuale ad un operaio specializzato, a un capotecnico, al direttore generale di un ministero, a un ammiraglio, quando è concessa liberalmente ad una attricetta dai capelli rossi, o ad un urlatore di canzoni.

Il vocabolo sembra usato talvolta in mancanza di meglio. Così d'un filosofo, d'un professore di università, di un medico eccellente, di un Pier Luigi Nervi, di un Vittorio Cini, di un Guido Carli, e via elencando, non si dice generalmente che sono « intellettuali »: essi sono indicati col titolo della loro professione o della carica che ricoprono. L'« intellettuale » sarebbe quindi la persona che, senza alcuna particolare eccellenza nel suo campo, si contrappone al cosiddetto « lavoratore »: chi usa la mente opposto a chi usa i muscoli, chi medita considerato in contrasto a chi opera. Criterio fallace. Se il contadino è un lavoratore, l'agricoltore che dirige il lavoro del contadino potrebbe aspirare ad esser detto intellettuale: invece lo crediamo rigidamente escluso da questa categoria.

Se poi si accetta il principio dei partiti marxisti di chiamare « lavoratore » ogni persona che si guadagna la vita con la sua attività, si potrebbe dedurne che un giornalista è un lavoratore, e il proprietario del suo giornale - che si contenta di esser tale - un intellettuale. Lavoratore il regista di una pellicola, e intellettuale il produttore. D'altro canto, creare una categoria a parte di gente che viene definita dall'intelletto, presuppone l'esistenza di una categoria di gente che intelletto non ha o non l'adopera: in altre parole, una distinzione tra intelligenti e cretini. Perché, essendo l'intelletto la potenza di intuire le idee, cioè la facoltà d'intendere, l'intelligenza non è altro che l'esercizio di quella facoltà. Invece, come ho accennato, capita di vedere elencati fra gli intellettuali persone di scarsa o niuna intelligenza.

L'idea che avere un intelletto, e servirsene, basti a creare una categoria sociale non poteva nascere che in un paese di arretrata civiltà com'era la Russia ancora cinquant'anni fa, quando l'ottanta per cento della sua popolazione era analfabeta: per cui bastava saper leggere e scrivere, e aver qualche libro in casa, per essere considerato appartenente ad una speciale classe chiamata *intellighièndzija* (parola e concetto straniero per i russi).

I francesi, invece, fin dal secolo scorso fecero dell'aggettivo *intellectuel* un sostantivo per indicare la persona *qui a un gôut prédominant pour les choses de l'esprit.* (Per indicare il sapiente, lo studioso e soprattutto il letterato, i francesi preferiscono tuttavia l'antico vocabolo *clerc*).

In Italia, quindi, il nostro « intellettuale » è etimologicamente il francese *intellectuel*: ma è usato prevalentemente nel senso che gli danno, o gli davano, i russi. Data la confusione corrente, per conto mio evito quanto posso l'uso di questa parola. E a chi mi chiama « intellettuale » mi vien fatto di rispondere con una icastica espressione napoletana che non riproduco per reverenza verso il lettore.

Paolo Monelli

La parola « intellettuale » ha, nell'uso comune, significati molteplici, che dobbiamo distinguere con un po' di pedanteria, per soddisfare la domanda del nostro lettore. Nel suo significato più lato, essa designa chiunque non eserciti un lavoro manuale. In questo senso è usata spesso nel mondo politico ogni volta che si presenta la necessità di distinguere i lavoratori del braccio dai lavoratori della mente. Però direi che è più frequente l'uso della parola « intellettuale » solo per coloro che esercitano determinate attività di particolare levatura. Ad esempio, mentre nel primo significato potrebbero rientrare nel ceto degli intellettuali anche un ufficiale esattoriale o una cassiera del cinema - perché entrambi non prestano lavori manuali - nel secondo significato essi sono rigorosamente esclusi. È intellettuale solo chi è un romanziere, un filosofo, un pittore, e cioè solo chi, in una gerarchia delle attività intellettuali, si dedica a quelle più o meno arbitrariamente ritenute superiori. Generalmente il criterio adottato è quello araldico-retorico: le « umanità », come si diceva una volta, hanno la precedenza sulle scienze della natura e le professioni che ne derivano. Di modo che difficilmente è riconosciuto a un grande chimico, a un grande giurista, a un grande ingegnere, quel titolo che è dispensato a un mediocre novelliere o artista .

Non basta: c'è un'ulteriore restrizione, ed è quella che proviene dalla consacrazione mondana. Intellettuale diventa un titolo che praticamente si acquista o si perde a seconda che si partecipi o no a certi circoli, cerimonie, incontri o ritrovi salottieri, e che si figuri nelle relative liste di nomi date dalle cronache mondano-politico-letterarie del giornalismo specializzato. A questo punto però si è verificata un'infiltrazione di « abusivi », e quindi è stata un po' screditata la parola. Oggi, non pochi intellettuali autentici tengono a non essere qualificati come tali e a non comparire in compagnia di quelli che, autentici o abusivi che siano, hanno assunto la rappresentanza pubblica, e direi quasi ufficiale, della categoria.

Panfilo Gentile

Se si domandasse a uno scrittore, per averne una risposta sincera, che cosa si intende per intellettuale, la risposta dovrebbe essere questa: « Io e coloro con i quali mi incontro la sera al solito caffè ». Perché può darsi che l'uomo qualunque veda gli intellettuali come una numerosa tribù suddivisa, al modo dei Delawares e dei Sioux, in una quantità di tribù minori di filosofi, romanzieri, poeti, pittori e scultori, professori universitari e di liceo, ognuna con il suo territorio di caccia, tutte però riunite dall'identità di stirpe. Ad avvicinarsi ci si accorge però che nessuno si sente identico al vicino, e che ognuno è fermamente convinto che, appena oltre la soglia del suo cenacolo, il sangue puro dell'intellettuale non si trova più, o si trova corrotto e imbastardito da spregevoli incroci.

Tutto sommato, gli intellettuali sono coloro che hanno la possibiltà di non imprigionare la propria intelligenza nei lavori e nelle attività che vengono dall'esterno, ma di crearsi il lavoro con la propria vocazione interna: quelli che scoprono insomma in se stessi il proprio lavoro e non lo subiscono dalle esigenze di un posto, di un ufficio, di una carriera. Non occorre nemmeno che il lavoro che essi scoprono in se stessi sia di qualità sopraffina, e nemmeno che sgorghi copioso: basta che la sorgente sia in loro. Si conoscono intellettuali degnissimi di tale titolo per l'intelligenza di ciò che lasciavano volar via nel vento delle conversazioni, assai superiore a quella che traspariva dalle loro opere.

Gli intellettuali sono oggetto di ammirazione e di disprezzo: ingenua la prima, invidioso il secondo, ed entrambi ugualmente indebiti. Gli intellettuali non sono né sacerdoti del vero, né acchiappanuvole: sono, ognuno nel suo campo, altrettanto

19 segue

LA CAMICIA CHE RESTA NUOVA

Una camicia comune è nuova soltanto al momento dell'acquisto. NUOVO CAPRI è la camicia che resta nuova, perchè i suoi pregi e le sue caratteristiche sono ancora superiori a quelli della famosa camicia CAPRI: • Tessuto di qualità superiore extra ritorto e super pettinato • Più morbido • Facile da lavare e da stirare • Brillantezza serica permanente • Susa-Sanfor irrestringibile • Susa-Color Indanthren inalterabile • Susa-Finish facil-stir • Confezione in esclusiva particolarmente accurata. La camicia NUOVO CAPRI gode della garanzia totale VALLESUSA: soddisfatti o rimborsati estesa alla confezione.

VALLESUSA

NUOVO CAPRI EXTRA



COPPOLA PUBLISUSA 560

graduabili in valore e utilità sociale quanto ogni altro individuo che faccia qualche cosa. E badate che per «far qualche cosa», in una società civile, basta anche avere delle idee e saperle esporre a un tavolo di trattoria: che è poi una forma di seminagione.

Unico torto degli intellettuali, quello di ritenersi autorizzati a lanciare ogni tanto manifesti in nome di determinate dottrine sociali o politiche, con la persuasione che tutti debbano inchinarsi al loro verbo. Se però si riflette che intellettuale era Gobineau, con le sue teorie razziste, che intellettuale - e di che vaglia! - era Maurice Barrès con il suo antisemitismo cinico, crudelmente paradossale, al tempo dell'affare Dreyfus, non si fa troppa fatica a sorridere malinconicamente di tale pretesa.

Manlio Lupinacci

«Intellettuale: persona colta, con l'animo aperto ai godimenti dello spirito.» Questo lo leggo in un dizionario: bisogna però aggiornarsi. I piaceri solitari dell'intellettuale sono molto antichi: essi continuano come se nel mondo non fosse successo niente, come se il linguaggio della gente istruita fosse ancora il latino, e gli altri fossero ancora analfabeti. Nei tempi antichi nessuno parlava di «civiltà di massa»: quando si diceva «massa», allora, si pensava a una quantità di cose, non di uomini. Gli intellettuali di allora facevano corpo a sé, scrivevano per quelli che appartenevano alla «confraternita». Di quello che essi scrivevano, la gente comune non ne sapeva niente: tra gli intellettuali e gli altri - cioè quelli che adesso si chiamano massa - non c'era alcun contatto, anche perché quelli della massa non sapevano leggere.

Ora c'è la «civiltà di massa», non si parla d'altro, ma la distanza tra gli intellettuali e la gente comune non è mai stata grande come adesso. Anzi, la distanza adesso è più grande, perché la gente comune sa leggere, ha voglia d'imparare e sapere, mentre gli intellettuali continuano a parlare e scrivere come se la gente comune non esistesse neppure: invece non c'è niente che non possa essere detto con semplicità e con chiarezza.

Col loro linguaggio da agenti segreti, gli intellettuali danno l'impressione di sdegnare il volgo, di non voler comunicare altro che tra loro; e poi si arrabbiano perché non hanno nessuna importanza nella vita d'oggi. Non si può avere importanza nella vita di oggi, se non si è capaci di parlare anche al meccanico, al fabbro ferraio, al venditore di angurie. Le astrazioni, le astruserie, le parole tirate fuori dagli astucci come gioielli rari, possono dare rapimenti ai soci del «prezioso club», però fanno scappare a gambe levate la gente comune, e anche quella istruita, se essa ha un po' di buon senso e non si vergogna di averlo. Gli intellettuali marxisti, loro che dovrebbero insegnare agli altri come si comunica con la gente comune, sono come gli altri, talvolta anche peggio degli altri. Forse il vero intellettuale è costretto a rimanere in orbita nel vuoto, non ce la fa a mettere i piedi sulla terra, a camminarci con le sue scarpe: la sua strada è fatta di sublimi evaporazioni.

Una volta gli intellettuali riempivano di sapienza latina i loro squisiti prodotti: ora ci mettono dentro la scienza, così fanno la figura di gente che è in regola con questo nostro tempo, che è appunto il tempo della scienza. Ma di quello che è lo spirito della scienza, del suo modo di lavorare, essi generalmente non hanno la più lontana idea. A loro la scienza piace come nomenclatura: dà l'oscurità necessaria a sembrare pensatori eccelsi, dà vertigini. Hanno anche inventato la «critica scientifica», e questo è il teatro di Scarpetta trasportato nelle equazioni differenziali. La letteratura e l'arte non sono cose che si possano verificare sperimentalmente e misurare. E seguitano a credere nella dialettica come strumento di ricerca e conoscenza: questo è medioevo. Per loro la terra è ancora ferma e al centro dell'universo, e le idee - le loro idee - sono il sole che fa il giorno e la notte. Ci sarebbe da fare una commedia divertente sull'intellettuale, ma è già stata fatta, da qualche tempo. L'ha fatta Aristofane e si chiama *Le Nuvole*.

Vittorio G. Rossi

Da oggi è disponibile la COPERTINA per il XLVII volume di EPOCA

I lettori che desiderano rilegare i fascicoli di EPOCA in eleganti e pratiche copertine di tela, con impressioni in rosso e nero, possono acquistarle, franco di porto, al prezzo di L. 650 per ogni copertina con relativo indice. Sono pronte le copertine e gli indici dei primi quarantasette volumi per la collezione delle copie dal n. 1 al n. 613. Sono in vendita anche i soli indici al prezzo di L. 100 cadauno. Le ordinazioni devono essere fatte mediante versamento anticipato del relativo importo sul nostro conto corrente postale n. 3/34553.

LUX FILM presenta



STUDIO FAVALLI

IL PRIMO FILM SULLA GUERRA D'ALGERIA

UN FILM POLEMICO, SPIETATO, UMANO

STEWART GRANGER
in
MARCIA O CREPA

con
DORIAN GRAY
Fausto Tozzi
Riccardo Garrone
Hans Von Borsody
Peter Carsten
Carlos Casaravilla
Rafael Calvo
Dietmar Schönherr
Leo Anchoriz
e con
Maurizio Arena
con la partecipazione di
Ivo Garrani
Soggetto di
Arturo Tofanelli





Regia di
Frank Wisbar

Una Co-produzione
Italo-Ispano-Tedesca
TEMPO FILM, S.p.A. (Milano)
FI.C.IT., S.p.A. (Roma)
GALATEA, S.p.A. (Roma)
MONACHIA ZEYNFILM, (Monaco)
MIDEGA FILM, (Madrid)

Una esclusività
LUX FILM

Distribuzione
PARAMOUNT FILMS
OF ITALY Inc.

PIENA DI COLOR

ELEGANTE, MORBIDA, LEGGERA, ELASTICA, PRATICA,



ANCHE IL VOSTRO ABITO

DEVE ESSERE DI LANA

E ADATTA ALLA VITA MODERNA LA LANA

CONFORTEVOLE, INGUALCIBILE, SANA, RESISTENTE



LANEROSSI

Per « Lei » i tessuti di purissima lana « Suite » Lanerossi. - Per « Lui » i tessuti di purissima lana della serie « Viscount » Lanerossi.

VESTI BENE VESTI LANA

La moda **AUTUNNO - INVERNO** giungerà gratuitamente a domicilio di tutti coloro che invieranno questo talloncino a:
C.P. 3767 - Milano

Vi prego di inviarmi gratuitamente la pubblicazione che illustra le linee della nuova moda 332

INDIRIZZO _____

LE NOTIZIE

DA ROMA: Quattro milioni di cappelli

● L'industria italiana del cappello è in netta ripresa rispetto agli anni precedenti. Nel 1961 ne sono stati prodotti quattro milioni e 350 mila, mentre l'esportazione ha superato i tre milioni, per un valore di oltre quattro miliardi di lire. Gli operai occupati in questo settore dell'industria sono stati 3.300.

● La *Piaggio* di Genova e la *Douglas Aircraft* (Stati Uniti) hanno concluso un accordo per la costruzione in Italia del bireattore *PD-808*, destinato a impieghi civili e militari. Il nuovo velivolo, le cui prove inizieranno nella primavera del 1963, è in grado di ospitare dalle sette alle dieci persone e potrà viaggiare ad una velocità di 850 chilometri orari.

● Una nuova turbonave, la *Flavia*, della *Compagnia genovese d'armamento*, ha iniziato da pochi giorni il servizio regolare per l'Australia. La nave stazza 16 mila tonnellate, raggiunge i 18 nodi e può trasportare 1200 passeggeri.

DA BONN: I nonni in villeggiatura

● La regione dell'Assia è stata la prima della Germania occidentale ad inaugurare un nuovo tipo di villeggiatura, a spese dello Stato. Ad essa hanno diritto tutti i cittadini che abbiano superato i 65 anni e le cui entrate non oltrepassino le 39 mila lire mensili (per i coniugi, invece, il limite massimo è stato fissato in 82 mila lire). I nonnini hanno villeggiato quest'anno nella Foresta Nera e sulle rive del Mar Baltico.

DA PARIGI: Il bambino perfetto

● Un recente libro, l'*Education des enfants*, ha raccolto i risultati di una serie d'inchieste condotte presso centinaia di famiglie per tratteggiare il ritratto del bambino ideale. La qualità che i genitori desiderano di più è la rettitudine, seguita nell'ordine dalla diligenza nello studio, dal coraggio e dalla generosità. Quanto ai difetti maggiormente riprovevoli viene per primo l'abitudine alla menzogna (79 per cento), mentre la disobbedienza è soltanto al quarto posto. Tra i vari dati è emerso che l'11 per cento dei genitori legge le lettere dei propri figli, il 66 per cento li sorveglia di nascosto e il 24,5 per cento non li lascia viaggiare soli prima dell'età adulta.

DA MOSCA: Cicerone nell'URSS

● La casa editrice dell'Accademia sovietica delle Scienze ha pubblicato in due volumi l'edizione critica delle orazioni di Marco Tullio Cicerone.

DA NEW YORK: Wilson innamorato

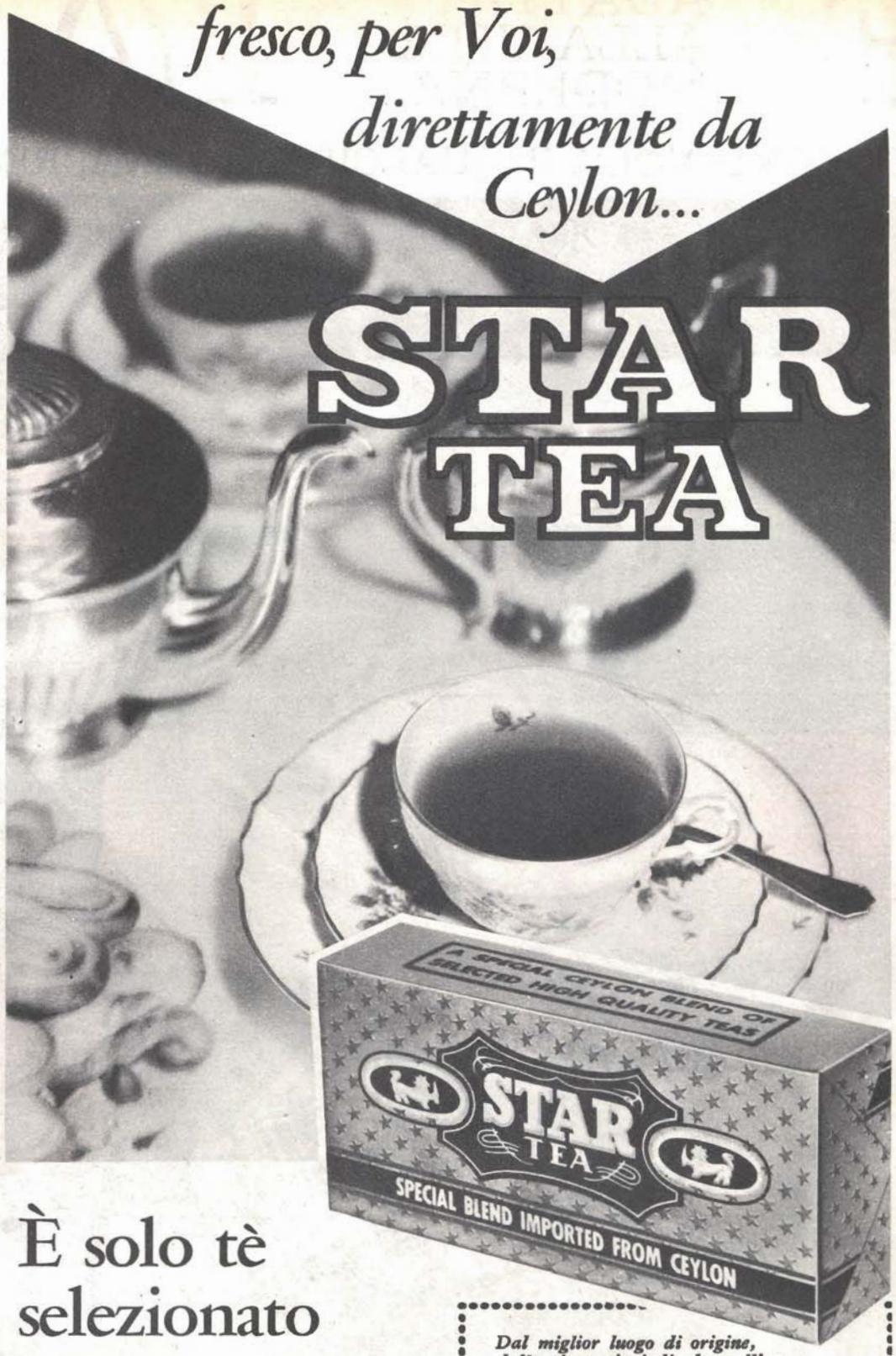
● La signora Eleanor McAdoo sta conducendo da anni una campagna per convincere il popolo americano che suo padre, l'ex presidente Woodrow Wilson, era un uomo dal cuore d'oro. A questo scopo ha pubblicato su una rivista americana le lettere d'amore che egli indirizzò alla sua prima moglie. Le lettere sono state scritte tra il 1883 e il 1885. La moglie di Wilson morì alla Casa Bianca nel 1914.

DA LONDRA: I "pubs" in crisi

● Se la birra non aumenterà di prezzo, molti *pubs* (una tra le più tipiche istituzioni britanniche) dovranno essere chiusi al pubblico. Il guadagno che un rivenditore di birra può realizzare è infatti assai modesto: soltanto di 80 lire su una sterlina (1730 lire circa). Dalla fine della guerra fino ad oggi sono già stati chiusi circa quattromila locali. Nel 1946 essi ammontavano a 73.026: ora ne rimangono solamente 68.936.

fresco, per Voi, direttamente da Ceylon...

STAR TEA



È solo tè selezionato di alta collina

Sì perchè Star importa per Voi

direttamente dall'isola di Ceylon — il paradiso tropicale che dà le qualità di tè più ricercate — solo i tipi selezionati che crescono in alta collina. Qui le piantine di tè sono esposte alla viva luce del sole, alle regolari piogge e danno il raccolto migliore. Per questo Star Tea ha il profumo così delicato, l'aroma così fragrante... per questo Star Tea dà il vero ristoro di una perfetta tazza di tè.

Provate anche Voi Star Tea oggi stesso

Dal miglior luogo di origine, dalle piantagioni di alta collina, dal paradiso tropicale di Ceylon

arriva per Voi Star Tea — tè di qualità superiore. Potete scegliere, secondo il Vostro gusto, tra i due tipi:

LONG LEAF
selezionato, purissimo, a foglia lunga dall'aroma delicato e fragrante.

BROKEN
selezionato, purissimo, a foglia più piccola, ricco di aroma, forte al punto giusto.

In tutte le confezioni Star Tea troverete i punti per la raccolta Star

nella confezione da 50 gr. — 4 punti
nella confezione da 25 gr. — 2 punti
nella scatola da 10 sacchetti filtro — 3 punti

Troverete i punti della raccolta in tutti i prodotti Star: Doppio Brodo Star (2 p.), Doppio Brodo Gran Gala con carne di pollo (2 p.), Margarina « Foglia D'oro » (2 p.), Succhi di frutta « Gò » (1 p.), Polveri per acqua da tavola « Frizzina » (3 p.), Formaggio « Paradiso » (6 p.), Estratto di Camomilla « Sogni d'oro » (3 p.), Camomilla « Fiore » (2 p.), Tè Star (2 p.), Budini « Popy » (3 p.), Gran Ragù Star (4 p.).

è una specialità
STAR
PRODOTTI ALIMENTARI

L'ITALIA ALLO SPECCHIO

di DOMENICO BARTOLI

LA NUOVA POLITICA DELLA CHIESA

Giovanni XXIII tenta di rendere possibile la vita religiosa e l'apostolato nei Paesi comunisti

«Tutto potevo immaginare meno che di vedere un papa liberale. » Questa frase, che il principe di Metternich pronunciò intorno al 1848, quando perfino Pio IX sembrava orientato verso il liberalismo, passato più di un secolo sembra trasformata nell'altra che già si sente dire in giro: « Tutto potevamo immaginare meno che di vedere un papa socialista ». In realtà, sono battute che non spiegano niente. Il papa è il capo della Chiesa cattolica, e tutto il resto, liberalismo, socialismo, conservazione, progresso, eccetera, è considerato da lui soltanto, o almeno principalmente, dal punto di vista della sua missione, che è quella di difendere il patrimonio religioso ricevuto e di accrescerlo, se possibile. Questa constatazione è diventata più valida da quando il pontefice è stato, per sua fortuna, liberato dal peso di un dominio territoriale che era male amministrato e richiamava sulla sede apostolica, nello stesso tempo, i risentimenti dei sudditi e le minacce e le ambizioni dei principi stranieri.

Il papa, dunque, non è né liberale né socialista, ma soltanto papa. E le circostanze politiche e sociali sono viste da lui, secondo i casi e il temperamento, come altrettanti problemi di adattamento, di difesa, di cauta trasformazione o di totale irrigidimento, in un mondo che muta di secolo in secolo e anzi, oggi, di decennio in decennio. La Chiesa ha un nucleo di principî che non può abbandonare, e che d'altronde offrono spesso una certa larghezza a chi deve interpretarli e applicarli. Intorno a questi principî si intreccia tutta una serie di atteggiamenti e di rapporti pratici, che possono cambiare, e infatti cambiano, secondo le necessità dei tempi e anche il temperamento dei diversi pontefici. Se non si tiene conto, da una parte del rigore teorico dei principî e dall'altra dell'elasticità degli adattamenti pratici, non si capisce niente della storia della Chiesa.

Pio IX fu portato dagli avvenimenti intorno a lui, principalmente dal Risorgimento italiano, a un'inflessibile rigidezza anche negli atteggiamenti che abbiamo chiamati pratici, e cioè nei rapporti politici, nei giudizi su partiti e uomini che agivano nell'Italia e nell'Europa del suo tempo. Il « papa liberale » di Metternich divenne, una ventina d'anni dopo, poco prima di Porta Pia, il papa del Sillabo. La condanna del liberalismo, proclamata dall'enciclica *Quanta cura*, per fortuna dei cattolici non venne trasformata in dogma durante il Concilio Vaticano I (1869-'70), di fronte all'opposizione di una considerevole parte dell'episcopato. Altrimenti, oggi, tutti i Paesi cattolici, o con forti minoranze cattoliche, dall'Italia alla Francia, dalla Germania agli Stati Uniti, dalla Svizzera al Belgio, sarebbero governati con metodi condannati solennemente da un dogma romano. Pio IX non poté o non seppe adattare la Chiesa agli avvenimenti del suo tempo. Ma la durezza dei suoi atteggiamenti venne a poco a poco attenuata dai successori.

Persuadere, non condannare

Oggi, Giovanni XXIII si trova di fronte a un mondo che è cambiato quasi da cima a fondo, e continua a cambiare a un ritmo che nessuno può prevedere, e la sua politica consiste nel tentativo di adattare la Chiesa, la sua organizzazione, i suoi metodi, i suoi atteggiamenti ai mutamenti del nostro tempo. È una politica contraria a quella di Pio IX un secolo fa, e in parte anche a quella di Pio XII, quasi fino a ieri. Il Concilio, sembra a noi, è il grandioso strumento che il pontefice ha scelto per raggiungere lo scopo da lui fissato alla Chiesa.

C'è, naturalmente, in tutto questo, un elemento personale. Giovanni XXIII viene da una famiglia di popolani, ha vissuto nel mondo, e non soltanto negli ambienti chiusi dei seminari e delle curie; conosce i vizi, ma anche le qualità umane di popoli e uomini che non appartengono alla confessione cattolica. Dalla Parigi febbrile e anarchica della liberazione e del dopoguerra, dal Vicino Oriente dove si incrociano e sovrappongono stirpi, fedi e civiltà contrastanti, dalla stessa Venezia di quattro anni fa ha portato al Vaticano un'indulgente e serena esperienza della vita. Davanti agli altri cristiani, davanti agli eretici, se non cede certamente nulla dell'eredità religiosa che ha ricevuta, non mantiene il distacco ostile e severo dei predecessori. L'unità dei cristiani non potrà essere opera del suo pontificato, ma qualche ostacolo che impediva l'intrecciarsi dei rapporti umani è caduto fin d'ora. Davanti agli stessi increduli, a quanti sono al di fuori di ogni Chiesa, egli preferisce la bonarietà della persuasione alla durezza della censura (« Al giorno d'oggi la Sposa di Cristo preferisce far uso della medicina della misericordia piuttosto che della condanna »).

Più di tutto, la politica di Giovanni XXIII ha lo scopo di rendere possibile la vita, il culto, l'apostolato della Chiesa nei Paesi comunisti. Non si tratta di cercare accomodamenti sul terreno della dottrina: si tratta di trovare un punto di equilibrio, una possibilità di convivenza anche là dove lo Stato è apertamente ispirato a principî di ostilità, e talvolta di ostilità violenta, alla religione. Il punto decisivo, qui, consiste nell'ottenere quel tanto di libertà che permetta alla Chiesa di vivere e di esercitare la sua missione religiosa.

È una posizione opposta a quella che Pio IX prese al Concilio Vaticano I: di apertura, di distensione, e non di chiusura, di conflitto. Questa è la strada tracciata al Concilio dal pontefice disceso dal trono - sul quale, in materia di fede e di morale, può parlare e decidere senza temere contraddizione da parte dei cattolici - per ricevere con maggiore immediatezza il parere e l'appoggio dei suoi venerabili fratelli.

Quale può essere in questa nuova prospettiva lo sviluppo dei rapporti fra la Chiesa e lo Stato italiano? Fino a qualche anno fa, l'intervento dell'episcopato nella nostra politica, come ci è capitato di dire più volte, era continuo e diventava pericoloso per la Chiesa stessa. Oggi, una maggiore discrezione, una più forte consapevolezza dell'indipendenza reciproca fra l'ordine religioso e l'ordine politico sembrano prevalere nella curia romana e tra i vescovi italiani. Allora, erano gli estremi conservatori, oltre ai clericali, naturalmente, che si volgevano alla Chiesa per averne l'appoggio. Adesso, sono alcuni gruppi della sinistra. Sbagliavano gli uni allora come sbagliano gli altri adesso. Lo sforzo dev'essere quello di mantenere il clero estraneo alle nostre lotte politiche. Senza una netta distinzione tra la sfera civile e la sfera religiosa, si cade nella confusione peggiore. L'Italia è di tradizione cattolica, ma laica e anzi, prevalentemente, ghibellina.

Nei suoi due incontri con Giovanni XXIII, in Vaticano e a Loreto, il Presidente della Repubblica, diversamente dal suo predecessore, non si è inginocchiato davanti al pontefice. Questo fatto può essere indicato come un segno dei nuovi rapporti che cominciano a delinearsi.

Domenico Bartoli

CHE COSA SUCCEDE

DI LIVIO PESCE E DOMENICO AGASSO

Gli avvenimenti

COLOMBO: DIMINUIRANNO LE ESPORTAZIONI

« Già in altre circostanze ho avuto modo di riaffermare il ruolo essenziale che l'iniziativa privata è destinata a giocare nello sviluppo economico del Paese, anche nel quadro di una politica economica che si ispiri alla programmazione. E desidero ora ripetere tale affermazione, convinto dell'apporto che l'industria italiana continuerà a dare alla crescita del reddito nazionale. » Queste parole sono del ministro dell'Industria, on. Colombo, che le ha pronunciate alla Camera chiudendo il dibattito sul bilancio del suo dicastero. Colombo ha anche annunciato che nei primi otto mesi del 1962 l'indice della produzione industriale è aumentato dell'11 per cento rispetto al corrispondente periodo del 1961. Esso sarebbe stato anzi più alto, ha detto il ministro, se le esportazioni non avessero assunto ora un tono « meno euforico », per quanto sempre sostenuto.

Per l'avvenire, il ministro prevede una diminuzione delle possibilità di esportare, ed ha affermato perciò che il mercato interno « resta il principale sostegno dell'evoluzione congiunturale ». Ma sarà un sostegno efficiente? Sì, secondo il ministro, poiché aumenterà anche l'occupazione operaia (600 mila nuovi posti di lavoro entro l'anno corrente), determinando un aumento di consumi. L'on. Colombo ha poi dichiarato che l'aumento dei prezzi - sebbene debba essere attentamente controllato e seguito - è pur esso legato all'espansione dell'economia e comunque non tale, sinora, da danneggiare il potere d'acquisto dei lavoratori, poiché nei primi otto mesi dell'anno sono aumentati anche i salari, nelle seguenti percentuali (riferite ai contratti collettivi): 3,2 per cento nel settore dei trasporti, 3,8 nel settore commerciale, 4,4 nell'industria, 7,9 nell'agricoltura e 24,4 nella pubblica amministrazione.

IL SERVIZIO POSTALE MIGLIORA MA LENTAMENTE

Prossimamente, i portalettere delle grandi città saranno autorizzati a consegnare le raccomandate non più al destinatario, ma al portinaio. Il provvedimento ministeriale è già in preparazione, ed ha lo scopo di snellire il servizio di recapito della corrispondenza. Nei grandi palazzi, poi, sarà resa obbligatoria l'installazione di buche per le lettere. È inoltre in corso a Roma un esperimento di suddivisione della corrispondenza: i postini si incaricano di distribuire soltanto le lettere, mentre l'abbondante massa di stampe viene affidata per il recapito a un gruppo di commessi motorizzati. Finora i risultati della prova sono apparsi soddisfacenti e il sistema potrà essere esteso in avvenire ad altre grandi città. Ne ha dato notizia il ministro delle Poste e Telecomunicazioni, senatore Corbellini, durante il dibattito alla Camera sul bilancio del suo ministero. Il servizio postale, egli ha ammesso, non è soddisfacente. Potrà presto migliorare per quanto riguarda il personale (che verrà rinforzato). Meno rapido, invece, sarà il rammodernamento delle grandi sedi e dei grandi impianti, secondo fattore indispensabile per portare il servizio alla necessaria efficienza.

LA SINISTRA DEL PSI NON SI RASSEGNA

L'opposizione interna del PSI, battuta da Nenni nella riunione del comitato centrale del partito, non accetterà uno scontro decisivo tra autonomismo e filocomunismo, in un congresso straordinario del partito. Le proposte di Nenni alla DC per un « accordo di legislatura » sono considerate dalla sinistra socialista un tentativo di trasformare il PSI in partito socialdemocratico: sono state combattute nel comitato centrale e lo saranno nelle federazioni e nelle sezioni periferiche, dove i cosiddetti « carristi » svolgono un'attività molto vivace. Non sembra però probabile che le direttrici d'azione del PSI, fissate da Nenni, possano essere modificate prima delle elezioni politiche di primavera. La sinistra del partito pare decisa invece ad attuare un « semi-Aventino », dissociandosi decisamente dagli indirizzi della maggioranza e tentando di frapporre ostacoli al cammino del partito verso l'autonomia.

PIÙ RAPIDO AL SENATO IL VOTO SULL'ENEL

La nazionalizzazione delle imprese elettriche sarà approvata anche dal Senato, nello stesso testo già votato dalla Camera. I senatori, infatti, non presenteranno proposte di emendamento, poiché esse, per un accordo preventivo fra le due Camere, sono già state discusse in riunioni congiunte di deputati e senatori durante l'esame della legge a Montecitorio. La maggioranza dei voti a Palazzo Madama è già praticamente assicurata, dopo la decisione del gruppo senatoriale democristiano di « favorire il più accurato studio e la più rapida approvazione del disegno di legge ». Alla riunione dei senatori DC erano presenti anche il presidente del Consiglio e l'on. Moro, segretario del partito. Quest'ultimo ha invitato i parlamentari a cooperare alla sollecita approvazione della legge, tenendo conto anche del fatto che è urgente dare una disciplina giuridica a questa nuova attività dello Stato. L'invito dell'on. Moro è stato accolto all'unanimità dai senatori democristiani.



Colin: in prigione, senza divisa

IL "FÜHRER" INGLESE IN CARCERE COI "CAMERATI"

Al tribunale dell'*Old Bailey*, a Londra, quattro dirigenti del movimento neonazista britannico sono stati condannati a pene varianti fra i tre e i nove mesi di carcere. Il verdetto è stato emesso da una giuria popolare, dopo un processo durato undici giorni. La pena più grave (9 mesi) è toccata al *leader* del movimento nazista, Colin Jordan, di 39 anni, maestro elementare. Il suo « vice » John Tyndall, di 28 anni, ha avuto sei mesi, mentre due « camerati » di rango inferiore, Roland Kerr-Ritchie di 43 anni e Denis Pirie di 23, se la sono cavata con tre mesi. La giuria ha dichiarato gl'imputati colpevoli in base alla legge sull'ordine pubblico del 1936. I loro reati consistono nell'aver « organizzato, addestrato ed equipaggiato i membri di una associazione detta "Punta di lancia" in maniera tale da destare il timore che essi venissero preparati per usare o esibire la forza, perseguendo obiettivi politici contrari alla legge ». In altri termini, i giurati hanno concluso che l'organizzazione paramilitare dei neonazisti, con il suo apparato di uniformi, pubblicazioni anti-ebraiche, svastiche e cartelli con *slogans* razzisti è inammissibile in una società democratica.

L'importanza della sentenza sta nell'affermazione di tale principio. Il movimento « Punta di lancia », infatti, ha solo 250 aderenti in Gran Bretagna e non rappresenta un pericolo immediato per le pubbliche istituzioni. Ma fra il maggio e l'agosto di quest'anno i nazisti britannici tentarono di organizzare manifestazioni e campeggi che misero in evidenza le loro intenzioni. Essi invitarono anche il capo dei nazisti americani, Lincoln Rockwell, e un ex colonnello delle SS, Friedrich Borsch, che furono poi espulsi dalla polizia britannica. Queste iniziative turbarono l'ordine pubblico, generando « apprensione » fra la gente per bene. E ciò, ha detto il tribunale dell'*Old Bailey*, è più che sufficiente per mandare in carcere i capi del neonazismo.

Il ministro dell'Industria e Commercio ha dichiarato in Parlamento che le nostre vendite all'estero potrebbero diventare "meno euforiche", anche se sempre sostenute, nell'immediato futuro: è perciò necessario accrescere la capacità di acquisto degli italiani

GLI ASPIRANTI GOVERNATORI NIXON E ROCKEFELLER PUNTANO ALLA CASA BIANCA

Il prossimo 6 novembre cinquanta milioni di elettori americani si recheranno alle urne per il rinnovo di tutti i 435 seggi della Camera dei rappresentanti, di 39 seggi del Senato, e per eleggere 35 governatori in altrettanti Stati. In base alla Costituzione queste elezioni, dette « di mezzo termine » perché avvengono due anni prima di quelle presidenziali, cadono il primo martedì di novembre. E se novembre inizia di martedì, le elezioni hanno luogo otto giorni dopo.

Tutti i *leaders* politici, a cominciare dal presidente Kennedy, sono in piena attività elettorale. Per non essere accusato dai repubblicani di trascurare i suoi compiti alla Casa Bianca, in favore del proprio partito, Kennedy sta dedicando alla campagna elettorale tutti i suoi *weekends*. Queste elezioni, che in genere vertono su problemi locali e si combattono nei singoli Stati, assumono quest'anno un significato nazionale perché forniranno indicazioni utili non solo sulla forza del partito democratico (attualmente in maggioranza al Congresso), ma anche sulle possibilità di una rielezione di Kennedy nel 1964. Due suoi avversari potenziali sono in lizza per la carica di governatore: Rockefeller nello Stato di New York e Richard Nixon in California. Entrambi guardano alla Casa Bianca. Gli esperti ritengono che non si siano ancora delineate tendenze certe e nessuno azzarda previsioni.

BEN BELLA SI SCHIERA CON I "NON IMPEGNATI"

Il Primo ministro algerino Ben Bella ha debuttato nel campo della politica internazionale con un viaggio oltre Atlantico, che gli ha permesso di visitare molte persone e far capire qualcosa della linea che intende seguire. Alle Nazioni Unite Ben Bella, com'era previsto, ha detto che l'Algeria si schiera con il blocco afro-asiatico dei Paesi « non impegnati », bisognosi di simpatia e di aiuti economici. Circa le relazioni con la Francia e l'Europa, egli si è mostrato ragionevole, invitando gl'industriali francesi a riaprire le fabbriche chiuse, e i medici, gl'insegnanti e i tecnici a tornare in Algeria. Benché propenda verso il socialismo, egli vuole conservare una « economia mista », che comprenda tanto le imprese statali quanto le imprese private.

Di Cuba non ha parlato, dalla tribuna dell'ONU. Ma il suo ministro degli Esteri Mohammed Khemisti è giunto ad affermare, nel suo discorso pubblico, che « ogni interferenza col regime politico cubano comprometterebbe la pace mondiale ». Ben Bella, intanto, s'intratteneva col ministro degli Esteri sovietico Gromiko, poi partiva per Washington, a visitare il presidente Kennedy. Alla Casa Bianca egli è apparso di nuovo un uomo di governo realista e ragionevole. Ma il *tour* non era ancora finito. Prima di rimpatriare, infatti, Ben Bella passava da Cuba, per salutare Fidel Castro, che gli aveva preparato accoglienze trionfali. Al termine di un simile viaggio è difficile capire se Ben Bella sia filocomunista, filo-occidentale o neutralista al cento per cento. Un giornale americano l'ha definito « un nazionalista che si muove fra difficoltà tremende in patria ». Come dire che la politica estera algerina dipenderà molto dalla soluzione dei suoi problemi interni.

HANNO DETTO

« Per un uomo affamato, quattro belle pagnotte hanno più valore delle quattro libertà. »

HENRY CABOT LODGE
Diplomatico americano

*

« Cercare di unificare l'Europa significa rompere frontiere troppo anguste per il mondo d'oggi. »

PAUL HENRY SPAAK
Ministro degli Esteri belga

*

« I tedeschi si sono tanto entusiasmati per De Gaulle che, se egli dovesse trovarsi in difficoltà in Francia, essi marcerebbero su Parigi per aiutarlo. »

ANDRÉ FROSSARD
Scrittore francese

*

« La saggezza è come un cappello: a casa lo si depone. »

HANS KASPERS
Giornalista tedesco

*

« La prospettiva di un accordo di legislatura tra DC e PSI è inevitabilmente dipendente dalla realizzazione non avara del programma dell'attuale legislatura. »

RICCARDO LOMBARDI
Deputato del PSI

*

« Non si creda che noi francesi siamo venuti al Concilio per fare la fronda. »

MAURICE FELTIN
Arcivescovo di Parigi

I personaggi

UN PRESIDENTE ALL'ANTICA PER IL CONSIGLIO DI STATO



Quando si trattò di nominare il nuovo presidente del Consiglio di Stato, pare che gli scontri fra le correnti politiche non siano stati pochi. A capo dell'alto collegio, incaricato della delicatissima funzione di giudicare, fra l'altro, nelle controversie fra i cittadini e lo Stato, ciascun partito voleva portare un suo candidato. Poteva uscirne un « compromesso » non decoroso, o una nomina « politica ». Qualcuno suggerì invece di attenersi alle buone regole, scegliendo il nuovo presidente in base al « ruolo ». Così si giunse al nome del professor Carlo Bozzi, già presidente della quarta sezione del Consiglio (la più importante) e primo in graduatoria. Le controversie cessarono. Il Consiglio di Stato ha il suo presidente « naturale ». Carlo Bozzi discende da una famiglia pugliese di magistrati: il bisnonno, Giuseppe, era un patriota che trascorse dodici anni nelle galere borboniche; suo nonno era procuratore generale di Corte d'Appello, e suo padre, anch'egli magistrato, svolse per qualche tempo la sua attività a Voghera. Qui, appunto, nel 1898, nacque Carlo Bozzi, la cui carriera incominciò nel 1921, allorché egli riuscì primo in tutta Italia al concorso per i nuovi magistrati (dopo aver fatto la guerra come ufficiale degli alpini). Interrogato personalmente, il professor Bozzi ricorda soltanto questo e non parla d'altro. Per sapere qualche cosa di più, bisogna chiedere agli amici, o al fratello Aldo, deputato e vice segretario del PLI. Il nuovo presidente del Consiglio di Stato abita da quarant'anni a Roma e non ha mai cambiato casa. Ha due figli: Giuseppe, che naturalmente è magistrato, e Teresa, che ha preso il velo entrando nelle « Piccole Suore dei Poveri » di Ivrea, e alla quale il padre ha dedicato un libro che si intitola « Oltre la disfatta ». Nella vecchia casa dove egli è rimasto solo, le funzioni di segretario, cameriere, maggiordomo e autista sono affidate a due coniugi, gli Obbi, che da lunghi anni lo assistono. Tutto sa di durata e di stabilità, nella vecchia casa. L'arredamento è austero e l'antica tranquillità sopravvive intatta. A una certa ora, puntualissimo, il Professore « va in ufficio ». Come tutti gli uomini di vecchio stampo, da quarant'anni non sbaglia di un minuto. È un « burocrate », come si dice, un altissimo burocrate che non si è mai fatto aspettare.

... un capolavoro



VECCHIA ROM

Il brandy che

d'Atmosfera...



AGNA Etichetta nera

crea un' atmosfera



la sicurezza viaggia con voi su OPEL REKORD

GM GENERAL MOTORS

Foto G. Casale

AVETE LA SICUREZZA DI UN MOTORE INFATICABILE

È il famoso motore tedesco Opel 4 cilindri **a corsa corta,** che potete scegliere con cambio a 3 oppure a 4 marce. Potente, silenzioso, elastico e con un consumo eccezionalmente basso, il motore Opel ha una vita piú lunga di quanto siete abituati a desiderare.

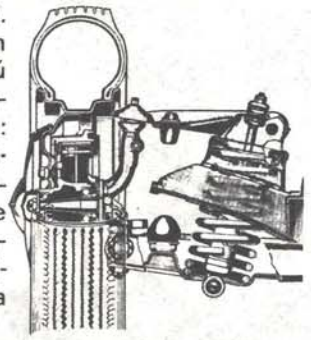
È un motore senza problemi, che parte sempre al primo colpo anche se lasciato fuori nelle rigide notti invernali, e che troverete sempre alla giusta temperatura anche al termine di un veloce, lunghissimo viaggio senza soste.



OGNI STRADA DIVENTA SICURA

Perfettamente equilibrata, la Opel Rekord ha in curva una straordinaria tenuta di strada, con una minima inclinazione laterale. I freni sono rapidi, dolci e decisi insieme. Precisa, docile alla guida, manovrate con disinvoltura la vostra Opel nelle convulse strade di città.

E affrontate con sicurezza le piú accidentate strade di campagna: la Opel ha sospensioni straordinariamente morbide e la classica robustezza della migliore meccanica tedesca.



SIETE SICURI DI VOI

Viaggiare con comfort vuol dire essere freschi, sereni, pronti di riflessi anche dopo ore e ore di guida. La Opel Rekord è ampia, comoda, luminosa. I suoi morbidi sedili hanno spazio in abbondanza per 5 persone. Il portabagagli ha una capienza di 8-10 valigie!



Sí, con la Opel Rekord **potete scegliere** ed avere una macchina su misura per il vostro temperamento e le vostre esigenze: a 3 o 4 marce, 2 o 4 porte, con 1500 o 1700 cc. di cilindrata, sedile anteriore unico o separato, berlina, giardinetta, coupé, "lusso". **C'è sicuramente una Opel Rekord che è l'ideale per voi!**

OPEL REKORD

OPEL

l'automobile fidata

di RICCIARDETTO

LA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

Un Paese dove si studia poco e male non può pretendere di avere una burocrazia preparata

Mentre la Commissione presieduta dal ministro Medici si accinge a studiare come si possano curare i mali della pubblica amministrazione, i ministri fanno quel che possono per aggravarli. Uno dei mali è l'inflazione dei ruoli, soprattutto l'aumento dei posti di grado elevato. Ebbene, ecco quello che, secondo il periodico *Noi, repubblicani*, stanno preparando alcuni ministri:

Al ministero del Turismo e dello Spettacolo: istituzione di tre nuove Direzioni Generali.

Al ministero delle Finanze: tre nuove Direzioni Generali.

Al ministero dell'Interno: una nuova Direzione Generale per le regioni.

Al ministero della Sanità, recentemente creato, nuove Direzioni Generali (*Noi, repubblicani* non indica il numero).

Aumentano i prefetti. E aggiungo: al ministero degli Esteri, sono tutti ministri e ambasciatori. Alla Corte dei Conti, sono tutti consiglieri (e a nessuno viene in mente che per concedere o non concedere quattro misere pensioni di guerra non ci dovrebbe esser bisogno di collegi di sette o otto o nove magistrati: un solo giudice dovrebbe bastare).

Quando si istituisce una commissione per la riforma della pubblica amministrazione, tutti sappiamo che tutto si ridurrà alla compilazione di una voluminosa relazione: la burocrazia non perde tempo e continua a gonfiarsi. Qualche settimana fa, quando si insediò la Commissione Medici, esposi in questa rubrica alcune mie idee sulla nostra pubblica amministrazione. È un tema che mi ha sempre interessato. Circa mezzo secolo fa (sì, mezzo secolo, qualche anno di meno, ma non saprei dire quanti) l'Associazione delle Società per azioni bandì un concorso per una monografia sul detto tema. Io mi ero laureato da poco, e non avevo alcuna esperienza di amministrazione. Ciò nonostante osai prender parte al concorso, ed ebbi un premio. Qualche anno dopo, entrai in amministrazione, e ben presto capii che avevo scritto una quantità di sciocchezze. E allora, per dir così, mi innamorai del tema: qualche libro avevo letto, altri ne lessi, e soprattutto riflettei sull'esperienza che andavo facendo. Ho trascorso circa quarant'anni nell'amministrazione attiva e in una magistratura amministrativa, e sono arrivato alla conclusione che non c'è rimedio. Siamo condannati ad avere una pessima amministrazione: la nostra amministrazione è malata, e non c'è Santo che la possa guarire.

La diagnosi è stata fatta cento volte, e le cento diagnosi che sono state fatte concordano nel riconoscere un certo numero di mali; differiscono solo nella valutazione della gravità dei vari mali. E anch'io, qualche volta, ho parlato dell'inflazione dei ruoli, degli abusi nelle promozioni, dell'abuso degli incarichi, del basso livello culturale del personale, del livello morale, eccetera. Sono stati proposti vari rimedi, e anche io ne ho proposti. Ma quei mali sono i sintomi esteriori del vero male, e i rimedi sono cure sintomatiche: se fossero applicati (e non lo sono), attenuerebbero le manifestazioni esteriori, ma non curerebbero il male.

Siamo prodighi in spese inutili

La ragione vera per cui l'amministrazione è malata, è che il Paese è malato. E la ragione vera per cui la malattia dell'amministrazione, *rebus sic stantibus*, è inguaribile, è che l'amministrazione non può guarire se non guarisce il Paese. È assurdo pensare che un Paese corrotto possa avere una amministrazione onesta. L'amministrazione sarà più o meno al livello morale a cui è il Paese, e così sarà il Parlamento o la magistratura o qualsiasi altra istituzione. Ed è assurdo pensare che un Paese in cui si studia poco e male possa avere un'amministrazione colta e preparata. *Tout se tient* a questo mondo: come è il Paese, così è l'amministrazione, e così sono tutte le istituzioni.

LA SCUOLA - Vogliamo avere una amministrazione preparata e colta? Non basta rendere più difficili o più severi i concorsi: anzi, direi, non serve a niente. Bisogna cominciare dalla scuola. Creiamoci una buona scuola, in cui si insegni sul serio, e si studi sul serio, e fra trent'anni avremo una amministrazione migliore, una magistratura migliore, una classe politica migliore, eccetera. Non c'è denaro meglio speso di quello speso per la scuola. Rende il mille per cento. Ma lo rende a distanza di decenni. E perciò i governi non amano spendere per la scuola. Noi sperperiamo il nostro poco denaro in mille modi: in enti inutili, in burocrazia inutile, in aiuti ai paesi sottosviluppati, e, quanto prima, in regioni. Ma per la scuola mancano sempre i fondi. Siamo il popolo più prodigo del mondo in spese inutili, e il più avaro in spese necessarie.

La nostra scuola è la peggiore d'Europa. In Russia, all'università, si fanno 38-40 ore d'insegnamento alla settimana, più le esercitazioni, e c'è un insegnante e un assistente per ogni otto o dieci studenti. Quando io studiai all'università, il corso di diritto romano, che era biennale, si ridusse a 32 pagine di Fadda sul possesso. Fadda è stato forse il più insigne romanista italiano. Ma trentadue pagine sono trentadue pagine. Altri corsi erano addirittura inesistenti, perché gli insegnanti erano malati o facevano politica. I professori coscienziosi « facevano lezione » tre volte alla settimana, e cioè leggevano a cinque o seicento studenti una diecina di pagine del manuale che avevano pubblicato o che stavano per pubblicare. Dato il numero degli studenti, non potevano fare di più. Così perdetti quattro anni e, benché ottenessi « trenta » e « trenta e lode » a tutti gli esami, uscii dall'università che non sapevo niente. Ora credo che sia anche peggio: le università sono sovraccariche di insegnamenti e di insegnanti « fasulli », ereditati dal fascismo: ex insegnanti di economia corporativa o di diritto corporativo o di mistica (!) fascista, eccetera, metamorfosati in professori di storia dell'economia o di diritto del lavoro o di teoria dello Stato, eccetera. Ma lasciamo andare.

LA GIUSTIZIA - L'altro male di fondo della nostra amministrazione è quello che ho chiamato con un eufemismo il livello morale di essa. E qui non ci sono rimedi, neanche a effetto lontano. Non c'è modo di moralizzare un Paese che è e vuole essere immorale. Da noi, chi ruba e si arricchisce rubando, se riesce a eludere la giustizia penale, non solo non è colpito da alcuna sanzione sociale, ma è rispettato e ammirato. Il solo rimedio sarebbe una giustizia perfetta, sollecita e severa. Se la giustizia colpisse i furti e le frodi fulmineamente e inesorabilmente, si ruberebbe e si imbroglierebbe un po' meno, e a lungo andare, forse, si diventerebbe un poco più onesti. Perché - diciamo la verità - la virtù che chiamiamo onestà, tre volte su quattro è timore del giudice e del carabiniere. Ma da noi non si ha paura della giustizia. E la ragione per cui non se ne ha paura l'ha detta il presidente del consiglio dell'Ordine degli avvocati di Roma, Filippo Ungaro, in una conferenza al *Rotary*: perché la nostra giu-

(Segue a pagina 124)

EPOCA

4 GROSSE FARBBERICHTE ■ ■WUNDERBARES BANGKOK TINTORETTO ■ EINE EDLE KUCHE ■ MOTORBOOTE ■■ DIE MAILÄNDER SCALA ■ DEUTSCHLAND FRAGT: BRAUCHEN WIR EIN VATERLAND? ■ MONICA VITTI PREISAUSSCHREIBEN ■STUNDENPLAN DER MODE



EPOCA TEDESCA UNA INIZIATIVA EDITORIALE EUROPEA

ARNOLDO MONDADORI, dopo il recente successo di PANORAMA, annuncia la pubblicazione, in società con il SÜDDEUTSCHER VERLAG di Monaco, di una edizione di EPOCA destinata a tutti i popoli di lingua tedesca. Il nuovo mensile illustrerà, oltre i personaggi e le vicende dell'attualità, l'arte, la storia, i prodotti del lavoro italiano e le bellezze naturali di questo nostro meraviglioso Paese, che oltre nove milioni di tedeschi vengono a visitare ogni anno. ARNOLDO MONDADORI, offrendo il contributo del gusto e dell'ingegno dei giornalisti italiani, dell'esperienza dei tecnici delle sue Officine Grafiche, si è fatto così promotore - per primo in Europa - di una collaborazione fra editori di periodici di due diversi Paesi. Il nuovo mensile nasce con il proposito di diffondersi oltralpe, superando le frontiere che dividono le nazioni, in un momento in cui il Mercato Comune è un incentivo sempre più stimolante alla cooperazione tra i popoli.

UNA IMPRESA COMUNE FRA ARNOLDO MONDADORI EDITORE E IL SÜDDEUTSCHER VERLAG DI MONACO

EPOCA

SETTIMANALE POLITICO DI GRANDE INFORMAZIONE

DIRETTORE NANDO SAMPIETRO • EDITORE GIORGIO MONDADORI

SOMMARIO

25 **LA NUOVA POLITICA DELLA CHIESA** di Domenico Bartoli

31 **LA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE** di Ricciardetto

34 **YEMEN PAESE DEL MISTERO**

42 **QUASIMODO** di Grazia Livi

48 **MIO MARITO NON HA UCCISO MIO PADRE** di Giuseppe Grazzini

54 **I TREDICI GIORNI DELLA FOLGORE** di Livio Pesce

64 **UN POVERO RAGAZZO DI NOME PININ** di Guido Gerosa

73 **LE AUTO DEGLI ALTRI**

87 **GIACOSA, FESSIA, SATTA: GLI UOMINI CHE HANNO INVENTATO LA VOSTRA AUTO** di Ricciotti Lazzero

96 **LA PRIMA ITALIANA ERA UNA "600"**

100 **AUMENTANO GLI INCIDENTI E LE PENE DIMINUISCONO** di Giovanni Leone

106 **FRANCA RAME**

110 **QUESTO SOGNO SI PAGA A RATE** di Sandro Prato

116 **L'ASTRATTISMO VA A ROTOLI** di Pierre Martory

120 **IL "COLPO" DEL VECCHIO ROTHSCHILD** di Jean Marc Sabathier

129 **PSICOLOGIA DI UN DELITTO** di Filippo Sacchi

131 **DIFENDIAMOCI DAI FUMATORI** di Arturo Orvieto

133 **UN ERMELLINO IN MANICOMIO** di Luigi Baldacci

136 **IRMA GRAMATICA** di Roberto De Monticelli

143 **CINQUANTA ARTISTI** di Raffaele Carrieri

147 **VOCI IN PARADISO** di Gino Pugnetti

149 **ASCOLTARONO IN PIEDI IL "MESSIA" DI HAENDEL** di Giulio Confalonieri



Ogni autunno l'industria automobilistica mondiale presenta i suoi modelli ai Saloni di Parigi, Londra e Torino. Da pag. 64 a pag. 105 dedichiamo una serie di grandi servizi alla produzione italiana e straniera, e soprattutto agli uomini che con la loro genialità tecnica permettono alle nostre vetture di affermarsi in tutto il mondo. (*La foto di copertina è stata realizzata con modellini* Politoys *di Milano e* Corgi Toys *di Londra*).

NUMERO 631 - VOLUME II - MILANO, 28 Ottobre 1962 - © 1962 EPOCA - ARNOLDO MONDADORI EDITORE

Controllo Diffusione

Istituto Accertamento Diffusione

Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Milano, v. Bianca di Savoia 20 - Tel. 850.614, 851.141, 851.271 (8 linee e ricerca automatica linea libera) - Indirizzo telegrafico EPOCA - Milano. Redazione romana: Roma, Via Vittorio Veneto 116 - Tel. 464.221 - 481.585 - Indirizzo telegrafico: Mondadori-Roma. Abbonamenti: Italia: Ann. L. 5.150 - Sem. L. 2.600. Estero: Ann. L. 8.800 - Sem. L. 4.500. Inviare a: Arnoldo Mondadori Editore, Via Bianca di Savoia 20, Milano (c.c. postale n. 3-34552). Gli abbonamenti si ricevono anche presso i nostri Agenti e nei negozi « Mondadori per Voi »: Bologna, v. D'Azeglio 14, tel. 23.83.69; Catania, v. Etnea 271, tel. 27.18.39; Cosenza, Corso Mazzini 156/c, tel. 4.45.41; Genova, v. Carducci 5 r, tel. 5.57.62; Milano, Corso Vittorio Emanuele 34, tel. 70.58.33; Milano, v. Vitruvio 2, tel. 27.00.61; Milano, v.le Beatrice d'Este 11, tel. 83.48.27; Milano, Corso di Porta Vittoria 51, tel. 79.51.35; Napoli, v. Guantai Nuovi 9, tel. 31.10.80; Padova, v. Emanuele Filiberto 6, tel. 3.83.56; Pescara, Corso Umberto I 14, tel. 2.62.49; Pisa, v.le Principe Amedeo 21/23, tel. 2.47.47; Roma, Lungotevere Prati 1, tel. 65.58.43; Roma, v. Veneto 140, tel. 46.26.31; Roma (CIM-P. Vetro), v. XX Settembre 97/c, tel. 48.13.51; Torino, v. Monte di Pietà 21, tel. 51.12.14; Trieste, v. G. Gallina 1, tel. 3.76.88; Venezia, Calle degli Stagneri - San Marco 5207, tel. 2.40.30; Venezia (Mestre), v. Giosuè Carducci 68, tel. 5.06.96; Viareggio (Galleria del Libro), viale Margherita 33, tel. 27.34. Per il cambio d'indirizzo inviare Lire 40 insieme con la fascetta recante il vecchio indirizzo. Pubblicità: inserzioni in bianco e nero Lire 550 per millimetro/colonna.

ARNOLDO MONDADORI EDITORE

se ti vuoi bene



prendi sempre in casa e al bar

un **ESPRESSO BONOMELLI**



ESPRESSO BONOMELLI è una deliziosa bevanda naturale, tonica, digestiva, preparata con la preziosa miscela di 18 erbe tutte salutari e tutte squisite più 4 gr. circa di purissimi fiori di camomilla; stimola, dà vigore, benessere, sollievo, serenità, nervi calmi, sonni belli.

Espresso **BONOMELLI**

BON 118 A 62

Tutti i prodotti BONOMELLI partecipano al nuovissimo concorso a premi « Bollo Italia ».

allevate con noi il Cincillà!

è piacevole e rende molto



Il cincillà è una bestiola dolcissima, prolifica, silenziosa, pulita, graziosa, che si fa voler bene. Dà la pelliccia più preziosa. Si alleva in casa, costa 5 lire al giorno e rende milioni.

THE CHAMPION CHINCHILLA RANCH of CANADA

- Vi offre la migliore selezione di campioni ai prezzi più convenienti.
- Vi consente il rapido realizzo del capitale investito riacquistando i piccoli nati a prezzi eccezionali.
- Vi assicura gratuitamente contro la mortalità e la sterilità.
- Vi fornisce la più completa assistenza unitamente all'esperienza di uno dei più grandi allevamenti del mondo.
- Per garanzia vi consegna sempre il "Certificato originale di graduazione" e il relativo "Pedigreé".
- Vi acquista le pelli alle migliori condizioni di mercato.

Inviate questo buono per ricevere **gratuitamente** il libro del "Chinchilla" a:
THE CHAMPION CHINCHILLA RANCH S. p. A.
Corso Europa n. 213 r - GENOVA

Cognome .....
Nome .....
Via .....
Città .....
Provincia ..... 2 £

scrivere in stampatello ritagliare e spedire

È facile, e rende più del 40%

YEMEN PAESE

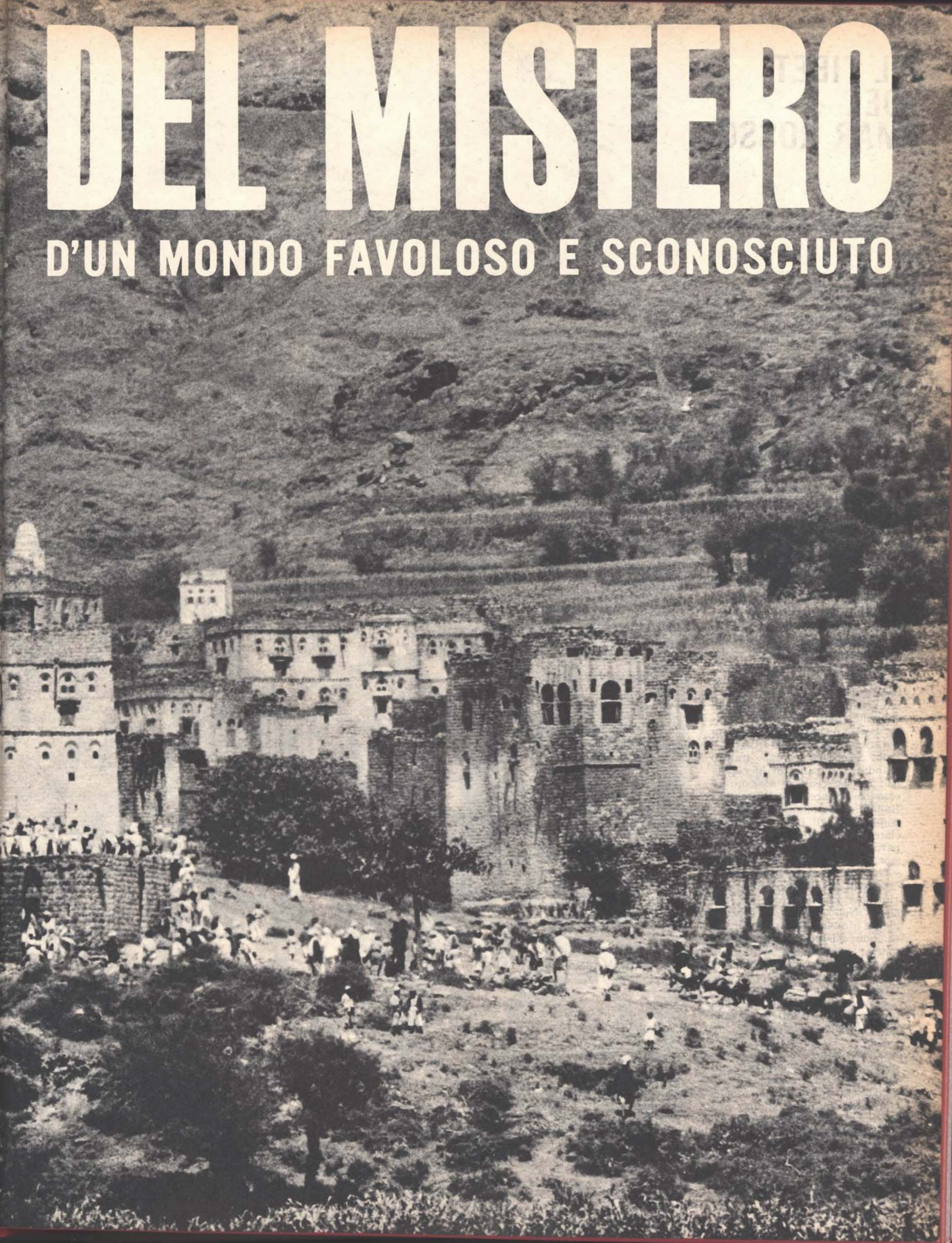
ECCO LE PRIME STRAORDINARIE IMMAGINI



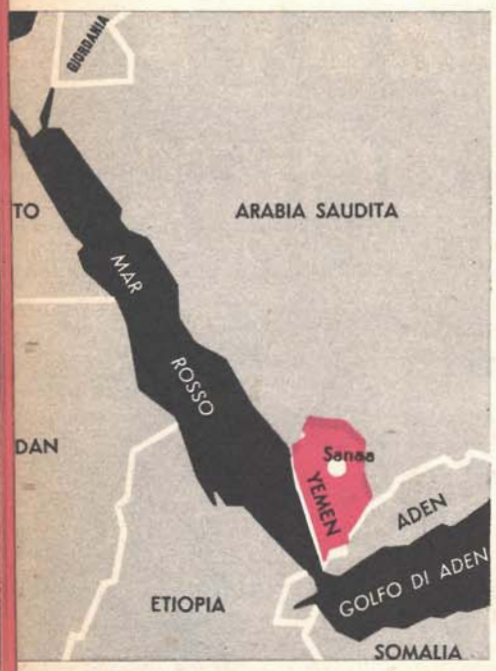
LA FIABESCA SCENOGRAFIA
DI DEHSEVAL, UN ANTICO VILLAGGIO
NELL'INTERNO DELLO YEMEN:
LE FINESTRE DELLE CASE
SONO ORNATE DA PLACCHE D'ALABASTRO.
SULLE MURA GLI ABITANTI
FESTEGGIANO L'AVVENTO DELLA REPUBBLICA.

DEL MISTERO

D'UN MONDO FAVOLOSO E SCONOSCIUTO



IL TIBET DEL MAR ROSSO



LO YEMEN si affaccia sul Mar Rosso: ha 4.500.000 abitanti ed è vasto quanto due terzi dell'Italia.

Lo Yemen non è il « regno del deserto », ma un Paese di montagne verdeggianti coltivate con cura dai contadini fino alla quota eccezionale di 3500 metri d'altezza: è però arretrato di secoli nei costumi e nell'ordinamento feudale dello Stato. Quattro settimane fa alcuni colpi di cannone sparati da un gruppetto di vecchi carri armati, comperati nel 1957 dalla Russia e dalla Cecoslovacchia, hanno mandato in frantumi la cupola del palazzo reale, e assieme ad essa la monarchia dell'Iman El Badr. Il colonnello El Sallal, che comandava gli insorti, ha proclamato la repubblica e si prepara a dare una nuova costituzione al suo popolo. Il capo rivoluzionario non è ostile agli occidentali, dai quali attende anzi aiuti per risollevare la sua nazione. Nello Yemen, contrariamente a quanto è stato affermato, non esistono basi di sottomarini sovietici, e le armi usate contro la monarchia erano state importate proprio dal vecchio Iman. Attualmente 180 americani stanno lavorando a una grande strada, e altri prelevano petrolio dalla zona concessa all'*Aramco*. La flotta aerea è pilotata da norvegesi, svedesi e inglesi, i pochi ospedali esistenti sono diretti da francesi, italiani e tedeschi, e altri esperti della Germania di Bonn stanno cercando di sviluppare l'agricoltura. Nel porto di Hodeida si trovano però anche russi e cinesi per lavori di miglioramento.





SANAA, LA CAPITALE dello Yemen, ha 50 mila abitanti. L'antica città, cinta da alte mura per la difesa contro i predoni, si divide in tre quartieri: la Medina, che è il vecchio quartiere arabo, la Bir 'Azab, cioè la zona residenziale, e l'Aq' al-Yahud, ossia il ghetto. I due ultimi quartieri sono a loro volta circondati da un muro che li isola completamente dal resto della città. ←

UN VECCHIO GUERRIERO con un fucile a tracolla entra nella capitale dopo una lunga cavalcata nel deserto. L'Iman spodestato dal colonnello El Sallal era sostenuto dalle due grandi tribù degli Hached e dei Kabel: ma appena è scoppiata la rivoluzione, esse si sono schierate con gli insorti e sono state affiancate dai Zaranik, i guerrieri più combattivi di tutto lo Yemen. ↑

37 segue

UNA VIA DI SANAA
DOPO IL COLPO DI STATO:
PER LE STRADE DEL CENTRO
PASSA UNA FOLLA DI UOMINI
ARMATI DI BASTONI
E DI ACUMINATI COLTELLI RICURVI.
LE DONNE HANNO IL VOLTO
COMPLETAMENTE NASCOSTO DAL VELO.



IL QUAT è il vizio dello Yemen: tutti lo masticano e le sue foglie verdi dànno l'ebbrezza della cocaina.

DOV'È IL TESORO DEL RE?

La rivolta nello Yemen covava da tre anni. L'Iman Ahmed I, costretto a letto da una grave malattia, non si dedicava ormai che al controllo delle entrate personali: esigeva una tassa su ogni carro che passava lungo le strade polverose e piene di buche del suo regno, concedeva personalmente i visti d'entrata esigendo una percentuale in denaro in suo favore. I suoi governatori prelevavano fino al novanta per cento del raccolto agricolo in certe regioni. Ai contadini che non potevano pagare i tributi locali venivano confiscati i terreni. Nell'ultimo decennio un milione e mezzo di yemeniti preferirono emigrare a Aden, a Gibuti, in Etiopia, su tutta la costa orientale dell'Africa, in Europa e persino in America. Molti di essi, diventati meccanici, autisti, commercianti, ritornano adesso nel loro Paese per insegnare i principî della tecnica e della vita civile.

Lo Yemen non ha mai posseduto un vero e proprio bilancio statale. Il vice-presidente dottor Bedhani ci ha dichiarato: « Per gli occidentali i nostri problemi sono inconcepibili: ma noi dobbiamo partire da zero, non abbiamo uffici amministrativi, né anagrafe, né impiegati, né tecnici, né personale qualificato. Nel nostro Paese non c'è una sola macchina per scrivere: siamo il popolo più arretrato della terra. Da noi c'era solo il tesoro del re, ma le casse sono vuote. Ora dobbiamo accertare quello che esiste nelle città e nei villaggi, creare scuole. Abbiamo bisogno di aiuti da ogni parte del mondo ». L'Iman, durante il suo regno, deteneva tutti i poteri dello Stato, da quelli religiosi a quelli legislativi. Aveva tre mogli e trentasette concubine.

↑ **IL SORDIDO « SOUK »** di Sanaa: sulla piazza del mercato si affacciano miserabili e sudicie botteghe, costruite con mattoni di fango fatti seccare al sole, in cui si può comprare il caffè, il riso, il tabacco oppure le pelli di agnellino simili all'astrakan. È uno spettacolo di indicibile povertà: su ogni oggetto venduto, persino su ogni uovo, l'Iman Ahmed I prelevava una tassa personale che si aggirava intorno al dieci per cento.

USANZE ANTICHISSIME e singolari sopravvivono nello Yemen: ecco due guerrieri che, secondo una tradizione per noi sconcertante, camminano tenendosi per mano. Un'atavica diffidenza induce la gente a parlare a bassa voce, sussurrando le frasi all'orecchio dell'interlocutore. Molti camminano a piedi scalzi, per abitudine o per povertà. La sola moneta riconosciuta nello Stato erano i talleri austriaci d'argento del 1780. ↓

STRANI GUERRIERI con turbanti bianchi, rossi o neri, armati di fucili giunti recentemente dalle fabbriche cecoslovacche, girano per le vie della capitale a bordo di vecchi autocarri (foto in alto). Alcuni indossano giacche dai bottoni dorati appartenute a qualche dignitario di Corte, altri portano la bandoliera a tracolla o allacciata intorno alla vita: sono arrivati dai villaggi sulle *montagne per unirsi alla milizia rivoluzionaria.*

NEL PALAZZO DELL'IMAN, ora battezzato dagli insorti « Palazzo della repubblica », le guardie armate siedono sulle poltrone di legno dorato, nei saloni dal pavimento ricoperto di preziosi tappeti (foto qui sopra). Alcuni soldati hanno ancora l'uniforme del vecchio esercito e il fucile mitragliatore (il *parabellum*) fornito dal governo sovietico, altri indossano i costumi tradizionali dei bellicosi guerrieri abitanti nei villaggi dell'interno.



LA FOLLA tumultua nelle strade agitando bandiere, scimitarre e scritte inneggianti alla repubblica.

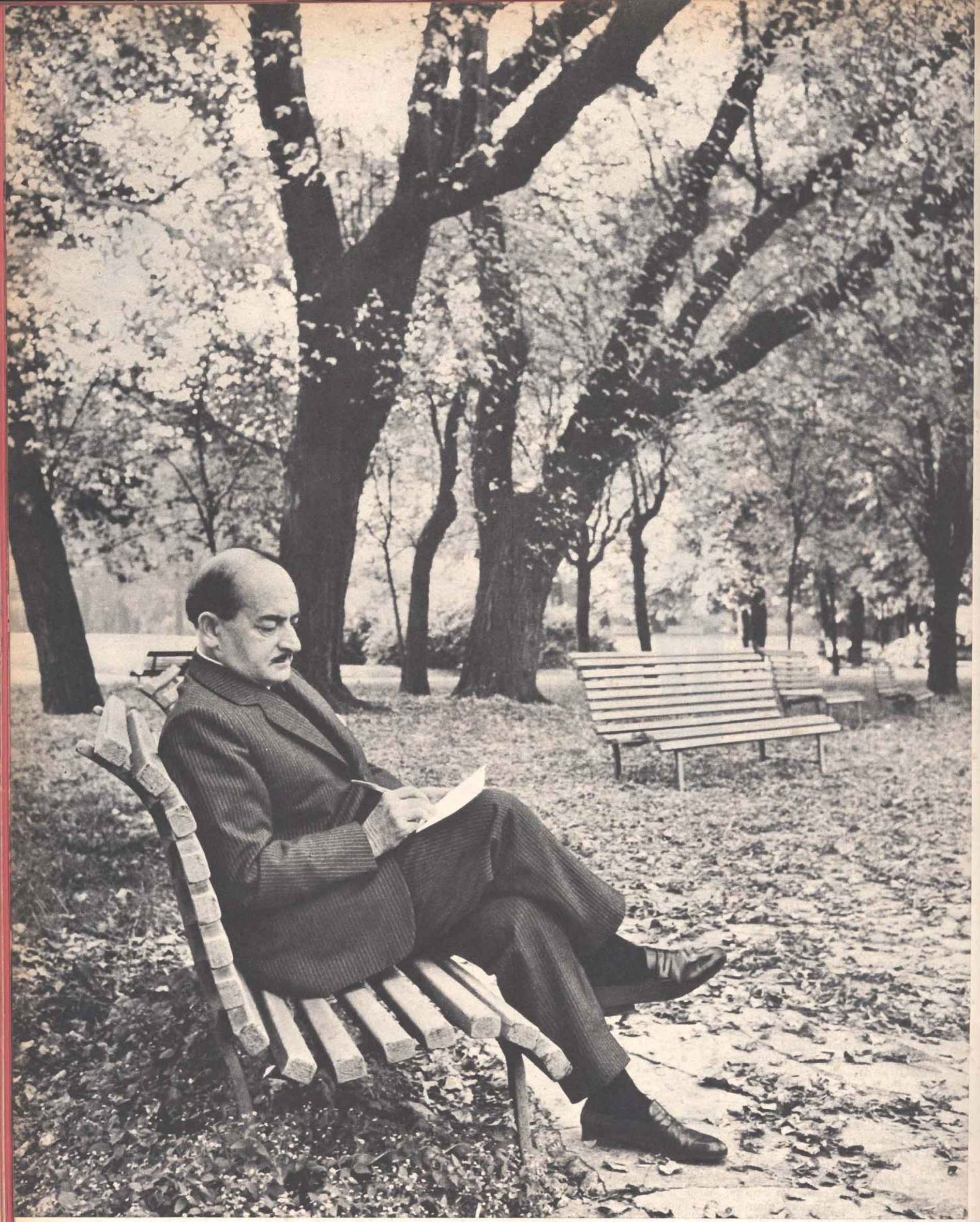
ARRIVANO I SOLDATI DI NASSER

A Sanaa, la capitale situata a 2500 metri d'altezza, a ridosso delle montagne, i più attivi sono ora gli egiziani, che hanno inviato un forte numero di propagandisti, di paracadutisti, di tecnici e di ufficiali. Un centinaio di soldati di Nasser presidia l'ex-palazzo reale, altri plotoni armati montano la guardia all'aeroporto e ai depositi di armi. Il governo del Cairo sta preparando per il colonnello El Sallal i funzionari amministrativi necessari alla ricostruzione delle strutture dello Stato, mentre gli inviati della radio « La voce degli arabi » girano di villaggio in villaggio.

El Sallal pranza alla mensa comune assieme a ministri e subordinati, per sottolineare il carattere democratico della sua rivoluzione. Ai giornalisti che lo interrogano sulle armi ricevute dai Paesi comunisti risponde: « Perché ci accusano di essere partigiani di Kruscev? I nostri soldati sono comunisti per il solo fatto di adoperare i fucili forniti dalla Cecoslovacchia? Perché gli occidentali non riconoscono il nostro governo? ». Nel vasto Paese, nel quale non veniva mai eseguito il censimento per rispetto alla religione che lo vietava, il desiderio di relazioni con l'Occidente è molto vivo. La Germania di Bonn ha a Sanaa una propria legazione, ma i suoi funzionari sono considerati per ora soltanto come dei « turisti permanenti », poiché manca un riconoscimento ufficiale.

Foto Gordian Troeller - Stern

NEL SALONE PRINCIPALE della vecchia reggia il colonnello El Sallal riceve l'omaggio dei capi tribù e discute le misure per ristabilire la pace nel Paese. Gli yemeniti vivevano come servi della gleba: la maggior parte di essi non ha mai visto un'automobile o una strada asfaltata. Le donne sorprese in adulterio venivano lapidate pubblicamente. Il monarca aveva diritto di vita e di morte sui sudditi. Alcuni mesi fa i gendarmi portarono alla sua presenza un gruppo di contadini, assieme ai ladri che essi avevano catturato. L'Iman ordinò che fossero decapitati tutti, predoni e vittime. Alle rimostranze di alcuni funzionari rispose: « Se hanno l'anima pura, di certo Allah li proteggerà ».



SALVATORE QUASIMODO È NATO A SIRACUSA NEL 1901. È IL QUARTO SCRITTORE ITALIANO INSIGNITO DEL PREMIO NOBEL, DOPO CARDUCCI, LA DELEDDA E PIRANDELLO

INTERROGHIAMO GLI ARTISTI DEL NOSTRO TEMPO: CHE COSA NE PENSANO DEL MONDO D'OGGI?

QUASIMODO

I giovani hanno fretta di vivere, di ottenere il successo come fosse un diritto, calpestando i valori morali, e il sentimento religioso continua ad affievolirsi. Ma in realtà la solitudine dell'uomo moderno è quella di sempre, la disperazione di Ulisse che piange in riva al mare. L'unica salvezza è rappresentata dall'amore

di GRAZIA LIVI

Un'aria di mistero nella casa, qualche minuto di silenzio, una porta che si apre, e il premio Nobel Salvatore Quasimodo compare, con maestà. « Buongiorno, venga, passi. » La voce è bassa, da poeta morale e civile che disdegna le squisitezze soltanto formali, e la figura è quella d'un re da carte da gioco: non alta, non vecchia, i capelli neri ben scriminati da una parte, una lenta importanza nei modi, un viso di colore bruciato con gli occhi scuri, il naso diritto e il filo lucido e un po' ambiguo dei baffi. Ma il suo manto, oggi, è soltanto una giacca da casa di velluto turchino coi risvolti tondi, lo scettro è il gesto largo con cui spalanca la porta dello studio, la corona è un diadema invisibile che porta, su ogni punta, il titolo d'un libro di poesie pubblicato nello spazio di trent'anni: *Acque e Terre, Ed è subito sera, Giorno dopo Giorno, La vita non è sogno, Il falso e vero verde, La terra impareggiabile.*

Già, la terra impareggiabile. Ma è poi impareggiabile davvero questa terra? O meglio: qual è il suo giudizio sul tempo, sull'umanità nella quale abbiamo in sorte di vivere?

Ah, l'umanità. Vorrei amarla di meno per poterla odiare di più. Ma a dire il vero la odio anche, un po'. La odio quando mi si presenta un imbecille. E disgraziatamente l'umanità è fatta soprattutto di imbecilli. Anzi, di pazzi imbecilli.

Imbecilli in che senso? E in che maniera interferiscono con la vita che lei chiamò poeticamente « la mia vita già accerchiata »?

Accerchiata nel senso che passo le mie giornate a difendermi. Difendermi dai seccatori, dai mediocri che chiedono di vedermi, di farmi leggere le loro cose. Ecco, suona il telefono, Dio come suona! Sarà una delle solite voci che mi dice: « Maestro, sono un abruzzese che scrive versi... ». Si parla tanto di poesia popolare, ma purtroppo il popolo scrive ancora come Carducci, come Foscolo. E quello che mi secca, quando uno di questi imbecilli riesce ad arrivare fino a me, è che mi fa perdere tempo, mi ruba magari dieci minuti soltanto, ma dieci minuti che nessuno mi ridarà più. E oggi il tempo è prezioso.

Prezioso soprattutto per un uomo creativo...

E anche perché una caratteristica del mondo moderno è questa: il tempo che corre via terribilmente rapido. Il concetto di tempo, infatti, è prodotto dalle cose che ci circondano, e oggi noi siamo circondati dalle macchine. È il confronto con loro, con la velocità che sprigionano, che ci dà il senso dell'irreparabile. *Irreparabile tempus!*, canta Virgilio. Ir-re-pa-ra-bi-le! Eppure allora c'era una lentezza nel vivere che noi non ci sogniamo neppure. Penso a Goethe che veniva in Italia e ci metteva due mesi, e quante cose viveva in quei due mesi! A quel tempo l'uomo era costretto a sottomettersi alla lentezza, e quindi alla fatalità. Oggi, invece, la velocità è tale che riusciamo addirittura a sopraffare la fatalità. E ciò mi dà un senso di angoscia: un'angoscia di tipo classico, però, non esistenziale. Guardi i giovani di oggi: corrono, corrono perché vogliono adoperare la giovinezza per ottenere tutte le cose, e subito, subito. A loro non importa niente di adoperare la maturità.

Già, questo succede anche a me: una gran fretta di utilizzare al massimo la gioventù...

Nell'Ottocento c'erano uomini capaci di aspettare trent'anni per ottenere una cosa. Allora c'era un grande spirito di sacrificio. Io stesso ho aspettato anni e anni, lavorando oscuramente, prima di raggiungere il successo. I giovani di oggi, invece, vogliono ottenere tutto immediatamente, calpestando i valori morali, i senti-



QUASIMODO VIVE A MILANO. HA DUE FIGLI: ORIETTA, DI 27 ANNI, E SANDRO, DI 23. HA COMPIUTO STUDI TECNICI E HA COMINCIATO A LAVORARE COME IMPIEGATO AL GENIO CIVILE DI REGGIO CALABRIA. NEL 1929 PUBBLICÒ LE PRIME LIRICHE IN « SOLARIA ». IL SUO LIBRO PIÙ FAMOSO « ED È SUBITO SERA », È DEL 1944. MOLTO NOTE SONO ANCHE LE VERSIONI DEI LIRICI GRECI. IL PREMIO NOBEL GLI FU ASSEGNATO NEL 1959.

43 segue

QUASIMODO

IL COMPITO DEI POETI È DI RIVELARE IL BENE RIMASTO NEL CUORE DELL'UOMO



IL POETA ATTUALMENTE STA SCRIVENDO UN DRAMMA, « IL DIAVOLO CORROTTO », E PRESTO DARÀ ALLE STAMPE UN NUOVO VOLUME DI POESIE. « HO LAVORATO OSCURAMENTE PER ANNI », DICE, « PRIMA DI AVERE IL SUCCESSO. »

menti. Non pensano mai al dopodomani, peggio: al domani. Hanno degli obbiettivi fini a se stessi e immediati. Apro il giornale e vedo il caso di quei due teppisti: due giovanotti di diciassette anni che aggrediscono una ragazza e poi, come se niente fosse, tornano a ballare l'*wisk*, come si chiama, il *twist*, in un *dancing*. Penso: voialtri siete degli irresponsabili, perché fate un gesto solo per il piacere immediato e non pensate che un'azione dura nel tempo e provoca delle reazioni. E avete perfino la spudoratezza di tornare a ballare!

Ma per quale ragione, secondo lei, i giovani delle nuove generazioni vivono nell'immediato, e considerano ogni azione come se fosse fine a se stessa?

Perché hanno una presunzione tremenda e perché credono a un diritto.

Sì, ma per quali motivi?

Be', ci sono stati due fatti importanti, gli *choc* della guerra che hanno agito in profondità senza che loro stessi se ne siano accorti, e poi il determinismo venuto dall'America, che ha contribuito a corrodere la civiltà occidentale. Io non dovrei dirlo, perché gli americani mi amano molto e nell'Accademia Straniera di Arti e Scienze ci hanno nominato soltanto in due: Eliot ed io. Ma pensi all'influenza nefasta di certi film: vedere che l'uomo riesce, con la forza, con la violenza, a ottenere il successo immediato. E allora succede che questi poveri giovani credono d'aver diritto al successo, sùbito. Credono a questo diritto perché si confrontano con una società di gente che sta bene, che ha la macchina, gli elettrodomestici, che va via in *week-end*, che ha la ragazza bionda. Ma in realtà questa società è ipotetica. Voglio dire questo: in ogni periodo della storia è successo che le strutture sociali fossero in pericolo, e che ci fosse sempre la possibilità di un cambiamento violento che desse luogo a un *modus vivendi* completamente nuovo. Perciò la società a cui si confrontano è ipotetica, e può anche crollare da un momento all'altro. Ma quello che fa paura, in questi giovani, non è tanto il fatto che non abbiano un ideale - questo potrebbe essere romanticismo - ma è la loro capacità di annullare i valori morali: per raggiungere la felicità, una



Foto Mario De Biasi - Epoca



SALVATORE QUASIMODO CONDUCE UNA VITA DI STUDIO NELLA SUA CASA, SITUATA IN UNO DEI POCHI QUARTIERI DI MILANO CHE CONSERVINO UN CARATTERE POPOLARE. È UN OTTIMO DICITORE DEI PROPRI VERSI. POLEMICO E BATTAGLIERO, SI È SPESSO ATTIRATO CON I SUOI ATTEGGIAMENTI INIMICIZIE E OPPOSIZIONI DELLE QUALI SI INORGOGLISCE.

felicità a loro modo, che magari dura tre o quattro giorni...

Lei, dunque, crede che siano felici? E che magari oggi ci sia una maggior quantità di felicità serpeggiante, che non al tempo della sua giovinezza?

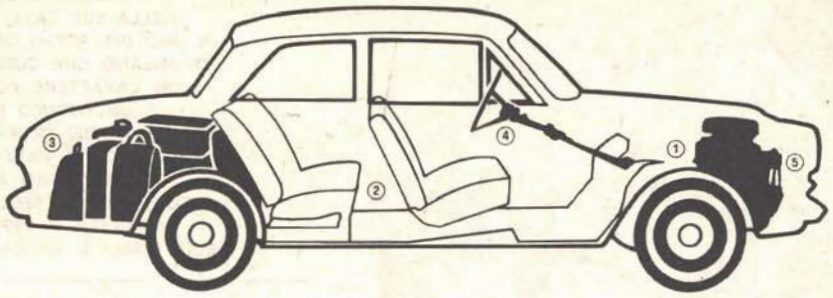
Sì, quei giovani stanno benone. Però stanno benone fino a un certo punto. Nessuno, infatti, può annullare la coscienza dell'uomo. E quando vanno a letto, la sera, e cercano di addormentarsi, ecco che vengono a galla molte cose. Devono pur fare dei bilanci anche loro, no? In realtà non esiste tradimento perfetto (alla propria coscienza), così come non esiste il delitto perfetto. Bella questa frase, vero? Se l'annoti. E poi io credo che l'uomo, in realtà, sia sempre stato lo stesso: mutano le tecniche, mutano le forme, le organizzazioni sociali, ma l'organizzazione interna è sempre uguale, e ruota intorno a quei tre o quattro sentimenti fondamentali: la giustizia, la libertà, l'amore, soprattutto l'amore. In realtà l'uomo, di fronte a una donna, è sempre stato lo stesso. E i problemi del sentimento, sia che si tratti di un industriale che ha i frigoriferi che gli scivolano sul pavimento, o di un povero venditore ambulante, non cambiano.

Allora questo, per lei, può essere una ragione di ottimismo.

Eh, no. Perché in realtà io ho paura. Ogni tanto mi assalgono dei dubbi: di giorno, anche di notte. E penso: ma se poi questi giovani non hanno davvero più sentimenti? E se non hanno davvero nessun amore per l'arte? Ho il terrore di accorgermi che la poesia, per loro, non conta nulla: ed ecco, allora, che tutto il mio lavoro di anni e anni è ridotto a zero. Tanto vale che io vada a Musocco, e mi stenda per terra, con le braccia in croce, ad aspettare la morte. E invece io non voglio morire! C'è una mia poesia che dice: « La mia vita, abitanti crudeli e sorridenti / delle mie vie, dei miei paesaggi / è senza maniglie alle porte. / Non mi preparo alla morte, / so il principio delle cose, / la fine è una superficie dove viaggia / l'invasore della mia ombra. / Io non conosco le ombre ».

Bella. Ma lei, dunque, non crede all'utilità della presenza del poeta nel mondo contemporaneo? Dobbiamo forse dire, parafrasando una sua poesia: « Invano

è arrivata la "Cardinal"



questa è la nuova

FORD
TAUNUS
12 M

la Ford a trazione anteriore

studiata per offrire a voi più spazio...
alle ruote più aderenza...
e minor consumo!

Con questa Taunus 12 M, la Ford orgogliosamente presenta la 1200 cc. a trazione anteriore di cui la stampa mondiale, da più di due anni, parla, chiamandola "Cardinal", come della "più interessante novità nel campo delle automobili".

Il motore della Taunus 12 M forma gruppo unico col cambio e col differenziale ①. Vantaggi: abolito l'ingombro dell'albero di trasmissione, si eliminano vibrazioni, e il pavimento è piatto come a casa vostra: guardate quanto spazio in più per le 5 persone! ②. Anche nel bagagliaio c'é molto spazio in più perché il fondo è piatto ③.
Il cambio ④ è il famoso cambio dall'innesto rapido della Taunus 17 M, a 4 marce TUTTE sincronizzate. E che ripresa! da 0 a 100 Km/h in 25". E che basso consumo! 13,5 Km. con un litro di benzina normale. Velocità: 130 Km/h.
Altri vantaggi speciali: potenza trainante, baricentro più basso - quindi, curve sicure, aggressività sugli ostacoli, tenuta di strada perfetta anche sulla neve molle, niente sbandamenti per colpi di vento, isolamento dalle vibrazioni e dal rumore.
Abolita anche la ventola, perché il raffreddamento ⑤ è a circuito chiuso con liquido speciale. "Acqua, signore?" non occorre ... E l'olio lo cambiate SOLO OGNI 10.000 Km.!

Tutti questi vantaggi, più il vantaggio di possedere la qualità e la sicurezza Ford, saranno vostri a un prezzo mai visto per una vettura come questa, L. 1.045.000, nazionalizzata I.G.E. compresa, franco depositi doganali.





C'È UNA Ford NEL VOSTRO FUTURO

FORD ITALIANA - Da oltre 40 anni in Italia - Servizio e ricambi in 200 città

cerchi tra la polvere, / povera mano, il poeta è morto»?

Be', il poeta non trova mai i rimedi, purtroppo. Ma la sua funzione è importante, ed è questa: *chiarire quel tanto di buono che c'è rimasto nel cuore dell'uomo.* E poi il poeta ha sempre avuto un'importanza determinante, anche verso la scienza stessa, che è nata tutta dall'intuizione, dal pensiero. L'intelligenza ha una sola forma, quella creativa, ed è di questa che tutta l'umanità di pazzi mediocri beneficia, è a questa che deve la sua evoluzione. Per questa ragione i poeti sono tanto temuti dagli uomini politici, più dei politici stessi: guardi che cosa fecero al Parini, che fu perseguitato dopo aver scritto *Il Giorno.* al Foscolo, ai poeti latini... E guardi che cosa hanno fatto a me, quando ricevetti il Nobel. Ah, le ossa dei poeti sono sempre buttate ai cani! Ma la poesia serve, eccome se serve. Ho ricevuto ora una lettera dalla Germania: una fabbrica di duemila operai che ha fondato il circolo S. Quasimodo. Sembra San Quasimodo! E m'hanno mandato il tesserino 0001.

Allora possiamo dire, per usare un suo famoso verso, che la poesia serve tuttora ad «addolcire il nostro cuore di predone»?

Certo. La lettura della poesia ad alta voce, ad esempio, serve a cancellare il torbido dal cuore dell'uomo. Per un po', almeno. E serve a tirar fuori il buono che c'è rimasto. E per il popolo italiano questo buono non è poco, in definitiva. Sembra un popolo cinico, indifferente, sembra che cancelli tutti i valori umani, e poi, invece, quand'è proprio preso alla gola, riesce sempre a trovare quei dieci minuti in cui tornano a galla tutti i valori migliori. Penso al Risorgimento, alla Resistenza. E anche al giorno d'oggi può scoccare quell'ora X, in cui il senso morale, che sembrava annullato, ricompare.

Ciò può anche essere merito della poesia...

Sì, perché la poesia è comunicazione. Quando viene letta ad alta voce, il verso scompare, scompare la tecnica, la metrica, e chi l'ascolta viene colpito soltanto dalle immagini, che sono differenti da uomo a uomo. E allora si verifica l'atto di comunicabilità a cui l'uomo aspira. Una comunicabilità che oggi è molto più difficile di un tempo, perché questa smania d'avere tutto, e d'averlo subito, rende la comunicazione fra uomini molto frettolosa e superficiale.

Dunque, lei crede in una alienazione tipica dell'uomo moderno...

Certo che ci credo. Però l'alienazione, in un certo senso, è sempre esistita. E infatti tutte le volte che mi sono avvicinato ai classici per tradurli, l'ho fatto perché ritrovavo l'uomo contemporaneo, l'*uomo di sempre*. Io ho tradotto le *Metamorfosi* di Ovidio proprio perché esprimevano il dolore dell'uomo che diventa un'altra cosa. E quell'Ulisse seduto in riva al mare che piange, con quel bisogno e quel terrore di ricercare se stesso dopo dieci anni di lontananza da casa, è proprio un uomo moderno!

E infatti questo concetto si ritrova nel suo Uomo del mio tempo *che mi viene in mente ora: «Sei ancora quello della pietra e della fionda; / uomo del mio tempo... T'ho visto: eri tu, / con la tua scienza esatta persuasa allo sterminio, / senza amore, senza Cristo».*

Appunto: l'eternità dell'uomo. E nello stesso tempo la sua mancanza d'amore, di religione. Purtroppo il sentimento religioso si è andato molto affievolendo: mi dispiace dirlo, perché io sono cristiano, insomma non sono un barbaro, e la pietà cristiana ce l'ho, anzi è quella che m'ha sempre messo nei pasticci. Ma purtroppo questa *pietas*, nel senso d'amore disinteressato, oggi è diventata rarissima. L'ho anche scritto in una poesia: oggi si chiama pietà soltanto l'urlo dell'assassinato che chiede pietà. Un'altra cosa, insomma.

Forse c'è una minore inclinazione a coltivare i sentimenti...

Sì, un'aridità diffusa. Ah, il mio bilancio, in questo senso, è zero. Ho sempre cercato di uscire dalla solitudine e invece sono rientrato nella solitudine. Non ho più amici, non ho nessuno. E pensare che a Stoccolma, quando arrivai per il Nobel, mi dissero: «Erano venticinque anni che non vedevamo un uomo». Un uomo, capisce. Io ho sempre dato molto e ho ricevuto poco. E la donna, poi! La donna tradisce sempre. L'uomo, invece, è indifeso, generoso.

Ma queste ragazze della nuova generazione forse hanno un certo impegno...

Sì, l'impegno ad arraffare. Intendo questa gran massa di ragazze, queste specie di Lolite, tutte dipinte, tutte esterne. Vogliono la felicità lì per lì, senza curarsi del domani. Negano il valore dell'uomo. Non hanno più freni, e siccome la civiltà è nata proprio quando l'uomo ha creato dei freni astratti, vale a dire il rispetto per la personalità, questa è un'epoca di decadenza. Ah, se avessi potuto amare queste Lolite tutte esteriori, forse sarei stato più felice. E invece io non sono mai potuto stare con una donna senza far intervenire il sentimento.

Il quadro è triste. Dunque, lei in questo mondo di aridità diffusa non crede più nell'amore?

E invece ci credo, è l'unica cosa in cui credo. Anzi, è proprio in virtù di questa aridità diffusa che i rarissimi incontri d'amore, quando si verificano, possono avere una forza centuplicata, possono essere addirittura feroci. Io credo nell'amore come conoscenza e come incontro fisico: conoscenza piena dell'altro essere, comunicazione in senso totale. È come scuotere un albero dalle radici e dirgli: Ma tu chi sei, dimmi? Chi sei? È uno scuotimento che nasce dal bisogno d'una ricerca di verità. Ci sono due versi molto belli che dicono: «Si può essere l'essere dell'essere, solo che amore colpisca bene alle viscere».

E lei ha scosso quest'albero dalle radici?

Sì, ma nello stesso tempo lei deve pensare alla vita strana che fa un poeta. Scrivere versi è un sacrificio, è una vita da soldato che se ne sta sempre in trincea, e toglie tempo a una vita che potrebbe essere molto più intensa. Una vita che ha già così poco tempo! Ed è forse per questo che io non sono mai riuscito a determinare il tipo di donna che ci voleva per me. Ero occupato a scrivere poesie. E ho scritto anche questa, infatti: «Da tempo ti devo parole d'amore: / o sono forse quelle che ogni giorno / sfuggono rapide appena percosse / e la memoria le teme, che muta / i segni inevitabili in dialogo / nemico a picco dell'anima. Forse / il tonfo della mente non fa udire / le mie parole d'amore...».

Meno male, però, che ha potuto scuotere l'albero della poesia!

Sì, il lavoro creativo è molto importante. Ma ci vuole una gran forza morale e fisica, ben diversa da quella dei buoni letterati mediocri che ci circondano. Per riuscire a lavorare bene, io ho dovuto rinunciare, isolarmi. Perché una caratteristica della società di oggi è anche questa: la tendenza alle corporazioni fra scrittori e critici, i quali si radunano a tavolino, sistemano criticamente le cose fra di loro, danno delle indicazioni di gusto, e alla fine distolgono gli altri dal lavorare sul serio.

Ma forse questa tendenza è sempre esistita, non è un male di oggi.

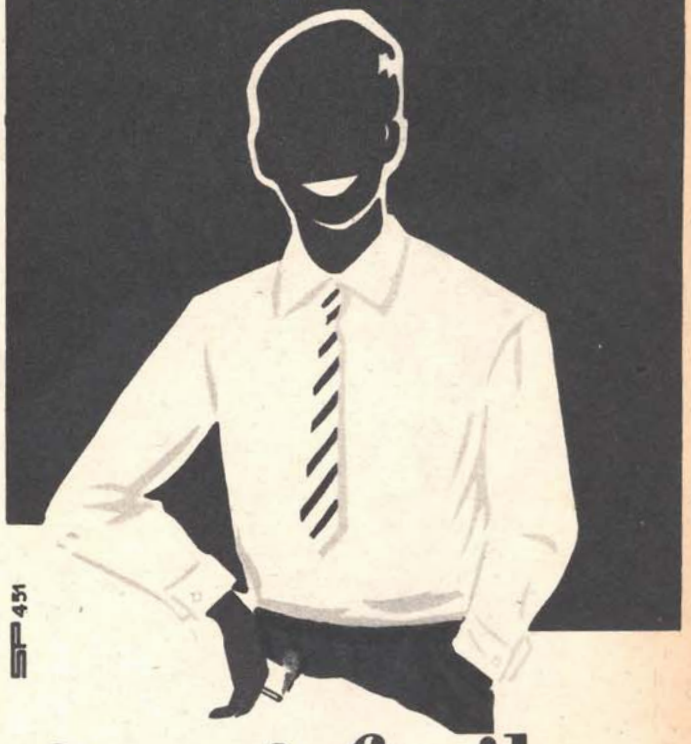
No, è soprattutto di oggi. Perché ci sono tutti questi aerei, questi *Settebelli* che determinano una grande facilità di spostamenti, e allora ecco che i letterati si riuniscono, formano delle congreghe, si disperdono in chiacchiere. Anche a loro difetta il senso del sacrificio. E invece ci vuol ben altro per interpretare il momento storico nel quale viviamo, per dar corpo alla voce morale d'un popolo, e per risolvere il problema del linguaggio pur restando nel filone della tradizione! Ci vuole lavoro, lavoro e solitudine. E una grandissima forza. Perché l'arte non è una cerimonia privata, una nostalgia personale, chiusa letteratura insomma. Io sto lavorando ora a un dramma teatrale, *Il diavolo corrotto,* e sto per dare alle stampe un altro libro di poesie, *Dare e Avere.* Il poeta, infatti, dà e non riceve quasi nulla.

Mi dispiace. Dobbiamo darne la colpa all'aridità contemporanea?

No, più che altro alla condizione di poeta. I poeti vivono sempre in esilio.

Grazia Livi

Imparate a non stirare la camicia!



è così facile...



1 Lavare la camicia MINIM-STIR in acqua tiepida come qualsiasi indumento di cotone.
Evitare l'uso di sbiancanti a base di cloro.

2 Sciacquare abbondantemente la camicia in acqua fredda, senza torcere. Stenderla sull'appendino, abbottonarla e lasciar asciugare.



La Camicia MINIM-STIR è pronta da indossare perfettamente stirata. Infatti è confezionata con purissimo cotone makò, trattato con lo speciale procedimento esclusivo della Manifattura Rotondi che mantiene inalterata la stiratura iniziale.
Dopo la lavatura, MINIM-STIR riprende la primitiva freschezza e ingualcibilità senza l'aiuto del ferro da stiro.

LANFOR
MINIM-STIR
ROTONDI

"LA CAMICIA CHE SI STIRA DA SÈ"

TESSUTO PRODOTTO DALLA MANIFATTURA ROTONDI s.p.a. GALLARATE



DOUGLAS SAPIO VERDIRAME ATTENDE LA SENTENZA DELLE ASSISE DI PAVIA. ACCUSATO DI AVER UCCISO A COLPI DI PIETRA IL SUOCERO E LA DONNA CHE VIVEVA CON LUI, NON RIESCE A PROVARE LA SUA INNOCENZA, COME GLI ACCUSATORI NON RIESCONO A PROVARE LA SUA COLPA.

MIO MARITO NON HA UCCISO MIO PADRE

In questa intervista esclusiva Matelda Sapio Verdirame difende, attraverso il racconto della sua vita, il medico di Varese incolpato di un delitto atroce

di GIUSEPPE GRAZZINI

Varese, ottobre

« Sono la figlia di Ismaele Carrera. Qualcuno l'ha assassinato, una notte, a colpi di pietra. Sono la moglie di Douglas Sapio Verdirame. L'hanno arrestato, rilasciato, arrestato di nuovo e adesso lo stanno processando sotto l'accusa di aver massacrato mio padre e la donna che viveva con lui. Io non ho avuto un attimo di esitazione, fin dal primo giorno. Dovevo stare dalla parte giusta, e la parte giusta è Douglas. »

Le parole risuonano precise e inesorabili, nel silenzio teso del salotto di raso rosso. Matelda Sapio Verdirame è una donna alta e magra, vestita con essenziale eleganza. La sua voce è metallica, distaccata, come un'eco che venga da una infinita, dolorosa lontananza. Per ritrovare questa donna, nella dimensione della tragedia, occorrerebbe risalire nei secoli, fino a Racine, fino a Eschilo. Nella cronaca bastano due anni, da quella notte di agosto in cui tutti i giornali d'Europa cominciarono a perdersi nel labirinto allucinante di villa Sassone.

Prima di quella notte, la vita di Douglas e Matelda Verdirame era stata la vita di milioni di uomini e di milioni di donne; un rimpianto e una speranza, un battesimo e un funerale, qualche giorno sereno e qualche giorno di pioggia, avvicendati nel calendario monotono di una qualunque città di provincia.

« L'ho conosciuto che avevo venti anni, nell'aula di anatomia dell'Università di Milano. Avevo appena lasciato il liceo. Lui era già al secondo anno, era un ragazzo chiuso e gentile: ne provai un'impressione profonda, curiosa e affettuosa. È difficile descriverla. Da un lato mi metteva un indefinibile senso di soggezione, dall'altro mi faceva soltanto tenerezza, perché mi sembrava molto timido. Ci vedevamo, ci parlavamo, come fanno tutti i compagni di scuola, non ci dicevamo nulla di importante, eppure era come se ce lo dicessimo, ogni volta di più. Finalmente Douglas ebbe l'incarico, da un professore, di raccogliere adesioni per un corso facoltativo di storia della Medicina. Venne subito da me, io gli risposi subito di sì, e Douglas si disinteressò completamente di tutti gli altri. Allora ci rendemmo conto che era meglio sposarci. Ci sposammo un anno dopo, nel 1941. Nell'interno dei nostri anelli non c'è la data delle nozze: c'è la data di quel giorno, quando mi domandò se mi interessava la storia della Medicina. Ricordo quella cerimonia, nella chiesa di Santa Maria in Beltrade. Le sirene avevano appena suonato il cessato allarme, e fuori c'erano tutti i nostri compagni col berretto goliardico, i fischietti, le trombe. Potevamo esser morti tutti da un'ora all'altra, ma eravamo felici. Eravamo tanto felici, allora. »

La donna sorride appena. Non completa il confronto fra quel passato e questo presente. « Per quanto fossimo



MATELDA SAPIO VERDIRAME
nel giardino della sua villetta a Varese. Ha 42 anni e si è sposata a 21. Quando nacque la figlia, Cristiana, abbandonò gli studi di medicina che aveva quasi ultimato.

49 segue

DAL CARCERE HA CHIESTO ALLA MOGLIE UNA PICCOLA GABBIA DI FERRO PER CHIUDERVI UN TOPO: VUOL PORTARLO A CASA

ancora giovanissimi », riprende, « non avevamo fortunatamente troppe difficoltà finanziarie. Douglas è nato in una famiglia agiata, per quanto sfortunata. Suo padre, ultimo di dieci figli, era rimasto orfano a due anni, ed era stato allevato dalla sorella maggiore, Giovanna. Si era laureato a Firenze, dove aveva conosciuto una ragazza americana, che si era trasferita là per studiare pittura. Si sposarono, giovanissimi anche loro, e dopo un anno nacque Douglas. La madre morì poco dopo averlo messo al mondo e la zia, appena allevato il fratello, dovette ricominciare ad allevare un altro bambino, il nipote. Non aveva figli e li desiderava con tutta se stessa. Era una donna incantevole, sensibile, colta, molto amica di Matilde Serao con cui teneva, secondo l'uso del tempo, un salotto letterario piuttosto brillante.

« Quando Douglas aveva undici anni, il padre si risposò, questa volta con una inglese. Una donna non cattiva, assolutamente: ma dura, dura con tutti, anche con i suoi stessi figli. Douglas passò di collegio in collegio, dall'Italia alla Svizzera, dalla Germania alla Francia. Studiava tutto l'anno, prendeva regolarmente il massimo dei voti. Più tardi mi confidò che era diventato il primo della classe soltanto per la paura di non aver libere le vacanze. Le vacanze, per lui, erano Roma: Roma e la zia che gli aveva fatto da mamma. Quando scoppiò la guerra, il padre di Douglas partì con la matrigna per la Nuova Zelanda: lei aveva delle proprietà, laggiù. Douglas tornò invece in Italia. Finì il liceo a Siena, poi si iscrisse all'Università a Milano: alla facoltà di medicina, come voleva il padre, ma con molti rimpianti per quella di ingegneria, che avrebbe preferito.

« I primi tempi del nostro matrimonio furono entusiasmanti. Ci eravamo sposati in maggio, avevamo fatto un lungo viaggio di nozze in Sicilia ed eravamo tornati a Milano in ottobre, mettendo su la nostra prima casa in via Natale Battaglia, vicino a quella dei miei genitori. Douglas era sempre vissuto in pensione alla Casa dello Studente e gli piaceva moltissimo avere una casa sua. Me ne serbava quasi gratitudine, e si ingegnava di dimostrarla in mille maniere, facendo una quantità di piccoli lavori. Alcuni erano assolutamente inutili, ma tutti avevano una così chiara intenzione affettuosa che mi sentivo la donna più felice del mondo. Non durò molto: due mesi dopo Douglas si arruolava. Non ne ho mai capito il perché. Douglas non è mai stato uno sfegatato, neppure allora: e come italiano all'estero, poiché ufficialmente risiedeva ancora in Svizzera, avrebbe potuto restarsene a casa. Un giorno arrivò in cucina e mi disse che doveva fare il militare. Soltanto molto tempo dopo venni a sapere che avrebbe potuto farne a meno: comunque, ho sempre pensato che se Douglas fa una cosa, ha una ragione giusta per farla. Gli dissi soltanto che volevo seguirlo, ovunque egli andasse. Per fortuna, essendo Douglas studente di medicina, non lo mandarono lontano. Si girava di ospedale in ospedale, di camera ammobiliata in camera ammobiliata, di osteria in osteria. Ad Albavilla incontrammo una cara persona, il capitano medico Serena: gli dobbiamo tanti permessi e tanta affettuosa amicizia. Ricordo che faceva finta di credere alle scuse più inverosimili che inventavamo pur di poter scappare in città. Il nostro problema fondamentale, in quei tempi, era quello di poter trovare un albergo decente, dove fosse possibile fare un bagno: un lusso che era diventato sempre più raro, negli alloggi di fortuna del nostro pellegrinaggio.

« Passarono tre anni, così. Poi nacque la nostra bambina, Cristiana. Eravamo a Varese, Douglas era qualche cosa di simile a un sergente di Sanità: forse non era neppure sergente, non lo so. Era, lui così elegante, una specie di fagotto grigioverde, impacciato, goffo. Ma felice come credo nessun uomo sia stato mai.



CRISTIANA, figlia unica del dottor Verdirame, ha 18 anni. Frequenta il quarto corso di lingue al Collegio Sant'Ambrogio di Varese. È una ragazza fragile e fine: tuttavia, come il padre, è molto appassionata di sport.

Portava la figlia a vedere l'alba sul mare

« Arrivava a casa ogni giorno con una trovata nuova per la bambina: una volta capitò con un pacco di quelle pezzuole che i soldati del vecchio esercito usavano per fasciarsi i piedi, le aveva tagliate in diagonale e voleva fargli l'orlo. "Il tessuto è buono", spiegava, "serve per i triangolini".

« Mi ricordo che quando Cristiana aveva otto o nove mesi, Douglas si era fissato che prendeva poca aria: Douglas è un patito della vita all'aria aperta. Si procurò un cesto di vimini, una tenda e un sacco di ritagli di stoffa, mi portò via la cassettina del cucito e si mise a lavorare in ogni momento libero della giornata. In capo a una settimana aveva costruito una specie di culla imbottita, con due solidi attacchi ricurvi e delle cinghie interne, simili a quelle che si trovano dentro le valige, per assicurare i vestiti prima della chiusura. Poi fissò la cesta al manubrio della bicicletta e mi informò che avrebbe portato fuori Cristiana, perché aveva bisogno di prendere aria. Passavo delle ore d'inferno, quando andavano via, ma cercavo di non dimostrarlo, quando tornavano. Lui era soddisfatto, diceva che Cristiana si era divertita molto e che aveva un colorito più sano. Quanto tempo, quanto tempo è trascorso: certe volte, quando vedo mia figlia così grande, non mi sembra neppure possibile. È qui con me, adesso, lo sapeva? »

È una sorpresa. Non più tardi di mezz'ora fa le ultime edizioni dei giornali hanno confermato che Cristiana si trova ancora in Svizzera, ospite di amici fidati, decisi a sottrarla con qualsiasi mezzo alla caccia senza quartiere dei fotoreporters. Cristiana ha diciotto anni. È alta, sottile, malinconica. Quando entra nel salotto saluta appena, per educazione: è fin troppo chiaro e fin troppo giusto che tutto ciò che ha a che fare con i giornali le ispiri una profonda diffidenza.

« È fotografo? », domanda. Rassicurata, si distende un poco. La madre le ha preso una mano, lunga e fine: l'accarezza adagio.

« È molto affezionata a suo padre, vero? »

« Sì, papà è un uomo meraviglioso. Abbiamo sempre avuto tante cose in comune. Ci piace camminare in montagna, camminare tanto, fino a quando si è stanchi. Ci piace il mare. Una sera alle undici abbiamo pensato a come doveva esser bella l'alba sul mare. Mamma era già a letto. L'abbiamo fatta vestire, abbiamo preso la macchina, siamo andati fino a Ravenna. La mattina dopo io dovevo andare a scuola, e papà aveva un monte di impegni. Però il momento in cui abbiamo visto il sole che usciva dall'acqua valeva più di qualsiasi altra cosa. Le mie amiche non hanno un papà come il mio, che fa queste cose e poi mi firma la giustificazione dicendo che ero malata. Poi abbiamo le bestiole, come sente. »

A tratti, dal corridoio, arriva un uggiolare monotono e acuto, un sottofondo confuso. « Adesso abbiamo soltanto quattro cani, la barboncina e i tre piccoli: sono nati l'altra notte, stavano per morire tutti. La mamma aveva portato la barboncina dal veterinario: guai se le fosse accaduto qualche cosa di male, il papà le è molto affezionato. Ma dal veterinario non si riusciva a niente, e la mamma era spaventata. Allora l'ha riportata a casa. I cuccioli sono nati nel bagno. Io segnavo su un foglio, di momento in momento, tutto ciò che stava succedendo: ne tenevo conto per scriverlo a papà, sapevo che gli avrebbe fatto piacere. Una volta avevamo un vero giardino zoologico. Papà portava a casa tutti i cani randagi che trovava per strada. Per un po' di tempo abbiamo avuto anche un porcospino, e persino delle salamandre. Le trovava nel bosco, durante le sue passeggiate. Certe volte andavamo insieme, altre volte voleva stare del tutto solo. Poi però le rimettevamo in libertà, nel giardino



LA MOGLIE E LA FIGLIA DEL DOTTOR SAPIO VERDIRAME NELLA LORO VILLA A VARESE. DA MESI CRISTIANA È OSPITE DI AMICI IN SVIZZERA E FA SOLO RARE SCAPPATE A CASA

51 segue

un RAMAZZOTTI fa sempre bene
... due ancora meglio

Pubbliram ✻ staff - B



uno al bar

dal gusto sempre giovane,
è l'aperitivo che è bene concedersi
dopo una mattinata sportiva

uno a casa

è il tocco finale
che il vostro ospite si attende
dopo una cena di classe

aperitivo . digestivo corroborante tonico

NEI PIU' IMPORTANTI CINEMA D'ITALIA
IL FILM CHE VI MOZZERA' IL RESPIRO!

GREGORY PECK · ROBERT MITCHUM · POLLY BERGEN



LORI MARTIN · MARTIN BALSAM · JACK KRUSCHEN · TELLY SAVALAS e BARRIE CHASE
SCEN. JAMES R. WEBB · REGIA J. LEE THOMPSON · PROD. SY BARTLETT · UNA PRODUZIONE MELVILLE-TALBOT

avrebbero sofferto. Mi ha scritto ieri che ha trovato un gatto e un topo, là ». Esita un attimo, e la sua bocca infantile ha una smorfia dura. « Là dov'è adesso. Ha scritto anche alla mamma, pregandola di procurargli una gabbietta di 20 centimetri per il topo. "Basterà", ha precisato, "tanto anche lui è abituato agli spazi limitati" ».

La signora sorride. A pensare che un uomo si preoccupi di avere una gabbia di 20 centimetri allo scopo di chiudervi un topo, quando i giornali, dall'edizione del mattino all'ultimissima della notte, continuano ad associare il suo nome e l'ergastolo, si prova un senso di smarrimento: ci si sporge sull'abisso della follìa, di una doppia personalità allucinante, oppure ci si volge dall'altra parte e si spalanca la voragine di una totale innocenza, di un equivoco mostruoso.

"Sposerò solo un uomo simile a papà"

« Il gatto si chiama Temistocle », riprende Cristiana. « Papà ha sempre dato dei bellissimi nomi alle nostre bestie. Una volta siamo andati in collina con la mamma e una sua amica: andiamo spesso in collina, alla domenica. Papà ha tolto i sedili dalla macchina e li ha messi sul prato, così la mamma e la signorina si sono sedute a lavorare a maglia. Noi siamo andati verso il bosco. A un certo punto papà ha trovato un piccolo verme che sembrava un rametto, sul tronco di una pianta. Mi ha spiegato perché certi animali si confondono con l'ambiente, si mimetizzano insomma. Siamo stati molto tempo ad osservare come si comportava. Quel giorno è stato molto divertente. »

Lo stesso episodio, poco dopo, ce lo ha raccontato la professoressa Eda Ghiringhelli, compagna di quella gita. « I giornali », ha detto, « hanno scritto delle cose crudeli sul marito di Matelda. Li conosco da tanto tempo: per me sono la coppia più unita e più affettuosa che abbia mai veduto. Lui ha avuto qualche debolezza, come tutti gli uomini, del resto. Non so quanti degli onorati padri di famiglia che hanno letto delle vicende sentimentali di Douglas potrebbero scagliare la prima pietra, mentre so da quanta maldicenza e da quanta ipocrisìa sono nate certe voci e sono stati ingigantiti certi fatti. Matelda, del resto, è una donna intelligente e coraggiosa. Ha sempre saputo capire, perdonare, aspettare. Così il marito è sempre tornato da lei, e si sono voluti più bene di prima. Guai se non fosse stato così, in questi anni terribili. Per loro stessi. Per Cristiana, povera creatura. »

« Douglas è uno dei pochi medici che, nonostante la professione, siano riusciti a conservare un profondo, religioso rispetto per la vita degli altri. Pensare che Douglas possa aver ucciso un suo simile, e per giunta ferocemente, è una follìa », ci dice il dottor Arturo Serena, cardiologo dell'Ospedale Neuropsichiatrico di Varese. « Conosco Douglas e Matelda da vent'anni, e mi rifiuto di accettare un'ipotesi di questo genere. Neppure come ipotesi, in nessun modo, mai. » Il dottor Serena parla con decisione, quasi con collera. « Douglas », riprende, « è un cavallo di razza: con tutte le bizzarrìe, ma anche tutte le generosità di un cavallo di razza. Io vedo molti uomini, ne studio il carattere, le reazioni, le apparenti sorprese: è il mio mestiere, il mio interesse. Del resto, non ci vuole molto tempo per classificare Douglas, che è un tipo chiaramente affettivo, un tipo che *non può* imbestialirsi come colui che ha massacrato a colpi di pietra quei due sventurati. È un ingenuo, nato per credere e per essere illuso, per quanto sia intelligente. Siamo andati tante volte in montagna. Ricordo una mattina in val Bedretto, andavamo verso le sorgenti del Ticino: a un certo punto si fermò, restò a contemplare il paesaggio in silenzio, per più di mezz'ora. Lo aspettai senza muovermi, sapevo che gli faceva bene: infatti ritornò raggiante, era un uomo felice. Un uomo simile ha una sua vita spirituale superiore, una sua religione della vita e della natura. Potrà sbagliare, non potrà mai uccidere. »

Diagnosi esatta? Diagnosi errata? Anche il dottor Serena è soltanto un uomo. Come i giudici, come gli avvocati, come i giornalisti, come tutti coloro che stanno cercando una luce di verità nel buio di quella diabolica notte d'agosto.

Uscendo dalla villetta dei Verdirame abbiamo chiesto a Cristiana se è fidanzata, se pensa di sposarsi. « È presto », ha risposto. « E poi dovrà essere un uomo come mio padre. Allora lo sposerò, e sarò certamente la moglie più fortunata del mondo. »

Il giorno in cui Douglas Sapio Verdirame dovesse uscire dal carcere, riconosciuto innocente, col gatto Temistocle e la gabbia del topo, nulla potrebbe ricompensarlo più di queste parole, di questa sua creatura gentile e infelice, che sembra vivere soltanto per una smisurata, meravigliosa fiducia. Il giorno in cui dovesse restare in quel carcere, riconosciuto colpevole, queste stesse parole sarebbero il suo castigo: più terribile di qualsiasi condanna della Giustizia, più implacabile dei rimorsi, più atroce dell'ultimo, disperato sguardo delle sue vittime.

Giuseppe Crazzini

Abital

è la confezione



Abital - Rho (Milano)

ULTRA 73

I TREDICI GIORNI DELLA FOLGORE

DI LIVIO PESCE



LI VINSE IL DESERTO

I PARACADUTISTI RIPIEGARONO A PIEDI COMBATTENDO FINO AL 6 NOVEMBRE

IL RIPIEGAMENTO FU DISASTROSO PER LE FANTERIE ITALIANE (IN ALTO) CHE DOVEVANO TRASFERIRSI A PIEDI MENTRE LE UNITÀ TEDESCHE MOTORIZZATE SI METTEVANO IN SALVO.



Il primo ordine di ripiegamento giunse al comando della divisione *Folgore* alle 18 del 2 novembre 1942. Diceva: « Di fronte ad un nemico superiore in forze, l'Armata deve ripiegare combattendo passo a passo. Il ripiegamento deve avere inizio subito. Linea da raggiungere: il meridiano di Fuka. Firmato: Rommel ». Più sotto c'erano le disposizioni del Corpo d'Armata per la *Folgore,* che doveva abbandonare la linea Deir Munassib-Qaret el Himeimat per schierarsi a Gebel Kalak, una quindicina di chilometri più indietro. I generali Frattini e Bignami, assieme al capo di stato maggiore Verando, fecero i conti. La divisione era ridotta a circa duemila uomini e disponeva di tre autocarri, più il carro-ufficio del comando e due « millecento mimetiche ». Bisognava trainare a braccia i cannoni, portare a spalla tutte le altre armi, compresi i mortai da 81, le munizioni, l'equipaggiamento. E muoversi a piedi, rischiando di essere annientati durante la marcia.

I reparti in linea appresero la grande novità alle 22, in una notte stellata e silenziosa. Erano rimasti lì per oltre un mese (*vedi EPOCA nn. 629 e 630 del 14 e 21 ottobre*) combattendo furiosamente per sei giorni, sotto il bombardamento continuo delle artiglierie per altri tre. Nel loro settore gl'inglesi non avevano sfondato, se ora si ripiegava voleva dire che lo sfondamento era avvenuto più sopra, a nord. Fra gli ufficiali in linea, due ne avevano quasi la certezza:



LI ONORO' IL NEMICO

ALLA FINE DISTRUSSERO LE ARMI SOTTO LO SGUARDO AMMIRATO DEGLI INGLESI

il tenente colonnello Luigi Camosso, comandante del 187° reggimento, e un semplice tenente di complemento dalla parlata molto felsinea, che gli amici chiamavano « il bolognese ». Entrambi erano tornati ai loro posti pochi giorni prima, abbandonando un lontano e tranquillo ospedale dove Camosso si curava le ferite prese in settembre e il bolognese un'itterizia che l'aveva colto durante una pattuglia. Essi avevano visto, nel lungo viaggio di ritorno, che sulla costa le cose si mettevano male.

L'aviazione dell'Asse non esisteva quasi più, le petroliere venivano affondate con puntualità impressionante ancora prima d'arrivare in vista di Tobruk, Rommel era a corto di armi, di mezzi, di benzina.

Il bolognese stava in un centro di fuoco a Munassib, insieme col tenente Ascanio Azzena, unico ufficiale scampato al massacro dell'undicesima compagnia. Azzena, sardo di Sassari, diceva sempre nel suo dialetto: « Caro mio, da qui non uscirebbe neppure una capra! ». La sera del 2 novembre, quando comparve la staffetta con l'ordine di ripiegamento, il bolognese pensò che sarebbe stato meglio restar lì, anziché avventurarsi come capre nel deserto. Le « modalità per il ripiegamento » non suonavano incoraggianti. Ogni centro di fuoco - si leggeva nel foglio - abbandonerà le posizioni dopo aver distrutto il materiale non trasportabile a spalla. Portar via le armi, con la maggior quantità possibile di munizioni. Provvedersi al mas-

segue

ALL'INTIMAZIONE DI RESA RISPOSERO SPARANDO LE ULTIME BOMBE



simo di acqua e viveri. Muoversi piano, senza far rumore. Ogni centro lasci sul posto una retroguardia di dieci uomini, al comando di un ufficiale, che ripiegherà due ore dopo.

Sottovoce, in fretta, gli ufficiali subalterni diedero gli ordini. Sibilarono imprecazioni, si riempirono borracce, ciascuno raccolse i suoi stracci, poi Azzena partì col « grosso » del reparto, una ventina di uomini. Il bolognese li vide allontanarsi, curvi sotto il peso delle mitragliatrici, delle cassette, degli zaini. E in quel momentò pensò: « Se gl'inglesi attaccano adesso, siamo fritti ». Ma gli inglesi non si accorsero che Deir el Munassib e Qaret el Himeimat, le « quote » per le quali avevano combattuto cinque giorni, per le quali centinaia di uomini erano morti e decine di carri armati erano finiti in fiamme, si sguarnivano senza colpo ferire. Verso le due anche il bolognese partì, assieme alle retroguardie degli altri centri. Sulla sabbia i bidoni rovesciati o forati versavano l'acqua tenuta in serbo con tanta cura, risparmiando sulle razioni quotidiane.

Le retroguardie raggiunsero Gebel Kalak che era già giorno fatto. Nell'ultimo chilometro i cannoni inglesi le avevano bersagliate forte, ma senza far danni. Il gebel era una spianata desolante, per sistemarsi a difesa bisognava rifare tutto daccapo, scavare buche, piantare reticolati, costruire « piazzole ».

Gli uomini della *Folgore* cominciarono a farlo, chiedendosi stupefatti come fosse possibile resistere lì, sotto un andirivieni di apparecchi inglesi che lasciavano cadere bombe e mitragliavano con precisione le truppe allo scoperto. Gli artiglieri che avevano tirato a braccia i loro pezzi per quindici chilometri, erano esausti. Frattini e Bignami correvano su e giù con le due auto per ricuperare i paracadutisti rimasti indietro, che arrancavano curvi sotto il peso dei mortai da 81 e dei treppiedi delle mitragliatrici. Il nemico serrò sotto nel pomeriggio, schierandosi a un chilometro o due dalla *Folgore*. Le antenne radio delle autoblindo e dei carri, con le bandierine multicolori dei vari reparti, si distinguevano a occhio nudo. Gl'inglesi parevano esitanti, incerti. O avevano deciso di prendersela comoda, oppure temevano una manovra improvvisa di Rommel. Forse la « volpe del deserto », lassù a nord, stava improvvisando uno di quei suoi trucchi magistrali... La giornata del 3 novembre volse così al termine in una strana atmosfera di disperazione e curiosità, di ansia e di speranza.

Il 4, di buon mattino, la radio del comando di divisione chiamò la base *Folgore* di el Daba, sulla costa: nessuno rispose. Frattini aggrottò la fronte, Verando pensò che forse era finita. Ma sarebbe stato tempo perso discutere la tremenda ipotesi suggerita da quel silenzio. Spedirono staffette in cerca di notizie e soprattutto di acqua, che era quasi finita. Le staffette partirono e non si videro mai più, come se le avesse ingoiate il deserto. Bignami andò in cerca del comando della divisione *Brescia*, che doveva essere nei dintorni. Trovò solo il comandante dell'artiglieria, un tenente colonnello, rimasto isolato con pochi ufficiali. Su a nord le faccende dovevano andar male. Verso le due del pomeriggio si videro tre autoblindo inglesi avanzare verso la *Folgore*. Uno dei primi a scorgerle fu il maggiore Zanninovich, che stava facendosi fare la barba da un paracadutista di nome Strapazzon. Il barbiere posò il pennello e si mise ad urlare: « Sparate, sparate, vengono! ». Zanninovich, ricordando che il colonnello Camosso aveva dato ordine di non sparare finché il nemico non fosse arrivato a 200 metri (perché c'erano poche munizioni e non bisognava sprecarle) intervenne con le guance insaponate. « Fermi, calma, lasciatele venire avanti ». Le autoblinde si avvicinarono ancora, senza sparare. Tutti si alzarono in piedi, intorno calò un silenzio impressionante. I tre veicoli giunsero a 150 metri dalla linea, arrestandosi sotto gli occhi dei paracadutisti stupefatti. Poi una voce, ampliata da un altoparlante, echeggiò nel deserto: « Soldati della *Folgore* » diceva in buon italiano, « sappiamo che siete senza viveri e senz'acqua, avete poche e cattive armi e siete privi di munizioni. Voi avete combattuto da valorosi, ma non vi rimangono che delle bombe a mano. Arrendetevi! Vi concederemo l'onore delle armi. Se non vi arrendete, vi annienteremo ». Per un attimo tornò il silenzio. Poi un paracadutista gridò: « *Folgore!* », e altri lo imitarono, agitando i pugni. Era la parola urlata tante volte in combattimento, il loro grido di guerra. E sembrava ad essi l'unica risposta adeguata a quell'intimazione umiliante. Ma il caporal maggiore Antonio Andriolo, di Bassano del Grappa, volle aggiungervi qualcosa di più. Apparteneva alla compagnia mortai e aveva l'arma pronta lì vicino. Afferrò una bomba e l'infilò nel tubo. La bomba esplose presso le tre autoblindo che sterzarono subito allontanandosi veloci. Poco dopo ne tornarono molte altre, che sparavano a tutto spiano, appoggiate dai cannoni dei carri armati. I paracadutisti del secondo e del settimo battaglione reagirono con i pezzi da 47 e coi mortai. Antonio Andriolo fu colpito a morte e cadde seguitando a dire: « Sparate, sparate! », come una parola d'ordine. Gli inglesi, dimenticando l'impegno di « annientare » subito la *Folgore*, preferirono non insistere.

Subentrò di nuovo la calma. Ma ormai era chiaro che le cose stavano precipitando. Rommel, lassù a nord, non poteva combinare nessun trucco diabolico. L'ottava armata, che per dodici giorni aveva picchiato invano contro le difese italo-tedesche, era riuscita a sfondare in tre punti, sommergendo le divisioni *Ariete* e *Trento*. Il metodico e prudentissimo Montgomery poteva finalmente « erompere » in terreno aperto, secondo il piano *Supercharge* (supercarica), e dedicarsi all'annientamento dell'armata di Rommel. Per evitare quella catastrofe definitiva, Rommel ordinò allora il ripiegamento generale, ignorando le folli disposizioni di Mussolini e Hitler che gli imponevano di « resistere a qualunque costo », di « non cedere di un sol passo e gettare nella battaglia ogni arma ».

Ma per le fanterie del decimo Corpo d'armata, di cui la *Folgore* faceva parte, la santa disobbedienza di Rommel non significava più la salvezza. Ci sarebbero voluti autocarri, centinaia di autocarri con molta benzina. Invece, alle 18 del 4 novembre, giunse alla *Folgore* l'ordine di ripiegare, accompagnato soltanto da tre autocarri per il materiale pesante. Agli ufficiali fu detto che bisognava raggiungere il chilometro 44 della pista rossa, dove una colonna di automezzi, inviata dal nord, avrebbe raccolto la divisione portandola in salvo. Quel punto distava da Gebel Kalak una settantina di chilometri. Com'era possibile arrivarci a piedi, con le armi e gli zaini in spalla? E poi la storia degli autocarri « che venivano incontro » sulla pista rossa, non stava in piedi.

Eppure quegli uomini sfiniti e laceri caricarono cannoni, mortai e bombe sui camion, si misero di



FANTI TEDESCHI A PIEDI COME I NOSTRI.



NEL CIMITERO italiano
di El Alamein
riposano 275 caduti della *Folgore*.
Più di 500 sono ancora sepolti
nel campo di battaglia.
Al termine degli scontri
la divisione aveva perso
il 70 per cento degli effettivi
fra morti, feriti e ammalati.



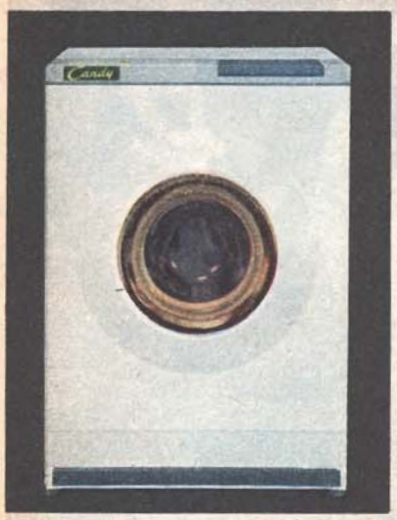
ANCHE NELL'« AFRICA KORPS » C'ERANO TRUPPE PRIVE DI AUTOMEZZI. DURANTE LA RITIRATA OTTOMILA COMPATRIOTI DI ROMMEL CADDERO PRIGIONIERI DEI BRITANNICI

57 segue

grazie, candy!

...un bucato
a regola d'arte,
e tutto da sola!

* staff 62



vita con la candy... che libertà! Anche Susi era così felice! Ed io, senza pensieri. Al bucato ha pensato Candy... e come! Al ritorno ho trovato tutto lavato alla perfezione, sciacquato, strizzato. Non mi è rimasto che stirare. Un altro pomeriggio delizioso, tutto per me. Per me e per Susi, grazie a Candy. Perchè mai ho aspettato tanto a comprarla?

Candy

Perchè aspettare ancora a comprarla? **automatic 3 L.119.800 - automatic 5 L.139.800**

CANDY... E LEI SOLA è offerta a prezzi così convenienti. Il motivo è semplice: se ne producono sempre di più. Ne vengono richieste sempre di più. Chiedete a qualche vostra amica che ne pensa della sua Candy.

garantita!

CANDY... E LEI SOLA è garantita da un'esperienza unica: da 16 anni produce **esclusivamente** lavatrici. Ecco il perchè di una tecnica superiore: **automatismo assoluto - 8 programmi - sospensione ammortizzata - autosoiver.**

Dovete conoscere tutto sulla Candy prima di acquistare una lavatrice. Ritagliate il **marchio di qualità** e inviatelo a **CANDY - Brugherio (Milano).** Indicate il vostro indirizzo; riceverete gratuitamente una interessante documentazione.

I TREDICI GIORNI DELLA FOLGORE

nuovo le armi sulla schiena e alle 9 di sera del 4 novembre, giorno della vittoria, iniziarono la marcia verso nord-ovest. Marciavano perfino in ordine, col quinto battaglione in avanguardia, il grosso su due colonne parallele al centro e i battaglioni quarto e nono di retroguardia, al comando di Camosso. Ciascuno aveva ricevuto un litro d'acqua, due scatolette di carne e un pacco di biscotti. Camminarono tutta la notte indisturbati, ma all'alba ricomparvero le antenne radio dei carri inglesi, che li tallonavano inesorabili. E poco dopo furono di nuovo sotto il fuoco delle artiglierie, sotto le raffiche delle autoblindo. Tirarono giù i pezzi dagli autocarri e si difesero con l'antico vigore. Il nemico, che mandava all'attacco solo autoblindo e cingolette *Bren carriers*, desistette. Ma poi tornò, imponendo ai due battaglioni di retroguardia una ginnastica sfibrante.

A mezzogiorno del 5 novembre la coda si era talmente allungata che Frattini dovette ordinare un grande «alt» per rimettere un po' d'ordine. Molti camminavano scalzi, coi piedi sanguinanti. Tutti avevano le labbra tumefatte e screpolate, la gola arsa. La macchina del comando di divisione andò incontro agli uomini del 186° reggimento guidati dal maggiore Zanninovich. «Come va?», chiese Frattini. Zanninovich allargò le braccia in silenzio. Era uno dei più anziani paracadutisti d'Italia, aveva occupato l'isola di Cefalonia, il suo battaglione aveva fatto faville, in linea, da agosto a novembre. Adesso sembrava Cristo sul Calvario. Verando lo fissò, quasi si vergognasse di stare sull'automobile. E mentre la «mimetica» ripartiva disse in fretta: «Tieni, non ho altro», porgendo a Zanninovich un cartoccio informe. Il maggiore l'aprì: conteneva esattamente dieci prugne secche, di quelle che «fanno tanto bene» per il mal di pancia. Zanninovich si mise a succhiarne una, vide decine di occhi avidi che lo fissavano e distribuì le altre a chi gli stava vicino.

Nel pomeriggio del 5 fu fatta l'ultima distribuzione di acqua: mezzo litro a testa, solo per i reparti di retroguardia. E la marcia riprese. Ogni tanto un uomo cadeva a terra svenuto: gli si gettava una coperta addosso lasciandolo lì, con mezza borraccia accanto.

Quei corpi distesi facevano pensare ad altri corpi caduti in altro modo a Munassib e sull'Himeimat. Quanti eroismi inutili! Il tenente Brandi che col volto sfigurato da una pallottola, una mascella penzolante, guidava ancora i suoi uomini al contrassalto, vincendo la battaglia. E gli uomini che tornavano indietro per dire al signor maggiore: «Vogliamo la medaglia d'oro per il signor tenente, bisogna dargliela». Il maggiore Aurelio Rossi che in agosto, quando Rommel aveva tentato l'ultima offensiva, era andato all'attacco ordinando a un trombettiere di suonare la carica dei bersaglieri, perché lui veniva dai bersaglieri e si era portato nella *Folgore* la tromba, come un guerriero dell'800. Povero, indomito Rossi! Quella notte, nella foga, non si accorse che i suoi uomini saltavano addosso a un reparto tedesco che aveva sbagliato direzione e si fermarono solo quando, dopo averne ucciso alcuni, sentirono gridare «Ferma, ferma, kamarad, kamarad!». Ma due giorni dopo era stato ucciso lui, in un altro scontro valido, contro gl'inglesi.

I comandanti pensavano queste cose, marciando. I più giovani, come il bolognese, erano sempre più assillati dal ricordo delle donne che avevano amato nelle licenze trionfali, con l'uniforme nuova adorna del paracadute. Desideri intensi, folli, brucianti. Visioni fantastiche dei loro corpi, che svanivano quando bisognava fare qualcosa di pratico per tornare



IL CAPORAL maggiore Antonio Andriolo respinse a colpi di mortaio le autoblindo inglesi che intimavano alla *Folgore* di arrendersi. Fu decorato con la medaglia d'oro alla memoria. In totale la *Folgore* distrusse 69 carri armati, uccise 600 nemici e ne catturò 197.

insistenti, dolorose, non appena ci si rimetteva a camminare. Ogni tanto, nella notte, arrivavano notizie dal comando. Ma nessuno se ne curava molto. Un sergente diceva a un paracadutista: «La radio del Comando di corpo d'armata non risponde più». E l'altro con voce rauca: «Chi se ne frega, io vorrei solo un po' d'acqua». Nessuno imprecava più, né bestemmiava più. Gli uomini della *Folgore* si tenevano dentro la gran rabbia in silenzio, impegnati solo a difendere in qualche modo la loro dignità di soldati, di italiani che non volevano essere, a nessun costo, inferiori agli altri, agli stranieri di qualunque nazione.

Durante la notte bisognò abbandonare alcuni automezzi, per mancanza di benzina. Alle tre i resti del quarto battaglione, un'ottantina di uomini comandati dal capitano Cristofori, si fermarono in una specie di vasto catino, troppo stanchi per proseguire. Si disposero in cerchio con le armi in postazione. Ormai avevano solo qualche mitragliatrice, i mitra e le bombe a mano. Cristofori, che era di Udine, possedeva un gagliardetto tricolore con su scritto: *Anin, varin fortune* (Andiamo, avremo fortuna) e lo portava attorno alla cintura. Si era tolta la giubba e sembrava nervoso, i suoi occhi mandavano bagliori strani. Il bolognese se ne accorse quando andò a chiedergli se non era il caso di dare un'occhiata a certi autocarri fermi contro un ciglione, mezzo chilometro più avanti. Il capitano gli disse di andare e il bolognese si allontanò con un sergente e alcuni esperti meccanici. Giunto agli autocarri, vide un'ombra balzare in piedi su un camion, gridando: «Chi va là!». «E tu chi sei?», gli chiese. Quello si presentò con un saluto goffo: era un fante della *Brescia*, lasciato «di guardia» su un autocarro scassato, carico di viveri. «Poi ti mandiamo a prendere», gli aveva detto il suo pignolissimo ufficiale. Da trentasei ore quel disgraziato se ne stava là solo, pieno di viveri ma senz'acqua.

I meccanici ispezionarono gli autocarri e dissero che non si potevano riparare. Il bolognese decise che l'unica cosa saggia fosse mangiare i viveri della *Brescia*. Sventrarono due grandi scatole, una di tonno e l'altra di marmellata e si misero a pescarvi dentro coi pugnali. Poi bevvero l'acqua dei radiatori, e tornarono a mangiare seduti attorno alle latte. Era giorno, ormai, quando udirono i motori avvicinarsi. Il bolognese, assieme al sergente, strisciò sul costone per vedere quanto fossero lontani. Nell'arrancare finirono su degli escrementi, sporcandosi le maniche e i pantaloni. «Anche puzzolenti», disse il bolognese con rabbia, «anche puzzolenti dobbiamo finire.» Giunti in cima al costone, li videro: centinaia di autoblindo, cingolette, carri armati, *jeeps*, che avanzavano inesorabili.

Il bolognese e il sergente tornarono giù, cercando di pulirsi alla meglio con manate di terra. Puzzavano maledettamente e sentivano bruciori di stomaco terribili. Il tonno e la marmellata, quell'acqua arrugginita. In quel momento raffiche di mitra echeggiarono sulla sinistra. Erano gli uomini di Cristofori, che sparavano contro due autoblindo ferme sul ciglione. Il bolognese vide le autoblindo andarsene e tornare quasi subito assieme ad altre, che aprirono il fuoco sul gruppo. "Adesso li ammazzano tutti", pensò. Per gl'inglesi doveva essere un divertimento: quelli della *Folgore* non potevano colpirli e loro li centravano comodi, come al tiro a segno. La sparatoria durò forse quindici minuti, poi il bolognese vide le blindo scendere, accompagnate da altri mezzi, e accerchiare i resti del quarto battaglione. Gl'inglesi, con le armi puntate, intimarono ai paracadutisti di uscire dal cerchio e mettersi seduti per tre. Accanto alle armi abbandonate si vedevano dei fagotti, sparsi qua e là. Erano gli ultimi caduti, e fra essi, agonizzante, c'era il tenente Gaetano Lenci, laureatosi in legge a vent'anni e destinato ad incontrare una morte inutile in quel deserto maledetto.

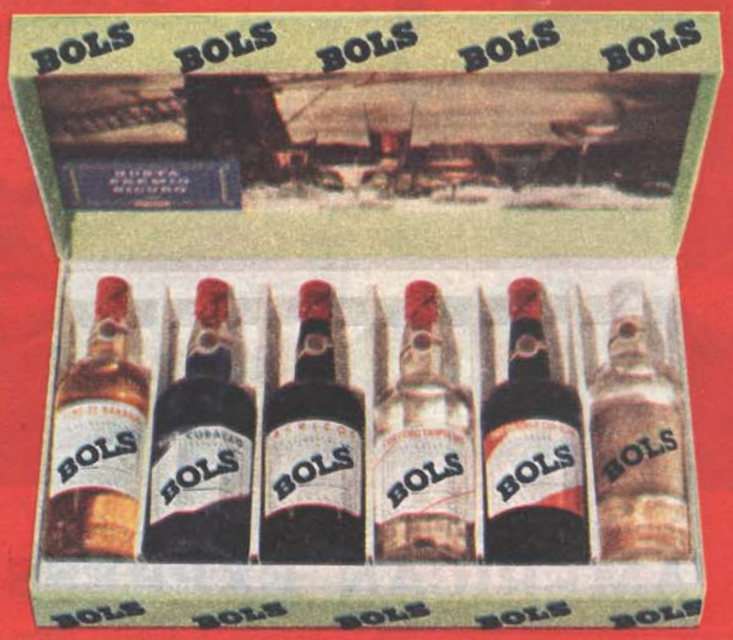
Ma questo il bolognese lo apprese dopo. Gli inglesi non si erano ancora accorti di lui e dei pochi uomini che gli stavano intorno. Ed egli non sapeva che fare, che decidere. Il sergente gli chiese: «Allora, signor tenente?». Il bolognese lo guardò un attimo, poi decise: «Distruggiamo le armi, distruggiamo le armi». Gli uomini lo fecero, lui gettò via la pistola, le bombe a mano, la bussola, cercando di renderle inservibili. Buttò via anche il piccolo zaino che si portava appresso da Deir el Munassib e tenne solo un *necessaire* di pelle acquistato un secolo addietro, durante una licenza. Era «un bell'oggetto», come diceva sua madre, e gli rincresceva disfarsene. Lo mise sotto braccio e sedette accanto ai suoi uomini, che istintivamente si erano messi di nuovo attorno alle latte del tonno e della marmellata. Qualcuno tornò a mangiare, nessuno parlava. A un tratto il sergente, seduto di fronte al bolognese, gli disse: «Ecco che arrivano da noi, signor tenente. Che si fa?». «Nulla, state fermi dove siete.» Il bolognese udì un motore sempre più vicino, sempre più vicino, poi una voce imperiosa che intimava: «Alzatevi, mani in alto!». Obbedirono. Quattro o cinque uomini scesero dall'autoblindo con aria truce, i mitra puntati. Uno di loro strappò al bolognese il cinturone, valutò con una occhiata il *necessaire* e decise di lasciarglielo. Il tenen-

segue

BOLS
DA
AMSTERDAM
1575
ECCO UN REGALO "DIVERSO"

Affidate
il prestigio
dei
vostri auguri
all'antica
e preziosa
qualità di

BOLS
Liqueurs



Dal 1575 la fine del pranzo
si onora con liquori BOLS.

Concessionaria esclusiva per l'Italia:
GANCIA S.p.A. - Canelli.

LUCAS BOLS
Ao 1575

In cassette da 3, 4, 6 bottiglie
tutta una gamma
di famose specialità a vostra scelta
...e in ogni cassetta una
busta-premio sicuro!

RADAR



"Bisogna aiutare la bellezza". Aiutate la vostra sottolineandola, donatele un fascino piú penetrante e sottile con qualche goccia di profumo, con una buona acqua di colonia.



per le vostre vacanze 1963

ecco i nuovi splendidi viaggi

AMERICAN EXPRESS

45 giorni INTORNO AL MONDO
21 giorni in INDIA, NEPAL, PAKISTAN, CEYLON
17/23 giorni in U.S.A.
15 giorni in LIBANO, ISRAELE, GIORDANIA
15 giorni in GRECIA, EGITTO

Chiedete i programmi alla vostra Agenzia American Express a Milano, Firenze, Genova, Napoli, Roma, Venezia.

In India, in America, intorno al mondo l'American Express vi offre viaggi indimenticabili e... un amico prezioso al vostro fianco. Cortese e discreto, conosce perfettamente la lingua e i paesi che visitate: vi aiuterà a capirne le usanze, la gente, le bellezze fuori itinerario.

chi sa viaggiare
viaggia **AMERICAN EXPRESS**
...e non costa di piú!

I TREDICI GIORNI DELLA FOLGORE

te abbassò le mani, quasi in segno di protesta e rimase lì, con la sahariana troppo larga, stracciato e puzzolente, tenendo quell'assurda busta di pelle sotto un braccio. Sentiva una gran voglia di piangere, una gran vergogna di se stesso. Arrivò una *jeep*, scese un ufficialetto biondo, pulito, elegantissimo. Guardò quel gruppo di straccioni prigionieri, disse qualcosa ai suoi uomini, poi si avvicinò al bolognese, come per osservarlo meglio. Gli alamari azzurri col gladio d'oro e il paracadute erano sbiaditi, ma si distinguevano ancora. « *Folgore*? », chiese l'ufficiale vinci-



IL TENENTE
Gaetano Lenci fu l'ultimo caduto della *Folgore*, assieme a pochi altri paracadutisti uccisi il mattino del 6 novembre, quando i resti del quarto battaglione spararono ancora contro i carri inglesi. Lenci fu decorato di medaglia d'argento alla memoria.

tore. « Sì », disse l'ufficiale vinto fissandolo in faccia. Lo inglese gli posò una mano sulla spalla e disse in tono cordiale: *Never mind, never mind, you have done your duty*. (Non prendertela, non prendertela, avete fatto il vostro dovere). Poi gli disse di raggiungere gli altri, là in fondo.

L'estrema retroguardia della *Folgore* scomparve così. Più avanti, un altro gruppo più grosso, guidato da Camosso e Zanninovich, aveva ripreso a marciare. Ma alle tre del pomeriggio dovette fermarsi, un po' per la stanchezza, un po' perché gli inglesi li martellavano con l'artiglieria. Il còraggio e l'ottimismo di Camosso erano proverbiali. A casa, in Piemonte, aveva sette figli, eppure si era rifiutato di rimpatriare ferito, tornandosene in linea. Due mesi prima aveva catturato un generale neozelandese di nome Clifton capitato in mezzo alla *Folgore* per sbaglio, con una battuta memorabile. Il generale tentava di bluffare, dicendo: « Sono venuto ad offrire la resa: accettatela perché siete circondati da forze schiaccianti ». « Bene, bene, lei adesso resta mio prigioniero, poi vedremo le sue forze », aveva risposto Camosso.

Ma quel 6 novembre, alle tre del pomeriggio, neppure Camosso poteva più sentirsi ottimista. Tutto era finito, bisognava solo chiudere la partita con dignità. Ordinò a Zanninovich: « Fai distruggere le armi ». Un capitano sentì e disse: « No, signor colonnello, abbiamo ancora le bombe a mano, non possiamo tradire i nostri morti ». In quell'attimo esplose accanto a loro una granata da 88, le schegge ferirono al mento un ufficiale, sfiorando anche il capitano che voleva « continuare ». Zanninovich lo fissò e chiese: « Continuiamo? ». Il capitano abbassò la testa. Zanninovich diede l'ordine di distruggere le armi, poi disse agli uomini di passare in riga. Mentre lo facevano, un gruppo di mezzi corazzati al comando di un ufficiale si diresse su di loro. Giunti a pochi metri, l'ufficiale inglese diede l'alt e fece scendere i suoi uomini, che si misero davanti ai paracadutisti, spianando le armi. Camosso e Zanninovich non se ne curarono. Il maggiore controllò l'allineamento del reparto, e quando tutti furono bene in riga meno qualche ferito, ordinò: « 187° reggimento *Folgore*, at-tenti! ». Poi si girò di scatto, salutò il colonnello e gli presentò « la forza »: 32 ufficiali, 272 uomini. Camosso rispose al saluto, con gli occhi lucidi. Allora l'ufficiale inglese disse ai suoi uomini di abbassare le armi e anche loro rimasero fermi lì, quasi sull'attenti. Rigido, senza voltarsi, Camosso intimò con voce alterata al suo interprete: « Domanda a quello lì cosa cavolo vuole! ». L'interprete tradusse, l'ufficiale inglese scosse il capo, andò verso i feriti, ne prese due sottobraccio e li aiutò a mettersi in riga, con gli altri. Poi chiese a Camosso se poteva far qualcosa per lui e per i suoi uomini. Più tardi, quando giunsero al comando del reparto che li aveva catturati, Camosso e i suoi ufficiali videro uscire da una tenda un colonnello inglese in pantofole, con il cappotto indosso. Guardò il tenente ferito al mento, pallido, che tremava per la feb-

segue



SONO ARRIVATE ANCHE IN ITALIA

Supp-hose / per uomo

le meravigliose calze riposanti!



Quando indosserete le Supp-hose per uomo per la prima volta, Vi meraviglierete di avvertire un sollievo così immediato: Vi sentirete leggeri, sollevati, dinamici. Perchè Supp-hose per uomo è una calza del tutto nuova:

1° - elastica al grado giusto, fascia perfettamente la gamba, sostiene la caviglia, impedisce i gonfiori e facilita la circolazione del sangue.

2° - è raccomandata dai medici contro la "stanchezza dei piedi".

3° - è una vera calza da uomo: elegante ma sobria, pratica, dura moltissimo. E' pronta in sette colori: grigio medio, grigio scuro, bleu marin, bordeaux, verdone, marrone scuro, nero, e in cinque misure, nei migliori negozi a L. 2.900.

Potete ordinare le Supp-hose anche direttamente inviandoci questo tagliando!

Spett. Santagostino via Palanzone 24 - Milano

vogliate spedirmi contro assegno n. .....

paia di calze supp-hose per uomo colore .....

misura piede .....

indirizzo .....

.....

ESCLUSIVITÀ DI SANTAGOSTINO

UN PRODOTTO "nailon" RHODIATOCE

Studio Damioli 2182



Frutta, vitamine, salute, gioia:
questo vi dà Gó.
Perché solo Gó racchiude
tutta la bontà
e la ricchezza della frutta:
frutta fresca di prima qualità.
Sì, Gó è tutto di frutta...

è proprio frutta!

GÓ

potete scegliere:
ALBICOCCA, PESCA, PERA, MELA
e anche
ARANCIA, POMODORO

ecco cosa bere!



è una specialità
STAR
PRODOTTI ALIMENTARI

OGNI LATTINA VALE 1 PUNTO PER LA RACCOLTA STAR

Troverete i punti per la raccolta in tutti i prodotti Star: Doppio Brodo Star (2 punti), Doppio Brodo Gran Gala con carne di pollo (2 p.), Margarina «Foglia d'Oro» (2 p.), Succhi di frutta «Gó» (1 p.), Polveri per acqua da tavola «Frizzina» (3 p.), Formaggio «Paradiso» (6 p.), Estratto di Camomilla «Sogni d'Oro» (3 p.), Té Star (2 p.), Budini «Popy» (3 p.).

I TREDICI GIORNI DELLA FOLGORE

bre. Si tolse il cappotto e glielo porse. «Ma no, ma no», protestò Zanninovich. L'altro l'interruppe dicendo: «È sempre un onore, per un colonnello inglese, dare il suo cappotto a dei soldati valorosi».

A quell'ora il comando della divisione *Folgore* aveva già cessato di esistere. Alle tre del pomeriggio il generale Frattini aveva fatto partire gli autocarri verso Fuka ed era rimasto con una sola «mimetica» insieme a Bignami, Verando, il colonnello d'artiglieria Boffa e il capitano Caratti di Lanzacco. I reparti della *Folgore* finivano, uno alla volta, nel modo che si è detto. La radio del corpo d'armata non rispondeva più dal mattino. Dopo la cattura di Camosso, la macchina dei generali vagò senza meta nel deserto, finché Bignami e Verando scorsero un gruppo di automezzi che sembravano italiani. Erano vicini al luogo del famoso appuntamento con l'autocolonna. La macchina corse là e venne circondata da tre cingolette inglesi, che poco prima avevano catturato quegli automezzi italiani.

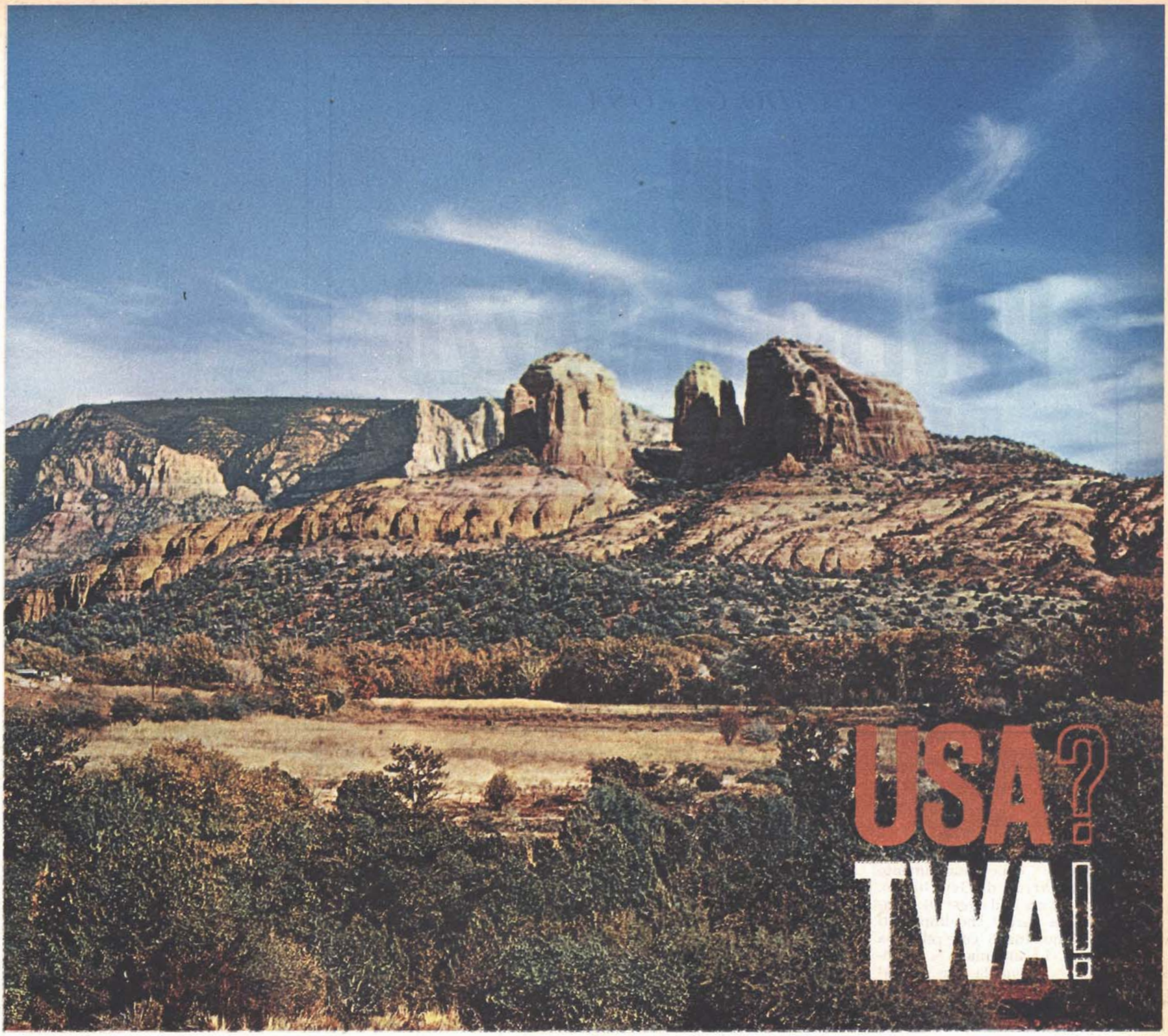
I vincitori fecero scendere tutti, e due ufficiali scrutarono i prigionieri ad uno ad uno. Erano due capitani, che parlavano l'italiano benissimo, con accento leggermente fiorentino. Uno disse, guardando il colonnello Boffa: «Noi ci conosciamo. Io stavo a Napoli quando lei era maggiore, avevo un negozio di tessuti. L'incontravo sempre in tram. Lei andava in caserma, io a bottega». E scoppiò a ridere. Poi fece salire di nuovo Frattini e Bignami nella loro macchina, spiegando agli altri che dovevano separarsi. I due generali italiani vennero portati al comando della Quarantaquattresima divisione e il generale inglese volle salutarli. Ma Frattini non gli strinse la mano. Il generale inglese borbottò qualcosa al suo ufficiale d'ordinanza, poi si ritirò. Un interprete fece sapere a Frattini e Bignami che avrebbero dovuto trascorrere la notte nella loro macchina. Però l'indomani mattina era invitato a colazione dal comandante. Frattini e Bignami si consultarono. Dovevano accettare? Decisero che sarebbe stato bambinesco respingere l'invito, poi cercarono di dormire accovacciati nella «millecento». Prima di appisolarsi Frattini ricordò a Bignami: «Tu dicevi sempre che con questa macchina saremmo arrivati ad Alessandria, e invece, eccoci qua». Bignami sorrise mestamente. Il sogno di arrivare ad Alessandria non l'aveva coltivato solo lui. Rommel si era spinto fino a un centinaio di chilometri da quella meta, e la *Folgore* avrebbe potuto servire per un lancio oltre Alessandria, addirittura sul canale di Suez se ci fossero stati i mezzi, se le nostre forze fossero state pari al compito, se l'Italia... Ma a che serviva rivangare quelle tristezze già discusse mille volte? Lui, Riccardo Bignami, non avrebbe potuto fare più di quello che aveva fatto. Ora toccava agli altri sentire rimorsi della coscienza, se una coscienza avevano. Si accovacciò, cercando di dormire accanto a Frattini. All'alba erano già svegli, colti da un problema imprevisto: come farsi la barba? Non avevano più acqua, ma sapone, lamette e rasoi sì. Si inumidirono il volto con la guazza raccolta sulla capote della macchina, e siccome non bastava aggiunsero saliva, con le dita, sbarbandosi il meglio possibile. All'ora del *breakfast* erano pronti, con le uniformi logore e spiegazzate, ma l'aria abbastanza marziale. Il colonnello inglese fu un ospite cavalleresco e cortese. Frattini e Bignami fecero sforzi eroici per mangiare poco *porridge*, bere una sola tazza di tè, assaggiare signorilmente le uova al bacon, ignorando i filetti di pesce, il dolce e tutto il ben di Dio che adornava quella mensa generalizia, così diversa dalla loro. L'ultimo loro atto di dignità fu di non far capire che erano affamati.

Nei giorni seguenti, i giornali di Londra pubblicarono due dispacci uno della *Reuter* e l'altro dell'*Associated Press*. Diceva il primo: «La resistenza opposta dai resti della divisione *Folgore* è stata davvero ammirevole». Diceva il secondo: «... La divisione *Folgore* ha resistito al di là di ogni possibile speranza...». E dai microfoni della BBC risuonò una frase ancor più significativa: «Dobbiamo invero inchinarci davanti ai resti di coloro che furono i leoni della *Folgore*».

Quei resti stavano intanto viaggiando verso i campi di concentramento. Ogni uomo della *Folgore* sentiva, dentro di sé, che qualcosa si era spezzato definitivamente. E ciascuno intuiva vagamente che non sarebbe stato mai più come prima, che sarebbe uscito dai reticolati diverso, con altre idee, altri progetti, altri pensieri per la testa. Ma l'orgoglio di avere appartenuto alla *Folgore*, l'orgoglio di essersi sentiti uomini veri, uomini degni nel momento in cui tutto stava crollando, nel deserto e in patria, sarebbe rimasto in loro per sempre. Esiste ancora dopo vent'anni, infatti. Ed è giusto.

Livio Pesce

(3 - Fine)



Oak Creek Canion, Arizona

La TWA conosce a fondo l'America

Tucson? Miami? La TWA vi porta in volo, da Roma e da Milano, in tutti i paesi d'America famosi per il sole e per i divertimenti. Con un solo biglietto, con la stessa compagnia aerea per tutta la rotta. Lungo il viaggio, se vi piace, potete visitare molte brillanti città americane senza alcun aumento di tariffa. E con il biglietto di andata e ritorno in classe economica valido 17 giorni (da Milano a New York e ritorno solo L. 280.700 e L. 302.700 da Roma), due persone possono volare al prezzo ordinario di un biglietto di prima classe. Ricordatevi anche che, comprando il biglietto all'estero, risparmiate il 10% sulle tasse di volo negli Stati Uniti. Organizzate subito il vostro viaggio d'affari, o la vostra vacanza, con la TWA - la sola compagnia aerea che serve 15 tra i maggiori centri d'Europa, Asia, Africa e ben 70 importanti città americane. Unitevi anche voi ai 6 milioni di persone che ogni anno attraversano il mondo con la TWA!

Interpellate il vostro Agente di fiducia o il più vicino ufficio TWA.
Roma: tel. 471.141 - Milano: tel. 794.653 - Firenze: tel. 296.856
Genova: tel. 61.641 - Napoli: tel. 391.600

U.S.A. - Europe
Africa - Asia
depend on

TWA

GUIDO GEROSA

UN POVERO RAGAZZO DI NOME PININ

Questa è la storia meravigliosa dell'uomo che ha "vestito" le più belle automobili del mondo. Pininfarina ebbe un'infanzia durissima e cominciò a lavorare a dieci anni, appena finita la quarta elementare: oggi è il mago della carrozzeria

Torino, ottobre

All'interno dello stabilimento Pininfarina di Grugliasco, nella zona sud-ovest di Torino, c'è una parete che impiegati e operai nominano con religiosa deferenza. La chiamano « il muro giallo »: segna la fine del salone delle auto e il principio del « reparto esperienze ». Qui lavora, protetto da un segreto impenetrabile, uno dei più agguerriti stati maggiori della carrozzeria mondiale. Gli estranei devono fermarsi sul limitare e compiere uno sforzo d'immaginazione per raffigurarsi ciò che accade dietro l'invalicabile sipario. Anche ai rappresentanti delle grandi case automobilistiche mondiali, che vengono a Torino per vedere il « prototipo » realizzato per loro da Pininfarina, l'ingresso è severamente vietato: non devono vedere ciò che il mago sta preparando per « gli altri ». Nel rifugio inaccessibile, sotto il segno della « f » minuscola sormontata dalla corona rossa, un centinaio di tecnici e operai riveste le più belle auto del mondo. Ogni mattina, verso le undici, nel reparto entra un uomo piccolo, gli occhi vividi sprizzanti energia, la mascella forte, i capelli candidi pettinati accuratamente, l'abito grigio. Tutti si alzano per salutarlo: è lui, Pininfarina.

L'hanno chiamato « Michelangelo dell'automobile », « Shakespeare della carrozzeria ». Le biografie non arretrano di fronte agli accostamenti più arditi, celebrano con aggettivi vertiginosi l'uomo che ha disegnato l'*Austin A 40*, la *Morris Oxford*, la *Peugeot 404*, la *Lancia Flaminia*, le *Fiat 1100, 1200, 1500*, la *Eldorado Brougham* (il modello più lussuoso della *General Motors*) e tanti altri prototipi di auto prestigiose. Leopoldo del Belgio, Ranieri di Monaco, Bertil di Svezia, Onassis, Livanos, William Holden, l'Aga Khan, Bing Crosby sono suoi clienti. Si racconta che Brigitte Bardot gli abbia rivolto la folle richiesta di carrozzarle un'auto a forma di B. L'anno scorso, il Presidente della Repubblica gli ha concesso di modificare ufficialmente il suo cognome. Invece di Farina, si chiama ora Pininfarina, l'appellativo con il quale ha conquistato il successo. Tutti ne sono stati lieti. L'unico a protestare è il nipotino Pinin che, non potendo chiamarsi Pinin Pininfarina, è ridiventato Andrea.

A sessantasei anni (ha la civetteria di denunciarne due di meno) Pininfarina è un uomo ammirato, ricco, importante. Ma all'inizio della leggenda era poverissimo. Siamo nella Torino inizio del secolo: gli anni del regicidio di Monza, del *café chantant*, delle prime automobili. Battista Farina detto Pinin, nato nel novembre 1895, è il decimo di undici fratelli, che moriranno quasi tutti in giovane età. La sua, in quei tempi amari in cui l'Italia manda per il mondo i suoi emigranti, è una famiglia contadina quasi indigente. La madre prepara il pasto ai ragazzini affamati: ciotole fumanti di zuppa e quattro uova sode tagliate a pezzi. Esattamente dodici pezzi. Undici spariscono subito e gli occhi supplichevoli dei bambini fissano come ipnotizzati il dodicesimo. Di chi sarà?

La madre è il grande affetto di Pinin. Anche oggi, quando la ricorda, gli occhi gli si riempiono di lacrime. Avrebbe desiderato farla felice, ma... Frequenta le scuole solo fino alla quarta elementare, quel che basta però per farsi espellere due volte. La prima ha tirato il calamaio in testa al maestro, la seconda gli ha ficcato una palla di neve nel collo. « Sei una disperazione », si lamenta la madre. « Cosa potrai fare nella vita? » Già, cosa? È inutile mandarlo a scuola. Per fortuna, un'inclinazione ce l'ha. Passa ore intere ad osservare le carrozze ferme nei cortili delle case signorili e le prime goffe automobili. Si procura del legno e sbozza dei modellini in cui cerca di adattare le forme eleganti della carrozza al nuovo veicolo a motore. La madre pensa di asse-



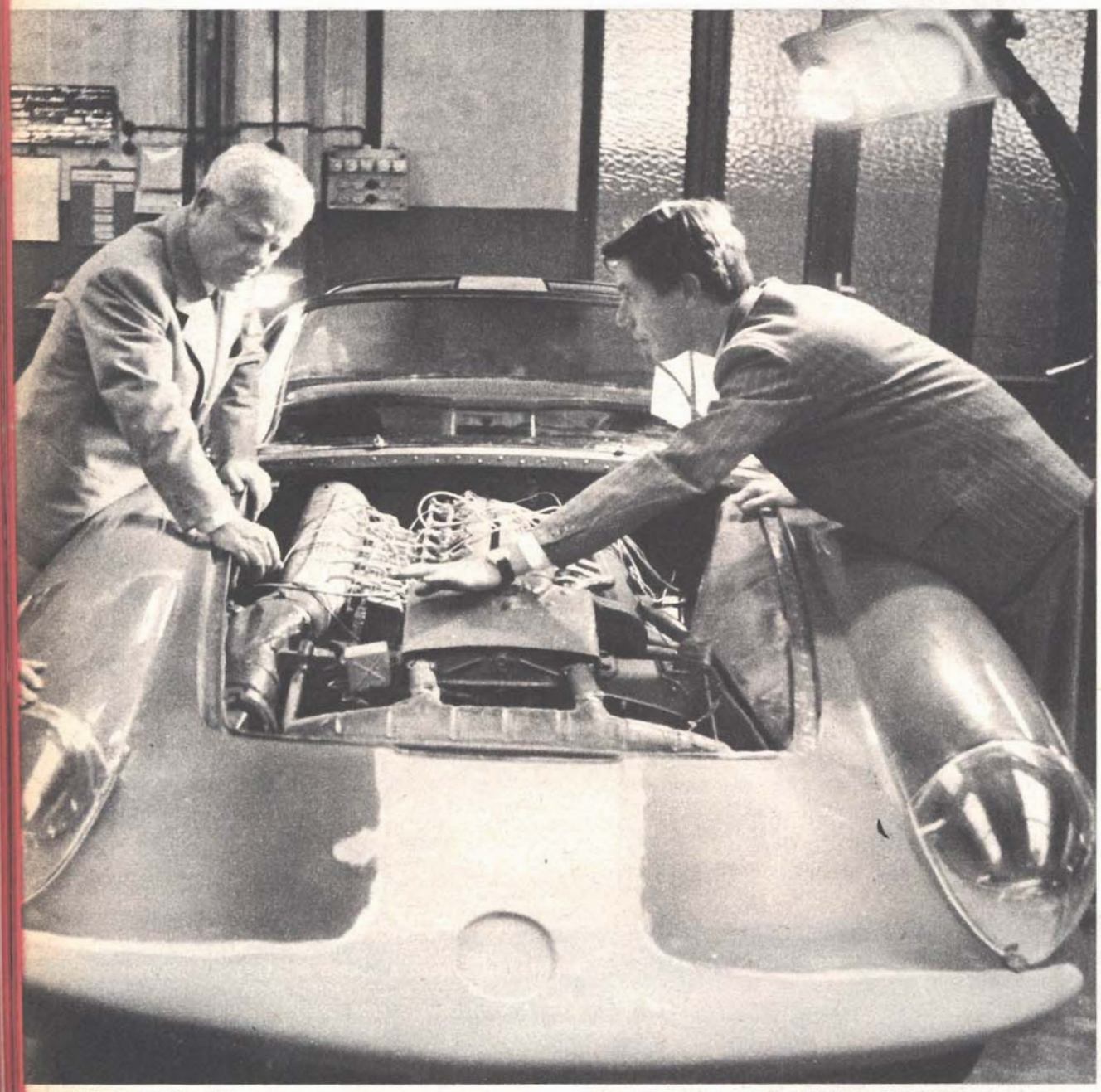


PININFARINA È NATO A TORINO NEL 1895, DA UNA FAMIGLIA
DI POVERI CONTADINI, DECIMO DI UNDICI FIGLI.
A VENTICINQUE ANNI SPESE TUTTI I SUOI RISPARMI
PER FARE UN VIAGGIO IN AMERICA.
IN MEZZO SECOLO HA DISEGNATO
CENTINAIA DI AUTO DIFFUSE IN TUTTO IL MONDO.

IL GRANDE FORD LO VUOLE CON SE'. LUI RIFIUTA



PININFARINA COLLAUDA UNA NUOVA AUTO. IN GIOVENTÙ AVEVA PARTECIPATO CON SUCCESSO AD ALCUNE GARE



PADRE E FIGLIO DISCUTONO UN MODELLO. L'INGEGNER SERGIO FARINA DIRIGE OGGI L'AZIENDA INSIEME CON IL COGNATO

condare questa passione mandandolo a lavorare in un'officina meccanica, l'*Alessio*. Il ragazzo ha dieci anni e impara con entusiasmo. Qualche anno dopo il fratello Giovanni, che ha aperto una modesta carrozzeria, lo prende con sé. Torino è la capitale dell'industria automobilistica nascente: nel 1899 è stata fondata, con 800 mila lire di capitale, la Fabbrica Italiana Automobili Torino. Una bella sigla: FIAT. Un giorno, nel laboratorio Farina, che i torinesi chiamano « la boita » (il buco), capita Giovanni Agnelli. « Mi pareva così meraviglioso che restai senza fiato », ricorda Pininfarina. Agnelli vorrebbe lanciare nuovi modelli di auto. Il ragazzo sedicenne interviene nella conversazione, s'infervora, azzarda giudizi, abbozza disegni. Il fratello gli fa cenni disperati perché stia zitto. Ma Agnelli è incuriosito. « Perché non disegni per me? » Il risultato dell'incontro è la *Torpedo Fiat* a quattro posti modello O, con il *clacson* a pera, il cui prototipo si trova ora al Museo dell'Automobile di Torino.

A diciott'anni Pinin si compra la prima auto. « Io la ottenni a quell'età », racconta, « perciò la regalai anche a mio figlio al suo diciottesimo compleanno. Ma non ho mai voluto farmela prestare da lui, neppure per pochi minuti, perché ricordo il dispiacere che provavo quando i miei fratelli chiedevano la mia. »

Scoppia la guerra mondiale. L'officina produce ora anche motori d'aereo. Pinin se ne entusiasma al punto che impara a volare. Diverrà amico di Brach-Papa e di Ferrarin. L'auto e l'aereo sono il suo pensiero dominante. Legge qualsiasi cosa gli capiti a tiro su quegli argomenti. Così



I TECNICI CHIEDONO CONTINUAMENTE CONSIGLIO ALLA SUA PROFONDA ESPERIENZA. IL SOGNO DI PININFARINA È DI CREARE UNA SCUOLA PER DISEGNATORI D'AUTO

67 segue

con la nuova R8 correte sul velluto e...



frenate a quattro dischi





alta comodità

- Quanto spazio "dentro": in qualsiasi posizione provate il piacere di sentirvi liberi.
- Sedili ampi, supermolleggiati con schienali avvolgenti: solo ora il comfort e l'intimità di una poltrona da salotto, su una vettura di serie.
- Sospensioni a flessibilità variabile con ammortizzatori progressivi e Evigdom; in piena corsa, proverete la dolcezza di chi sta riposando.
- Ogni vibrazione neutralizzata! Viaggiate in un silenzio veramente "signorile".
- Da qualsiasi posto godete una vista totale (ben 2,57 m^2 di cristalli!)
- A vostro gradimento, aria calda o fresca con particolari diffusori, regolabili.
- Vano-bagagli eccezionalmente spazioso e pratico!

alta sicurezza

- 4 freni a disco! Vi garantiscono una frenatura costante, progressiva, mai brusca e sempre efficace ("a freddo", su strada bagnata, ad alte velocità o dopo una lunga discesa).
- 4 ruote indipendenti! Barra antirullio, bracci di spinta che mantengono costante l'allineamento delle ruote posteriori... una tenuta di strada perfetta!
- Il motore Sierra (-5 supporti, 4 cilindri, 956 cm^3 di cilindrata - piú di 125 km. cronometrati a 5.200 giri/min. Potenza massima: 48 CV SAE) vi assicura una ripresa eccezionale.
- Porte posteriori con speciale dispositivo di sicurezza che evita ai bambini di aprirle dall'interno.
- I 5 supporti del motore Sierra riducono al minimo il pericolo di fusioni (anche sull'autostrada a velocità massima).

...ed è economica la R8!

- Consumo: 6,8 litri per 100 km. - Per bollo e assicurazione: 12 CV fiscali!
- Manutenzione: praticamente nulla.
- Il cambio ha rapporti ben dimensionati: la Prima vi dà delle partenze folgoranti; la Seconda è molto elastica a basse velocità; la Terza è irresistibile e la Quarta "nervosa".
- Eliminato l'antigelo! Eliminato il rabbocco dell'acqua! In esclusiva mondiale, il raffreddamento in circuito sigillato con speciale liquido che affronta qualsiasi temperatura!

R8
RENAULT

Nella sua categoria è unica! Dopo averla provata, ne avete l'immediata conferma. Perché solo la nuova R8 vi dà tutto quello che è all'avanguardia della comodità e della tecnica: la R8 è l'autovettura che unisce l'"alta comodità" all'"alta sicurezza" ad un grado sinora mai raggiunto. Un rivoluzionario successo RENAULT!

Con 14 stabilimenti in tutto il mondo, piú di 70.000 dipendenti, oltre mezzo milione di autoveicoli prodotti ogni anno, la RENAULT è una delle piú importanti industrie automobilistiche mondiali, la piú importante di Francia.



Prezzo in Italia L. 985.000

Per prove, prenotazioni, rateazioni: Commissionari S. A. M. distributrice Renault.

Piú di 150 Commissionari, oltre 500 Officine Autorizzate: questa la rete di assistenza Renault, la seconda per importanza in Italia.

RENAULT

RADAR



Dauphine, R4, R8, Floride "S", Caravelle: le 5 vetture successo della tecnica Renault

concepisce un'avida ammirazione per l'America, il Paese dove la curiosità per le esperienze recentissime è diventata febbre. Oggi si vola! Il risparmiatore Pinin ha un gruzzolo da parte, e gli balena alla mente un'idea tanto affascinante quando pazzesca: spenderà tutto per vedere gli Stati Uniti. La tolda della vecchia nave su cui s'imbarca nel 1920 è stipata di emigranti, come nel *Cuore*. La statua della Libertà gli appare in un mattino nebbioso. Farina ha deciso di girare gli Stati Uniti per due mesi, ma dopo dieci giorni il « giro » non è più tale. Pinin si ferma in un luogo che l'ha conquistato: Detroit, l'Eldorado delle automobili. La burocrazia non esiste ancora ed egli viene ricevuto da Henry Ford. Ford è un genio industriale, che giudica gli uomini alla prima occhiata. Dopo aver visto i disegni del ragazzo torinese, gli propone di restare con lui: « Avrai l'avvenire assicurato ». Chi non accetterebbe? Ma Pinin non accetta. « Non mi interessava l'*avvenire*. Volevo un lavoro mio, e senza padroni. » È cresciuto in riva al Po, ma si rivela più americano degli americani.

Guardano i suoi modelli come opere d'arte

Torna a casa e si sposa. La moglie Rosa gli sarà sempre vicina nel lavoro, ma tenendosi in disparte. Evita i Saloni, i ricevimenti, la pubblicità. Nei primi anni di matrimonio, una cosa la preoccupa: Pinin nutre ambizioni sportive. È un male di famiglia. Il nipote, Nino Farina, diventerà campione del mondo di automobilismo. Nel 1921 Pinin affronta in auto il percorso in salita Aosta - Gran San Bernardo. Tre gare. Nella prima arriva terzo. Nella seconda, secondo. Nella terza, primo, stabilendo un *record* che durerà undici anni. Ma è troppo scaltro per non sapere che chi vuol fare troppe cose rimane un dilettante in tutte. Rinuncia alle corse e torna ad accarezzare i telai con mano di scultore.

Nel 1930 diventa « il padrone ». Grazie a un prestito fattogli da Vincenzo Lancia e da altri pionieri, apre uno stabilimento in corso Trapani. Quella sera, gli amici brindano alla nuova industria. Lui se ne va a casa assorto, siede al tavolo da disegno e vi passa tutta la notte. L'indomani mattina è pronta la prima creazione della Pininfarina: la *Lancia Dilambda*. Anno dopo anno, l'artigiano torinese reinventa l'automobile. « Ci sono oggi, nell'auto, delle parti che nessuno saprebbe concepire diversamente da come appaiono », dice un suo collaboratore, « ma quando Pininfarina le volle così, tutti gridarono allo scandalo, al rivoluzionario. » L'industriale cui Pininfarina confidò che voleva realizzare il parabrezza inclinato gli rise in faccia: « Hai mai visto case con le finestre inclinate? ». Oggi tutti i parabrezza sono inclinati.

Nel 1937 presenta a Parigi una *Lancia cabriolet* dalla modernità sconcertante: deve respingere le ordinazioni tanto sono numerose. Nel 1945 disegna la *Cisitalia*, che entra nel Museo d'Arte Moderna di New York come « una delle sei automobili più importanti del nostro tempo ». « D'ora in poi », commenta divertito il direttore di un giornale, « non manderemo più ai Saloni il tecnico automobilistico, ma il critico d'arte. » È preso in parola. I biografi indagano il « mondo interiore » di Pininfarina, analizzano gli « atti creativi » della sua carrozzeria e discutono, con grande serietà, quali delle auto da lui disegnate debbano considerarsi surrealiste, quali espressioniste e quali romantiche.

Ma la seconda guerra mondiale è stata una batosta per Pinin. Non si lavora, c'è crisi. Come non bastasse, un incendio devasta la fabbrica. « M'era rimasta solo la buona reputazione », ricorda Pininfarina. La prudenza consiglierebbe di ricominciare per gradi, sul mercato interno. Ma dentro Pininfarina arde ancora il ragazzo che bruciò i risparmi per vedere l'America. Si avventura sul mercato internazionale. Valletta lo consiglia sulle ditte straniere con cui collaborare. Ancora una volta l'America porta fortuna al mago degli *châssis*. La *Nash-Kelvinator*, l'industria cui egli si appoggia negli Stati Uniti, decide di lanciare le creazioni con una colossale campagna pubblicitaria. « Diffonderemo 45 mila manifesti enormi con la sua foto e il suo nome », gli spiega il presidente della società. « Racconteremo alla radio, alla TV e sui giornali chi è lei, quanti figli ha, cosa mangia. » Pininfarina è sbalordito. « Scusi », obietta, « ma a chi compra le mie auto cosa importa com'è fatta la mia faccia e quanti figli ho? » L'altro ride: « Lei non sa cos'è l'America. Da noi, la gente non si appassiona al lavoro d'un uomo se non vede il suo viso e non sa qual è la sua marca di sigarette. »

È un trionfo, l'apice di una carriera. Nel 1952, al termine della campagna coronata da grandi acquisti, Pininfarina viene invitato a recarsi negli Stati Uniti. Prima di partire fa le ore piccole per molte sere, curvo sulla sua grammatichetta d'inglese. A New York è accolto come uno statista, lo fotografano con una fuga di grattacieli sullo sfondo. Un'associazione culturale italo-americana del Wisconsin gli scrive: « Carissimo signore. Il nome Farina nel passato significava un elemento di pane e tutte l'altre cose derivate dal grano. Ma ora è divenuto sinonimo dell'industria delle manifatture

segue



Regalate
LEGO...

Milioni di ragazzi in tutto il mondo giocano con LEGO, l'istruttivo giocattolo dalle numerosissime possibilità di costruzione. LEGO è adatto per bambini e ragazzi di ogni età. Ognuno può costruire secondo la propria capacità e fantasia.

Regalate LEGO, il gioco che fa più bravi i bambini.



LEGO è in vendita in tutti i migliori negozi di giocattoli, in scatole da regalo, da L. 700 a L. 4000 e in scatole economiche di complemento.

LEGO System

LEGO S. p. A. - Viale Certosa 125 - MILANO



d'automobili qui in America».

Il carrozziere di Torino lavora adesso con le più importanti industrie automobilistiche del mondo: *Peugeot* in Francia, *BMC* in Inghilterra, oltre alle massime Case italiane. Altre società - fra cui una grande firma tedesca - fanno disegnare da lui le loro auto, ma esigono ch'egli non lo riveli. Il nuovo stabilimento, inaugurato nel 1958 alla periferia di Torino, si estende per 80 mila metri quadrati e vi lavorano oltre 1700 persone. Pininfarina allestisce modelli «esclusivi» per re, principi, artisti, miliardari, e «piccole serie», cioè da trecento a tremila esemplari di auto che sono prodotte anche dalle Case in grandi serie, ma che egli rifinisce con fantastica eleganza. In questo tempio dell'automobile sbocciano i «prototipi» di macchine prestigiose che si diffondono in ogni parte della terra. Qui vengono carrozzate tutte le *Ferrari*, tranne le dieci che Ferrari cura personalmente. Negli ultimi due anni sono state confezionate trenta auto «esclusive». Una *Cadillac* «modello unico» richiede l'opera di molte persone e da diecimila a quarantamila ore di lavoro. L'anno scorso, lo stabilimento ha prodotto diciottomila auto di «piccola serie». Vi si producono anche pezzi stampati di lamiera, utensili, porte di frigoriferi.

Lascia ai figli l'"impero" e va a scoprire il mondo

Nel 1959 Pininfarina scrive il capitolo più patetico della sua leggenda. Ha creato un impero automobilistico e improvvisamente abdica. Lo lascia ai figli. I «figli» sono il figlio ingegner Sergio, di trentasei anni, e il genero ingegner Renzo Carli. «Una doppia fortuna», spiega Pininfarina. «Mio figlio si è appassionato al mio lavoro e mia figlia, anziché sposare un medico o un avvocato ha sposato un bravissimo ingegnere, versato nell'aerodinamica.» Tre anni fa Pininfarina, al vertice del successo, decide di cedere loro l'azienda. «In casa mia», dice, «si eredita dai vivi, non dai morti.» Egli sa però che, se abdicasse e rimanesse a Torino, avrebbe continui rapporti con la ditta e tutto continuerebbe come prima. Bisogna che il taglio sia netto. Perciò dice al figlio e al genero, con la sua voce dal forte accento torinese, appena incrinata dalla commozione: «Voi prendete la direzione dell'azienda. E io vado a fare un viaggetto». *Viaggetto* significa 120 mila chilometri in aereo, in 47 tappe e in quattro mesi, per avvicinare i clienti e studiare la produzione automobilistica di tutto il mondo, dalla Russia all'Australia, dal Giappone all'Inghilterra, dal Brasile al Belgio. «Vi prego di una cosa», conclude. «Lasciatemi un ufficio a disposizione. Verrò a sbrigarvi la corrispondenza.»

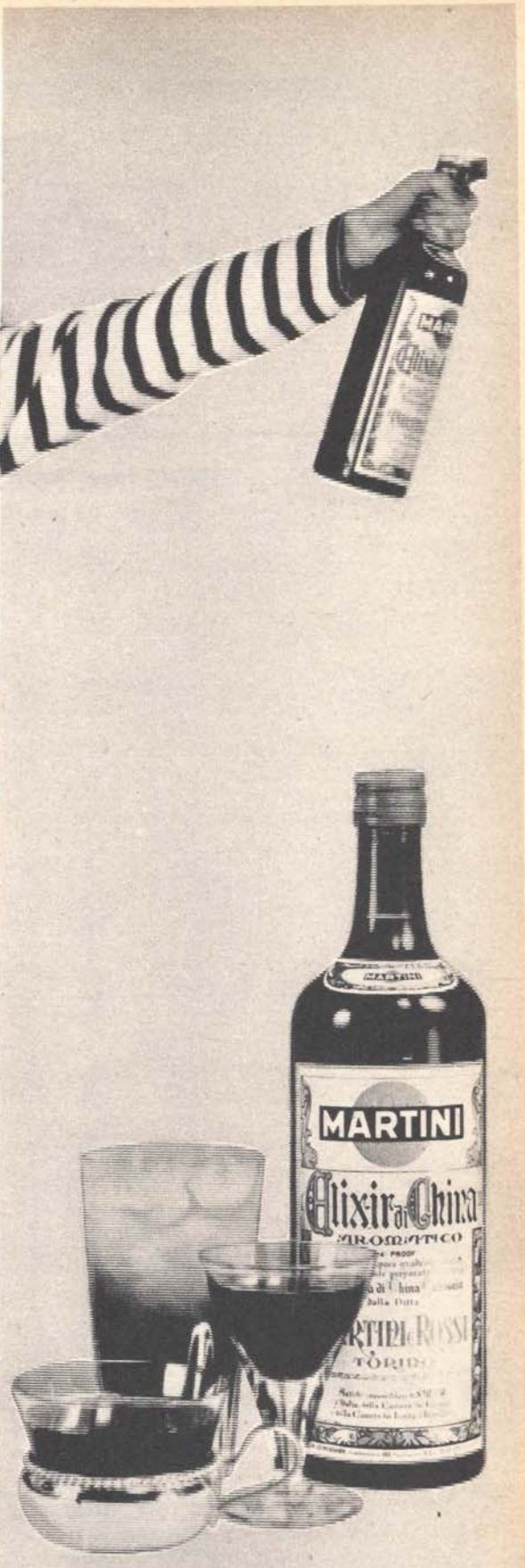
L'uomo dai capelli candidi parte, da solo. Pensa che nessuno si accorgerà del suo viaggio. Invece, il ministero degli Esteri ha inviato una istruzione alle sedi diplomatiche: «Preparatevi ad accogliere Pininfarina. È un ambasciatore del lavoro italiano». Dovunque vada lo attendono discorsi, ricevimenti, omaggi, automobili da lui carrozzate. Re Baldovino lo invita per un *week-end*: a causa di questo impegno, Pininfarina declinerà l'invito di fermarsi più del previsto a Mosca dove, gli fanno capire, una persona desidererebbe vederlo. La persona è Kruscev. A Washington il nostro ambasciatore gli comunica che Eisenhower lo riceverà alla Casa Bianca. Solo per dieci minuti, perché il Presidente è l'uomo più impegnato del mondo. I dieci minuti passano, diventano venti, mezz'ora. Che cosa è successo? Ad Eisenhower è piaciuto quell'uomo vivace, nel quale la commozione ha suscitato un eloquio inglese inaspettatamente fluente. Gli domanda perché si è messo a fare il giramondo a sessant'anni suonati. Pininfarina spiega. Lui non ha studiato la storia e la geografia a scuola, e pensa che non è mai troppo tardi per imparare. Si è messo in viaggio con tanto desiderio di «arricchire» le sue conoscenze, dopo aver riposto nella valigia una mezza dozzina di libri che lo aiutassero, ma di quelli semplici, scritti in modo facile, chiaro. Così, mentre gli altri vanno in pensione, lui parte alla scoperta del mondo. Eisenhower sorride, ammirato. Poco tempo dopo inaugurerà quella fase della sua presidenza che è stata chiamata «diplomazia personale», una serie di viaggi per il mondo...

Al ritorno, comincia la nuova vita di Pininfarina. Si alza alle sette ed esce dal suo appartamento di corso Stati Uniti, arredato con gusto sobrio, per una passeggiata di sette-otto chilometri a piedi. Poi sale sulla sua auto, una *Florida* con l'interno turchese, che guida sempre da sé (nei viaggi lunghi l'autista gli sta al fianco, ma non tocca mai il volante) e alle dieci entra nello stabilimento. «Non arrivo prima» dice, «perché altrimenti sembrerebbe che venissi a lavorare.» Vi trascorre il resto della mattinata, buona parte del pomeriggio, spesso anche il sabato e la domenica. Detta lettere, suggerisce una traccia per le risposte, legge cumuli di ritagli di stampa sulle sue creazioni, non disegna più ma fornisce ai disegnatori una quantità di spunti. A tutti spiega, convinto, che con lo stabilimento lui «non c'entra per niente», che a tutto pensa fuorché a lavorare. Nelle ore libere si interessa di tutte le arti, fa il mecenate, gioca a golf, va al *Rotary*, riceve gli amici, si diverte con i nipotini.

segue



liscia
calda
al selz



mantiene
sano
come
un
pesce

chinamartini

PININFARINA *(continuazione)*

Il suo temperamento vulcanico si rispecchia nel suo ufficio. Dietro la scrivania, ricoperta in pelle avana come l'interno d'una fuoriserie, c'è una multicolore collezione di modellini di vecchie auto. Un'altra collezione simile a questa, che era allineata su un tavolo, è stata prestata a un grande gioielliere parigino per una « vetrina » in *Place de l'Opéra*. Un mappamondo emerge dalla babele cartacea che il « Commendatore » (qui lo chiamano tutti così) ha vietato di spostare, perché in quel disordine egli si orienta con prodigiosa sicurezza. In una vetrina è custodito il costume da *torero*, bianco e oro, di Dominguin. Vicino ad esso sono allineate alcune bizzarre sculture giapponesi in legno.

In questo ambiente i collaboratori si sforzavano di adeguarsi al ritmo vertiginoso dell'attività del commendatore, talvolta per diciotto ore al giorno. Pininfarina (lo mostra anche la sua leggenda) non è un carattere facile. Quando si arrabbia, fa sul serio. « Ma si irrita », spiegano, « solo se un dipendente commette una dimenticanza o trascura il lavoro. È sempre disposto a scusare l'incompetenza, l'errore: mai la negligenza. » Ha una memoria di ferro: ricorda, parola per parola, lettere di dieci anni fa. Ama vestire bene e per le camicie si sceglie un colore azzurrino, « esclusivo » come le sue automobili. Le giacche sportive lo scandalizzano. Non è un raffinato della tavola, anche se i francesi gli hanno assegnato l'Ordine del *Tastevin*, destinato agli squisiti intenditori dei vini. Deve seguire, anzi una dieta rigorosa. Quand'è costretto ad infrangerla, ai pranzi in suo onore, il giorno dopo percorre dodici chilometri anziché otto.

È uno degli uomini più « insigniti ». Cavaliere del Lavoro, Gran Croce dell'Ordine di Malta, membro della Reale Società delle Arti di Londra, diploma della Sorbona. Gli onori e il successo hanno cancellato le due afflizioni della sua giovinezza: la bassa statura, che ora non lo preoccupa più, e la miseria. Il suo lavoro l'ha reso popolare dovunque. Quando fece tappa in India, durante il viaggio del 1959, centinaia di ragazzi indiani lo acclamarono. Certo, essi non possedevano un'auto disegnata da lui, ma le avevano viste nei parcheggi. Sapevano che se le automobili si assomigliano, in un certo qual modo, in tutto il mondo, ciò si deve al *suo* stile. G.W. Harriman, presidente della *British Motor Corporation*, ha detto: « Abbiamo esportato tre milioni di automobili in 150 Paesi. Denominatore comune: Pininfarina ». E un giornalista francese ha scritto: « Il suo epitaffio sarà: ha contribuito all'avvicinamento dei popoli e all'uniformità dei parcheggi ».

Guido Cerosa

CALDO E NUOVO... IL COMFORT CHE AMATE

Personale nel gusto... accogliente e distensivo nel tepore invitante, sicuro... un tepore diffuso e amico: il ricco tepore di una casa riscaldata con ESSO.

ESSO CASA... tepore felice!

ESSO DOMESTIC per riscaldamento centrale - ESSO SPLENDOR per riscaldamento autonomo

LE AUTO DEGLI ALTRI

Ecco le vetture più diffuse nelle maggiori nazioni del mondo: Stati Uniti, Inghilterra, Germania, Francia, Giappone e Russia











STATI UNITI: 76 MILIONI DI AUTOVEICOLI INVADONO LE STRADE

Con un parco di oltre 76 milioni di veicoli, di cui 64 milioni di automobili, gli Stati Uniti sono alla testa delle statistiche mondiali, sia per numero assoluto sia come densità: un'automobile ogni tre persone. L'industria statunitense ha prodotto nel 1961 oltre cinque milioni e mezzo di autovetture, produzione pari a quella di tutti gli altri Paesi messi insieme. Questa produzione massiccia ed il mercato che essa serve determinano le caratteristiche delle macchine, per cui, dopo un breve periodo di entusiasmo per le piccole vetture europee, gli americani sono tornati alle loro auto mastodontiche.

La potenza media delle macchine americane è di 200 CV, mentre in Europa è sui 40 CV: questa enorme differenza è dovuta non solo alle diverse dimensioni e al diverso peso delle automobili, ma anche all'assoluta necessità di disporre di vetture capaci di scattare velocissime fino a raggiungere la velocità obbligata, onde non intralciare il traffico. Potenza uniforme e traffico ordinatissimo sono le uniche risorse per poter fronteggiare il fenomeno della motorizzazione nelle proporzioni americane, oltre a tempestive misure per quanto riguarda la costruzione di nuove strade e la pianificazione dei centri urbani.

Tre sono le grandi industrie: *General Motors, Ford* e *Chrysler*, nell'ordine. A causa della dura lotta con la concorrenza, molte ditte sono scomparse nel dopoguerra, e dei costruttori minori rimangono adesso solo *Willys, Studebaker* e *American Motors*. I produttori americani badano per ora soprattutto al mercato interno: sono sensibili alle importazioni, ma i loro modelli sono poco adatti all'esportazione.



CADILLAC
SEDAN DE VILLE
LA PIÙ LUSSUOSA

Motore V-8 di 6395 cmc., cambio automatico, aria condizionata calda e fredda, lunghezza metri 6,15, 200 km. orari.



CHEVROLET
IMPALA
LA MARCA PIÙ VENDUTA

Motore V-8 di 4637 cmc., 172 CV, lunghezza metri 5,32, peso 1600 kg., velocità massima 230 km. all'ora.



FORD FALCON
LA GIARDINETTA
PER LE VACANZE

Motore a sei cilindri di 2786 cmc., 101 CV, lunghezza m. 4,60, 135-145 km. orari, peso 1040 kg., carico utile 600 kg.





PLYMOUTH FURY
IL CAMBIO
A PULSANTI

Motore V-8 di 5211 cmc., 230 CV, sospensioni anteriori indipendenti,
cambio delle marce con leva sotto il volante, oppure con il comando a pulsanti,
lunghezza metri 5,13, sei posti, velocità da 160 a 180 km. orari.

GRAN BRETAGNA: SI PREPARA A CONQUISTARE IL MERCATO COMUNE EUROPEO

Messa di fronte alla eventualità di entrare a far parte del Mercato Comune Europeo, l'industria automobilistica inglese sta per affrontare il problema della conversione delle misure. Dal canto loro, le autorità devono risolvere un'altra grossa questione, quella del senso di marcia, da uniformare al modulo europeo: in Inghilterra, com'è noto, si circola sulla sinistra. Gli inglesi, però, si trovano avvantaggiati nelle esportazioni, dato che sulla fabbricazione non gravano tasse, essendo queste conglobate in un unico tributo da pagare all'atto dell'acquisto e richiesto solo sul mercato interno. L'ampia gamma dei modelli inglesi comprende virtualmente tutti i tipi, dal più economico a quello di gran lusso: le possibilità di esportazione sono perciò notevoli. Caratteristiche comuni di questa produzione sono la linea piuttosto conservatrice e la potenza minore rispetto alle vetture italiane di analogo tipo: ne consegue una guida meno brillante di quella cui gli italiani sono abituati sui loro modelli.

Con 7.700.000 autoveicoli, di cui 6 milioni e 300 mila vetture private, l'Inghilterra è molto avanti nella scala europea della circolazione e ha la maggiore densità automobilistica del mondo rispetto alla superficie del territorio e allo sviluppo della rete stradale: 23 macchine per ogni chilometro di strada. Il 95 per cento dell'intera produzione è nelle mani di cinque gruppi: *British Motor Corporation* (Austin, Morris, MG, Austin Healey, Riley e Wolseley), *Rootes* (Hillman, Humber, Sunbeam e Singer), *Standard Triumph*, *Ford* e *Vauxhall*. Vi sono poi altre Case specializzate, tra cui la famosa *Rolls Royce* e la *Jaguar*.



FORD CONSUL 315
VETTURA MEDIA
PER LE FAMIGLIE

Motore a quattro cilindri di 1499 cmc., 64 CV di potenza, freni a disco anteriori, lunghezza metri 4,33, larghezza metri 1,66; peso 940 kg., bagagliaio amplissimo, velocità 135 km. all'ora.



MORRIS MINI MINOR
PICCOLA DI FUORI
GRANDE DI DENTRO

Motore anteriore trasversale di 848 cmc., trazione anteriore, 31 CV, peso 557 kg., lunghezza metri 3,65, 119 km. orari.



JAGUAR MARK II
ELEGANTE
COMODA E VELOCE





TRIUMPH HERALD
STILE
TIPICAMENTE INGLESE

Motore a quattro cilindri di 1147 cmc. di cilindrata, potenza 44 CV,
lunghezza metri 3,89, velocità 128 km. all'ora,
ruote anteriori e posteriori indipendenti con balestre trasversali, peso 775 kg.



Motore a 6 cilindri in tre versioni:
2483 - 3442 - 3781 cmc.,
velocità da 170 a oltre 200 km.



SUNBEAM ALPINE
MODELLO SPORTIVO
A DUE POSTI

Motore a quattro cilindri di 1592 cmc., 85 CV, freni a disco anteriori,
sospensione anteriore a ruote indipendenti, lunghezza m. 3,94,
tetto a cupoletta asportabile, velocità 160 chilometri all'ora, peso 944 kg.

GERMANIA: LA PRODUZIONE STA AUMENTANDO A RITMO VERTIGINOSO

Nel quadro del miracolo economico tedesco di questo dopoguerra, l'industria automobilistica non poteva essere da meno: essa, infatti, è al primo posto in Europa, con circa due milioni di vetture prodotte durante lo scorso anno, superando ampiamente Francia, Inghilterra e Italia. Metà della produzione viene esportata: la Germania occidentale è perciò il Paese che vende più automobili nel mondo, non solo nell'ambito del Mercato Comune, ma in ogni continente, aiutato anche dalla fama che circonda i prodotti tedeschi. Contemporaneamente, i tedeschi importano molte vetture straniere, specie italiane, con preferenza per le utilitarie. La circolazione aumenta in modo vertiginoso: quest'anno l'incremento dei veicoli sarà di un milione e mezzo, per cui le vetture e gli autocarri in circolazione supereranno gli otto milioni. Attualmente il rapporto è di un autoveicolo ogni 9 abitanti (in Italia, uno ogni 17).

I tedeschi non solo hanno molte automobili, ma ne fanno un grande uso, grazie a una rete autostradale di notevole sviluppo, al basso prezzo della benzina e alle tasse ridotte. La preferenza va alle cilindrate medie, mentre l'aspirazione di ogni cittadino è l'acquisto di una *Mercedes*. La tecnica costruttiva presenta alcune caratteristiche che si osservano con frequenza, come il motore posteriore, il raffreddamento ad aria e i motori a due tempi, perfezionati in Germania come in nessun'altra parte del mondo. In testa alle vendite è sempre la *Volkswagen*, con il suo modello 1200 che resiste con successo dall'anteguerra e viene esportato in tutto il mondo, ma vi sono già in circolazione un milione e mezzo di *Opel* e *Ford Taunus*.



PORSCHE 1600 COUPÉ DESTINATA AGLI INTENDITORI

Motore posteriore raffreddato ad aria, quattro cilindri, 1852 cmc., (anche 2000 cmc. nel tipo « Carrera »), 60 CV, lunghezza m. 4,01, larghezza m. 1,67, velocità 160 km. all'ora.



NSU PRINZ 4 DALLA MOTOCICLETTA ALL'UTILITARIA

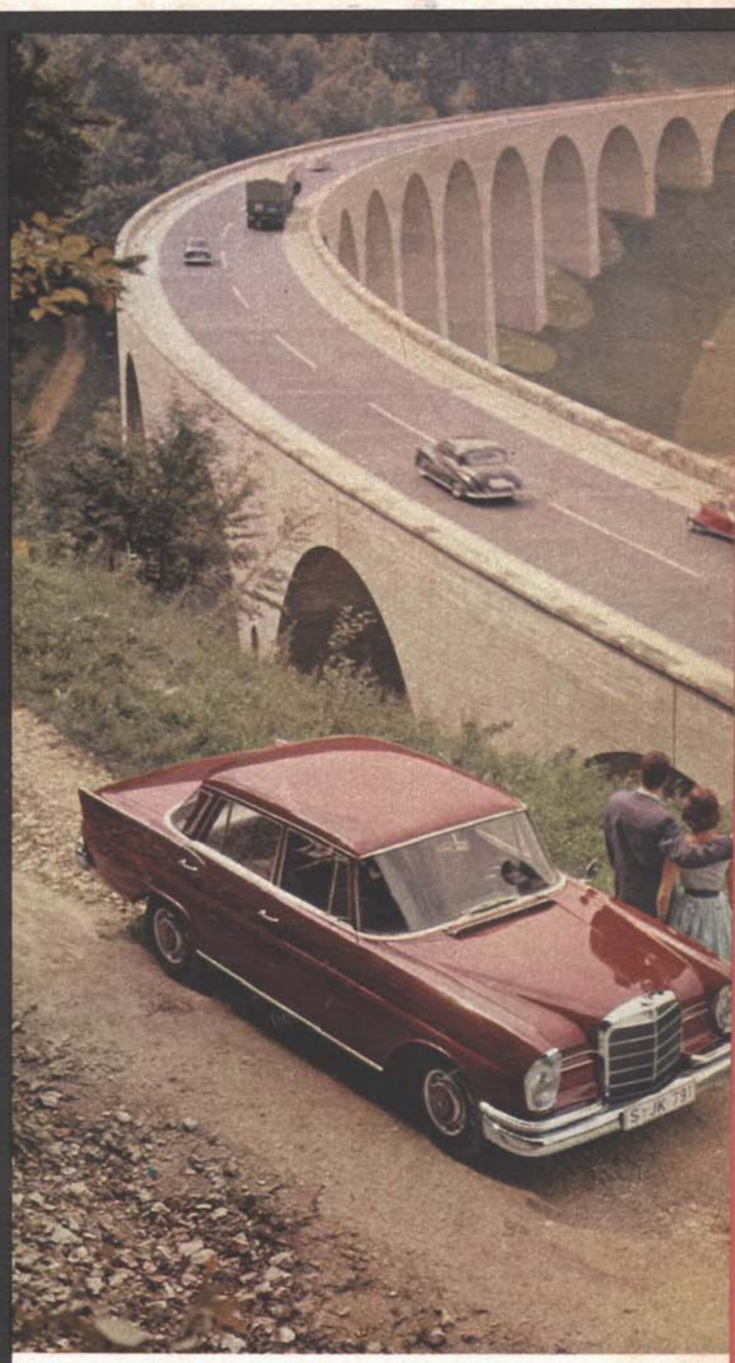
Motore posteriore a due cilindri di 598 cmc., 30 CV, raffreddamento ad aria, ruote anteriori indipendenti, lunghezza m. 3,44, velocità 120 km. orari.





FORD TAUNUS 17 M
UNA SAGOMA DIVERSA
DAL CONSUETO

Motore anteriore a quattro cilindri di 1498 o 1698 cmc., carrozzeria molto ampia, ruote anteriori indipendenti, lunghezza metri 4,45, velocità 130 (oppure 135) km. all'ora.



MERCEDES 220 SE
UN NOME
DI PRESTIGIO

Motore 6 cilindri, 2195 cmc., freni a disco, peso 1327 kg., velocità 172 km. all'ora.



OPEL REKORD
LA GENERAL MOTORS
IN EUROPA

Motore 4 cilindri, 1488 cmc., lunghezza m. 4,51, velocità 128 km. all'ora.

FRANCIA: MOLTI MODELLI POPOLARI E DI MEDIA CILINDRATA

L'industria automobilistica francese si orienta soprattutto verso le vetture popolari e medie, con pochissimi esempi di modelli dalle prestazioni elevate e uno solo di lusso, che peraltro non utilizza un motore nazionale. L'anno scorso vi è stato un periodo di crisi, con una forte contrazione nelle esportazioni (410.338 autovetture nel 1960 e sole 314.866 nel 1961). La domanda del mercato interno aumenta lentamente, in quanto la densità automobilistica (un autoveicolo ogni 6 abitanti) è già la maggiore dei Paesi del Mercato Comune: in Francia circolano infatti quasi otto milioni di vetture e autocarri.

La gamma dei modelli presenta esempi sorprendenti: dalla famosa *Citroen 2 CV*, in cui la estetica è stata sacrificata a vantaggio dell'economia e della semplicità, all'altro tipo della stessa marca: la *DS 19*, una vettura che ha anticipato i tempi per ciò che riguarda molte soluzioni tecniche. La straordinaria diffusione dell'automobile in Francia appare sconcertante se si pensa che la benzina è più cara che in Italia: tuttavia i costruttori non pensano che il mercato sia saturo, anche indipendentemente dalle prospettive aperte dal Mercato Comune. I problemi che li preoccupano sono invece quelli della saturazione della circolazione, dell'insufficienza di parcheggi (un milione 600 mila vetture nella sola regione parigina) e dell'eccessiva fiscalità. Continuando di questo passo, gli esperti calcolano che la superficie occupata dai veicoli motorizzati sarà superiore a quella delle strade. Le Case costruttrici sono tredici, ma le quattro principali - *Renault*, *Citroen*, *Simca* e *Peugeot* - monopolizzano il novantotto per cento della produzione.



PEUGEOT 404 DISEGNATA DA PININ FARINA

Motore 4 cilindri di 1618 cmc., velocità 140 km. all'ora, lunghezza m. 4,42, larghezza m. 1,62, 72 CV, ruote anteriori indipendenti, peso 1020 kg. per la berlina.



CITROEN DS VIAGGIO IN POLTRONA

Motore 1911 cmc., 83 CV, tutti i comandi idraulici, sospensioni regolabili.



CITROEN 2 CV BRUTTA MA BUONA

Due cilindri, 425 cmc., trazione anteriore, velocità 90 km. all'ora.



RENAULT R 8 SPAZIOSA ED ECONOMICA

Motore posteriore di 956 cmc., 48 CV, peso 725 kg., sistema di raffreddamento sigillato, lunghezza metri 4, freni a disco su tutte le ruote, 125 km. all'ora.



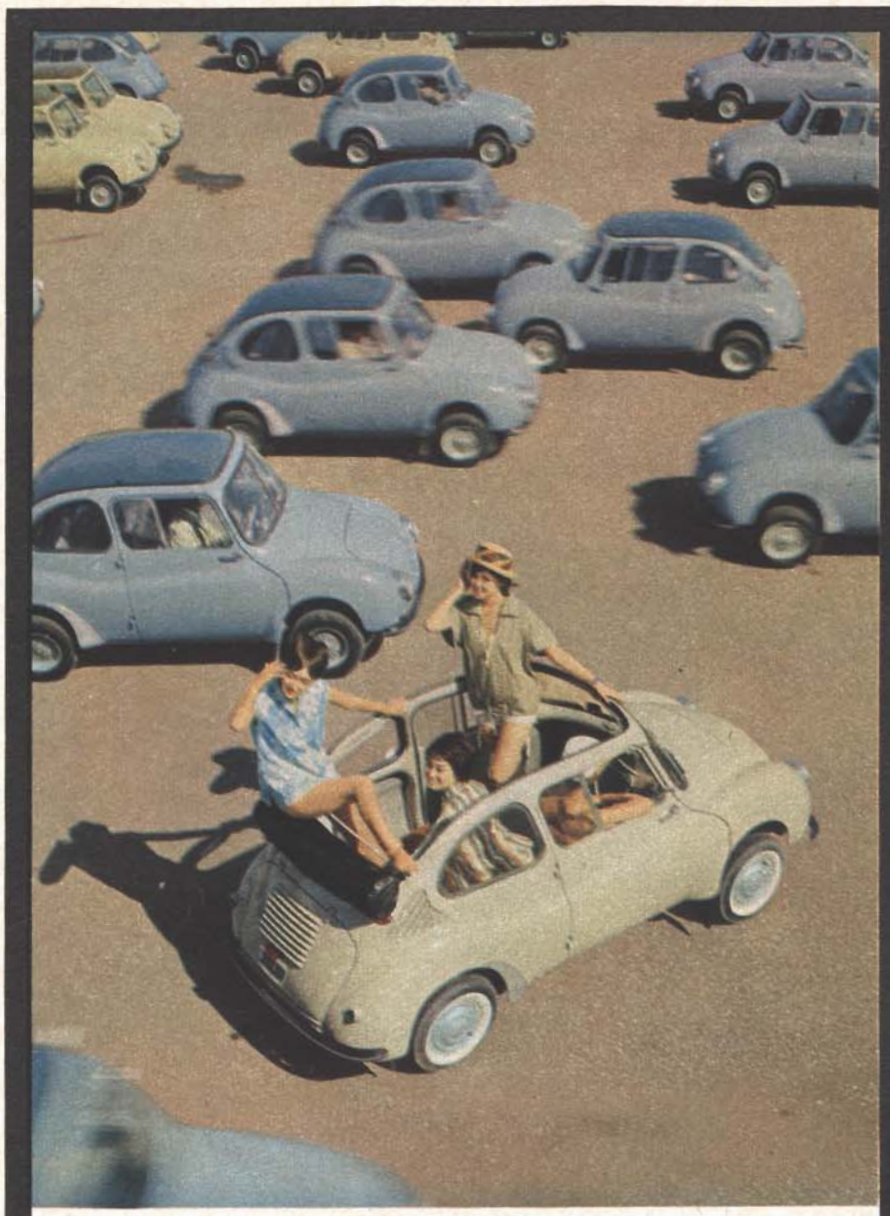
SIMCA 1000
LA MODA FRANCESE
VUOLE GLI SPIGOLI

Motore posteriore di 944 cmc., 45 CV, sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, lunghezza metri 3,80, larghezza metri 1,34, peso 698 kg., consumo 6,4 litri ogni 100 chilometri, tutte le marce sincronizzate, quattro posti, quattro portiere, velocità massima 120 chilometri all'ora.

GIAPPONE: HA CHIESTO L'AIUTO DEI CARROZZIERI TORINESI

In Giappone circolavano alla fine del 1961 un po' meno di due milioni e mezzo di veicoli, dei quali solo 637.000 erano automobili: il rapporto è quindi di un'automobile ogni 147 abitanti. Apparentemente non esiste una « minaccia » dell'industria giapponese, ma se si osservano le cifre di produzione si constata che nello stesso anno il Giappone ha prodotto 813.879 veicoli: più dell'Italia (759.140). Benché la produzione sia ancora prevalentemente di tipo industriale, i costruttori nipponici si stanno preparando per un'offensiva massiccia non solo sui mercati asiatici, ma anche su quelli europei: altrimenti non si giustificherebbe la loro preoccupazione di procurarsi firme ben note, come quelle di Pininfarina e di Michelotti, due famosi *stylists* torinesi, da apporre sulle carrozzerie delle vetture in preparazione per l'anno prossimo e per il 1964. Gli industriali nipponici potrebbero infatti copiare la linea come copiano le soluzioni tecniche: ma per poter avere la certezza del successo presso il pubblico europeo e americano debbono poter usare ufficialmente il nome del creatore.

Le fabbriche giapponesi, la cui potenzialità industriale è notevole, si stanno orientando verso due produzioni diverse: macchine superutilitarie (incluse quelle a tre ruote, che in Europa non incontrano più il favore di nessuno) per soddisfare il mercato interno, a un livello economico ancora inferiore al nostro, e una serie di vetture adatte all'esportazione. Gli esempi sono chiari: dalla piccolissima *Subaru* alla copia delle lussuose vetture americane. Nell'operazione i giapponesi sono aiutati dal costo *assai basso della manodopera.*



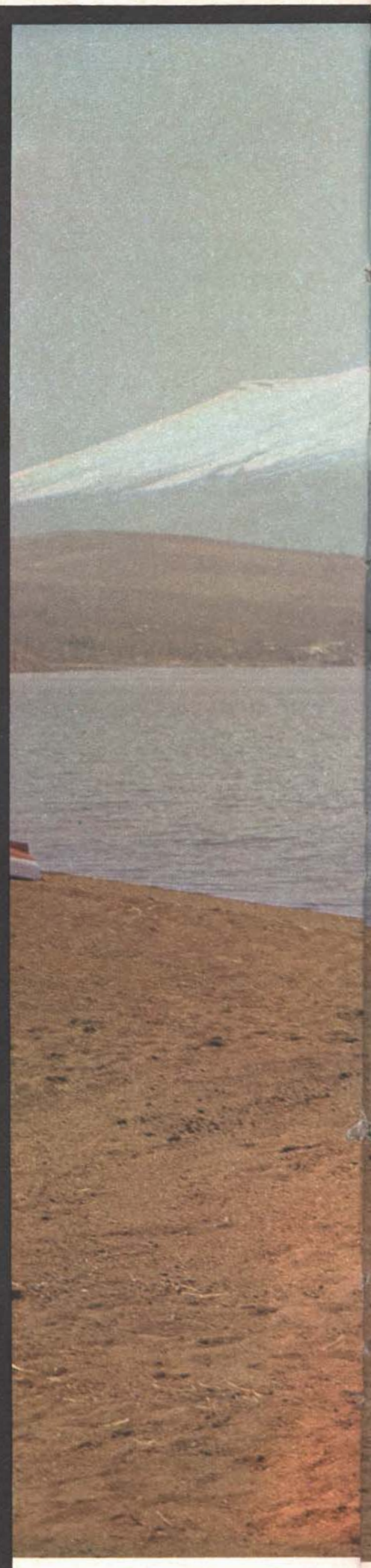
SUBARU 360
LA POPOLARE NIPPONICA

Motore posteriore a 2 cilindri di 356 cmc., raffreddamento ad aria, tre marce, lunghezza m. 2,99, velocità 83 km. orari.



SUBARU 360
QUATTRO POSTI
IN CABRIOLET

Sospensioni indipendenti, consumo 4 litri ogni 100 chilometri, 16 CV, larghezza m. 1,30, peso 385 kg.





MITSUBISHI COLT
L'UTILITARIA
DI LINEA ITALIANA

Motore posteriore a 2 cilindri di 600 cmc., 25 CV, raffreddamento ad aria con turbo-ventilatore, tre marce, sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, quattro posti, due portiere, peso 530 kg., lunghezza metri 3,16, larghezza metri 1,39, consumo 4 litri e mezzo ogni 100 km., velocità 100 chilometri all'ora.

RUSSIA: L'AUTOMOBILE E' ANCORA UN OGGETTO DI LUSSO

Gli autoveicoli circolanti in Russia ammontano a 4 milioni 280 mila, ma di essi appena 730 mila sono vetture: ciò corrisponde a un'automobile ogni 276 abitanti, un livello al di sotto del quale si trovano in Europa solo l'Ungheria (434), l'Albania (813), la Bulgaria (842) e la Romania (1840). La struttura della società sovietica ha fino a oggi limitato la costruzione di veicoli per uso privato, e il programma non prevede cambiamenti in un prossimo futuro. Su sessanta modelli di automezzi ora prodotti, solo cinque rappresentano automobili, e appena tre sono fabbricati in grande serie: la *Zaporozhie*, la *Moskvic* e la *Volga*. La *Ciaika* e la *Zil* vengono costruite unicamente su ordinazione e sono riservate a ministri, alti funzionari e ospiti di rilievo. Complessivamente nel 1961 sono state prodotte 149 mila automobili: molto poche rispetto ai 220 milioni di abitanti dell'Unione Sovietica. I modelli sono tutti recenti: la *Moskvic* è del 1956, la *Volga* del '58, la *Zaporozhie* del '60, la *Ciaika* e la *Zil* dell'anno scorso.

Tutti i cinque tipi di vetture hanno un potente sistema di riscaldamento e serbatoi amplissimi. Ciò permette di resistere alle variazioni di clima (da 30 gradi sotto zero a 40 sopra) e di compiere lunghi viaggi senza dover ricorrere ai distributori, che sono rari: a Mosca ne esistono appena una diecina, e lungo le strade di comunicazione sono disseminati a un centinaio di chilometri l'uno dall'altro. Per la consegna di una macchina bisogna aspettare a lungo: non meno di due anni per una *Zaporozhie* o una *Moskvic*, di più per la *Volga*. I prezzi non sono incoraggianti e, d'altra parte, le fabbriche non prevedono la vendita a rate.



MOSKVIC 407 ROBUSTA POCO VELOCE

Motore 1358 cmc., tre marce, velocità 115 km. all'ora, consumo l. 6,5 ogni 100 km.



ZAPOROZHIE LA PICCOLA A 4 POSTI

Motore posteriore 748 cmc., consumo 6 litri ogni 100 km., velocità massima 90 km.



VOLGA M 21 PER VIAGGI SULLA NEVE

Motore 2445 cmc., tre marce, *chassis* piuttosto alto, velocità 135 km. all'ora.



ZIL 111 L'AMERICANA DI MOSCA

Motore 8 cilindri 5981 cmc., consumo 23 litri ogni 100 km., velocità 170 km. all'ora.

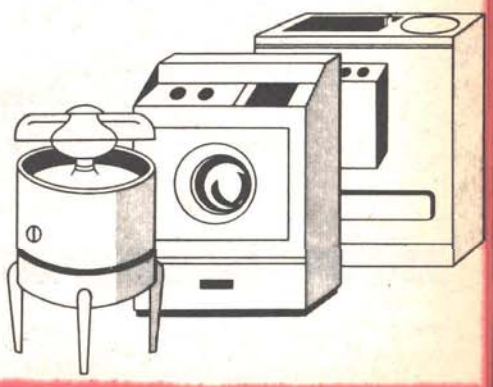


CIAIKA RISERVATA AI MINISTRI

Motore 8 cilindri di 5506 cmc., 195 CV, trasmissione automatica, comando marce a pulsanti, lunghezza metri 5,60, larghezza metri 2, sette posti, consumo 18 litri ogni 100 chilometri, velocità 160 chilometri all'ora.



Per la vostra lavatrice
un detersivo speciale: DIXAN!
Il superdetergente a schiuma frenata
più venduto nel mondo!



il segreto di un'ottima scelta....

l'impermeabile confezionato con

tessuto YOL

terital-cotone "SCALA D'ORO"

65% 35% impermeabilizzato Scotchgard



SCALA D'ORO * PRODOTTO DI QUALITÀ * RHODIATOCE

Sono tessuti "nuovi"
dai pregi veramenti eccezionali
per la migliore qualità dei filati impiegati
e per i particolari accorgimenti tecnici
di tintura e di impermeabilizzazione.

I tessuti YOL "terital"-cotone "Scala d'Oro"
sono prodotti esclusivamente dalle seguenti ditte:
Tess. Ser. BERNASCONI-COTTINO e GARRINO - ISIS - I.T.A.S.
MOCCHETTI - F.LLI PEDUZZI - G.F. PIROVANO
- STAR - FELICE TABASSO.

Il nome "Terital" è marchio depositato di proprietà della Società Rhodiatoce

Pala pubblicità 82 0

VI PRESENTIAMO I TRE UOMINI STRAORDINARI CHE PREPARANO LE VETTURE DEGLI ITALIANI



DANTE GIACOSA è il capo progettista della *Fiat*, dove lavora da ventotto anni. Il suo modello più recente è la *1300*.



ANTONIO FESSIA è alla *Lancia* da sette anni, dopo aver lavorato in altre società. Il suo modello più recente è la *Flavia*.



ORAZIO SATTA è un veterano dell'*Alfa Romeo*, dove lavora da ventiquattro anni. Il suo modello più recente è la *Giulia*.

HANNO INVENTATO LA VOSTRA AUTO

RICCIOTTI LAZZERO

Tutti e tre sono usciti dalla stessa fucina di ingegneri: il Politecnico di Torino. Due di essi sono piemontesi di famiglia, il terzo lo è per nascita. Dai loro uffici di Torino e di Milano, questi tre uomini hanno guidato una delle più profonde rivoluzioni della nostra economia e del nostro costume: ci hanno trasformati in un popolo di automobilisti, dandoci abitudini, possibilità e necessità nuove, modificando secolari modi di vivere e di pensare e rendendo persino inevitabile, con la costruzione di strade nuove, un cambiamento nello stesso aspetto fisico del paesaggio italiano. I loro tratti comuni, tuttavia, non si esauriscono nel provenire dalla stessa scuola. Fessia, Giacosa e Satta si somigliano sorprendentemente anche in altre cose. Sono tre tecnici di altissimo livello mondiale, ma anche tre « personaggi » di straordinaria attrattiva per la vastità dei loro interessi culturali ed umani: letteratura, pittura, musica, storia, scienza pura, vita pubblica... Questa specie di parentela spirituale non è d'altra parte dovuta a pura coincidenza. Costruendo le loro macchine, essi devono appagare gusti, necessità, aspirazioni e persino manìe. I loro progetti devono dunque tradurre in termini tecnici ed economici tutta una serie di fattori inafferrabili e importantissimi, collegati con l'uomo che guiderà quelle macchine. Perciò i tre ingegneri devono essere osservatori attenti dell'uomo, sapere ciò che egli pensa oggi, e prevedere ciò che gli piacerà domani. Devono conoscere ognuno di noi, e ci conoscono. Ma quanti sono gli automobilisti che conoscono loro? Pochissimi, certo. I nomi di Giacosa, Fessia e Satta sono quasi sconosciuti fuori dell'ambiente tecnico. Ma il loro lavoro ha contribuito a trasformare l'Italia.

87 segue

GLI UOMINI CHE HANNO INVENTATO LA VOSTRA AUTO

CREA I MODELLI CAMMINANDO TRA I BOSCHI

L'ingegner Dante Giacosa della "Fiat" è entrato nell'industria automobilistica per caso, leggendo un avviso sul giornale: le nuove vetture gli nascono nella mente di domenica, nel gran silenzio delle Langhe

L'ingegner Dante Giacosa ha cinquantasette anni, è nato a Roma da famiglia piemontese e si è laureato al Politecnico di Torino nel 1927. È alla *Fiat* dal 1934 e dirige il servizio di progettazione e ricerche, nel quale lavorano 1100 tecnici e operai. I suoi giorni e le sue notti sono popolati di fantasmi. Fantasmi, però, non di trapassati, ma di nascituri: le automobili che noi guideremo tra vent'anni. Le vede già, le sogna, le studia, le discute fra sé.

« Per me », dice, « l'automobile è un prodotto che quando nasce è già vecchio. Mentre guido una macchina d'oggi penso ai nuovi modelli che devo creare. Mi trovo a vivere in anticipo, avendo davanti agli occhi vetture che considero sorpassate e in mente idee che realizzerò tra decenni. Perciò parlo con i miei collaboratori un linguaggio avveniristico: parlo di creature che devono ancora vedere la luce e che esistono solo come pensiero. »

L'ingegner Giacosa è entrato nell'industria automobilistica torinese per caso, leggendo un avviso sul giornale: « Cercasi disegnatore parti meccaniche. Presentarsi alla *Spa* ». Intorno al 1930, gli ingegneri non venivano accettati volentieri come disegnatori, perché si presumeva che sapessero soltanto fare calcoli. Il tema era: disegnare lo *chassis* dell'autocarro *25 C 10 SPA*, osservando gli schemi di tutti i pezzi e ricavandone poi quello complessivo. Il giovanotto andò invece in officina, misurò le singole parti dell'autotelaio ed eseguì il disegno con velocità straordinaria, consegnandolo per primo. Naturalmente fu assunto subito.

Dopo sei mesi, l'ingegnere-disegnatore passò alla *Fiat-Lingotto*. Qualche anno dopo superò un altro esame drammatico, al cospetto del vecchio Giovanni Agnelli, che aveva dato ai suoi tecnici questo tema: realizzare una vettura piccola, robusta ed economica, da vendersi a non più di cinquemila lire. Uno dei progettisti, l'ingegner Lardone, realizzò una vettura a trazione anteriore con motore a due cilindri raffreddato ad aria. Giacosa creò invece un'automobile con il motore raffreddato ad acqua: era il modello « zero A ». Il senatore Agnelli li volle provare entrambi e cominciò con quello di Lardone, che dopo pochi chilometri s'incendiò. « Fu così », dice ora l'ingegner Giacosa, « che venne accettato il mio modello. » Era nata la *Topolino*.

Da allora, tutti i modelli usciti alla *Fiat* portano la sigla di Giacosa: dalla *508* alla *1100*, dalla *1400* alla *2300*. Ma la vettura che gli piace di più è la *600*. « Quando tentavo di realizzarla preparai tre modelli: uno con motore anteriore e trazione posteriore, uno a trazione anteriore e uno con il motore posteriore. L'orientamento generale era per il motore anteriore, invece riuscii a far approvare esattamente il contrario. Il giorno in cui presentai la vettura ai dirigenti della *Fiat* mi sentivo come un generale sul campo di battaglia. Dovetti discutere, spiegare, controbattere un'infinità di obiezioni: a un certo punto cominciai ad avere paura. Sentivo di non essere compreso. Effettivamente, quella macchina dalla sagoma non tradizionale era un pugno nell'occhio e poteva rappresentare un'avventura. Ma poi riuscii a convincerli. E la *Seicento* motorizzò gli italiani. »

Il capo dei progettisti della *Fiat* confessa che il suo problema principale è quello di mantenersi giovane e fresco di idee. « Il nostro mestiere ci obbliga a essere sempre vivaci e brillanti, a creare nuovi motivi di attrazione per il pubblico, a capire il "mercato", ad anticipare i gusti del prossimo, ad essere sempre al corrente della tecnica internazionale: tutto ciò è veramente un tormento, dal quale cerco di fuggire il sabato pomeriggio e la domenica. Allora vado ad Alba, sulla soglia delle Langhe, e là, nella terra dei miei nonni, mi "ricarico" andando a caccia. » « È un divertimento », aggiunge, « costruire con la fantasia l'automobile ideale. Ma mettere insieme una vettura che deve essere prodotta in centinaia di migliaia di esemplari, i quali devono costare poco, non dare noie, funzionare con la regolarità d'un orologio, è un problema che toglie il respiro. È per questo che l'automobile, la più grande passione della mia vita, diventa un tormento. »

L'ingegner Giacosa visita spesso gli stabilimenti stranieri. Molti anni fa, durante un viaggio in Germania, si fermò a Heilbronn, alla sede della *Fiat* tedesca. Un giovane tecnico mite e ingegnoso stava lavorando a un modello di vettura. « Era piccola, economica e infinitamente brutta », ricorda Giacosa. « Ma pure, in quell'ammasso di lamiere, c'era qualcosa che mi attraeva e che mi costrinse a studiarla. Dopo una serie di esami, di calcoli e di prove con i miei prototipi, ne realizzai la *500*. »

Impossibile sentirgli dire « mi piace » quando osserva un modello. Scruta in silenzio, poi spara raffiche di correzioni. « Qui cambierei la parte anteriore, qui preferirei una disposizione diversa, qui modificherei tutto. » Spesso si lamenta perché tra la progettazione di una vettura e la sua realizzazione passa troppo tempo: « Quando un modello entra in produzione a me non piace già più, ma non posso modificarlo. È per questo che mi affanno ».

I centomila della *Fiat* parlano di lui dimenticando il suo titolo accademico. Dicono soltanto « Giacosa », come dicono « Dogliotti ». Non lo vedono quasi mai, ma sentono ogni giorno la sua mano che guida il lavoro di tutti. « Sì, ma è ridicolo fare di me un divo », reagisce l'ingegnere. « Bisogna parlare anche degli uomini



L'INGEGNER GIACOSA tra le sue vetture al « Centro stile » della Fiat



Entrato giovanissimo nel grande complesso torinese, il capo dei progettisti ha alle sue dipendenze un complesso di 1100 uomini: di essi, 355 sono addetti alla sola parte disegno, compresi gli uffici di ingegneria avanzata e di ricerche.

che stanno al mio fianco, dagli ingegneri Montabone, Montanari e Lampredi a tutti gli altri delle varie sezioni. Io mi chiamo Giacosa, ma prima di tutto sono *Fiat,* e la *Fiat* è una famiglia che comprende tutti. »

L'uomo che ha motorizzato l'Italia parla con spiccato accento piemontese, sorride con timidezza e, se trovasse un minuto di tempo, leggerebbe Anatole France, « perché ha le idee chiare e un'esposizione limpida e conseguente ». Ma questo piacere gli è negato da centinaia di problemi che arrivano ogni giorno sul suo tavolo sotto forma di lettere, di progetti, di proposte, di prove di nuovi modelli e persino di analisi di vetture concorrenti e straniere. « Sì », egli dice, « noi smontiamo e rimontiamo, come fanno tutti, le automobili delle altre marche per esaminare ogni pezzo. Risparmiare un minuto su un pezzo che deve essere riprodotto centinaia di migliaia di volte è una vittoria non solo economica. Quando, molto prima della guerra, pensavamo di arrivare a 250 vetture al giorno, eravamo terrorizzati. Ora le automobili che escono quotidianamente dalle nostre linee di montaggio sono migliaia. Pensi cosa provo quando propongo una nuova vettura. Devo essere sicuro di non commettere il minimo errore, perché i miliardi che entrano in gioco sono decine, sono centinaia. »

Per questo sforzo di realizzare solo macchine a grande mercato, nove progetti di Giacosa su dieci muoiono prima di nascere concretamente. Ora sono entrate in campo anche le calcolatrici elettroniche, e un nucleo di ingegneri imposta ogni giorno le equazioni necessarie a risolvere i problemi di vibrazione, di sospensione, dei rumori. « Ma quello che conta », dice l'ingegner Giacosa, « è sempre l'uomo, e il mondo in cui esso vive. In questo mondo agisce il caso, e il caso, ad esempio, mi ha condotto a creare la nuova sagoma della *1800*. La vecchia *1400* dalle forme rotonde presentava riflessi di luce che dalla portiera, invece di salire verso l'alto, si indirizzavano verso il basso. Ogni tentativo di modificare questa direzione fu vano. Perciò, quando decidemmo di preparare la nuova vettura, dissi a me stesso: "Questa volta una cosa simile non mi capiterà più". Presi in mano un bulino e mi misi a sagomare la forma di gesso secondo linee rigidamente squadrate. Le prove di luce mi diedero ragione, e la *1800* nacque con un volto del tutto diverso dalle precedenti.

« C'è tuttavia un problema che in quarant'anni non sono mai riuscito a risolvere: quello del sedile. Le sembrerà strano, ma è il pezzo dell'automobile per cui si litiga di più. Prima di metterlo in produzione lo proviamo con migliaia di persone, ma poi c'è sempre qualcuno che si dichiara scontento. Mi creda pure: non c'è cervello elettronico che tenga. Un sedile che vada bene per tutte le persone è una cosa impossibile. »

GLI UOMINI CHE HANNO INVENTATO LA VOSTRA AUTO

CONOSCE TUTTO DELLE GRANDI BATTAGLIE

L'ingegner Antonio Fessia della "Lancia" trascorre le vacanze ricostruendo sui luoghi con vecchie carte militari i combattimenti più famosi di tutte le guerre, dalle campagne di Annibale agli assalti sull'Ortigara

L'ingegner Antonio Fessia non vuol confessare la sua età. Dice solo che si è laureato al Politecnico di Torino il 28 luglio 1923 e che si sente sempre giovane. Suo padre era un impiegato statale di grado settimo, piemontese. È alla *Lancia* da sette anni, dopo essere stato per oltre vent'anni alla *Fiat* e in altre società. È professore al Politecnico di Milano, sindaco di Borgomasino, un paese di 1245 abitanti in Piemonte, e membro di una commissione della Comunità Europea Carbone e Acciaio.

La sua definizione dell'automobile è professorale: « Un mezzo che, ricevendo una provvista di energia, la trasforma in lavoro meccanico necessario alla sua propulsione su strada ». « Lavoro », dice, « perché mi diverto, e non provo alcun tormento creativo. Sono cartesiano e ho idee chiare che realizzo. Purtroppo non sono ancora maturo: mi sento sempre acerbo e rivoluzionario come in gioventù. Ma quando maturerò, sarà finita. »

Fin da bambino la sua passione fondamentale è stata quella dei mezzi di trasporto: locomotive, navi, automobili. La sua tesi di laurea verteva sulla « locomotiva *Diesel* a trazione meccanica », le navi che disegnava erano potenti *dreadnoughts*, le automobili erano quelle del tempo in cui le strade del Canavese si snodavano dolci e serene come le poesie di Gozzano. Ha imparato a guidare « rubando » un vecchio camion militare. Alla caserma Monte Grappa di Torino avevano da poco suonato il « silenzio » quando l'allievo ufficiale Antonio Fessia entrò nel *garage*, sospinse fuori un *15 ter* con trasmissione a catena, vi salì e uscì in piazza d'Armi dall'androne carraio. Due ore dopo aveva già imparato tutto.

Tra le vetture da lui create, la più facile è stata la *Balilla* a tre marce. « Non aveva niente di originale, ma era perfettamente equilibrata. La vettura era stata studiata per un po' di tempo alla macchia. Alla *Fiat* non la voleva nessuno, forse nemmeno il senatore Agnelli. Ne volevano un'altra, tutta diversa, ma quando nel 1931 me la richiesero, il settanta per cento del progetto era già pronto. Il 27 settembre 1932 potevo già uscire con il primo prototipo: naturalmente andai a Borgomasino, il mio paese nel Canavesano, e ne approfittai per assistere alla raccolta della "bonarda" nella vigna di mio padre. »

Dopo la *Balilla*, l'ingegner Fessia passò alla sezione aeronautica e ideò il motore per l'idrovolante *Cant Z 509*, che nel 1938, pilota Stoppani, conquistò il *record* del mondo sulla distanza di cinquemila chilometri, con cinquemila chili di carico utile. L'aereo raggiunse i 401 chilometri all'ora e il limite non venne mai più superato. « Resterò *recordman* del mondo per tutta la vita », dice l'ingegnere, « perché i motori a reazione non possono essere applicati agli idrovolanti, e quelli a stantuffo stanno morendo. »

La vettura prediletta dell'ingegner Fessia è però la *Flavia*. Essa era già pronta nel 1947 e venne esposta in diversi esemplari dalla *Cemsa* al Salone di Parigi. « Portava la sigla *F 11* e per quel tempo era bellissima. Ma prima di ricevere la veste attuale dovette aspettare oltre un decennio. » La *Flavia* è una delle diciannove automobili che nel mondo adottano la trazione anteriore, una soluzione sempre caldeggiata dal capo progettista della *Lancia*. « La trazione anteriore è un risultato matematico che scaturisce dalle equazioni. Le equazioni dimostrano che in questo sistema è incorporata una stabilità che non esiste con altre soluzioni. Naturalmente bisogna tener conto di molti fattori, e il limite per la trazione anteriore sta tra vetture della mole della *Flavia* e della *Flaminia*. Io non sono un fanatico in questo campo, ma vedo con piacere che parecchi progettisti vengono dalla mia parte. »

L'ingegner Fessia è un fuoco pirotecnico di parole, che alterna alla massima velocità in tedesco, in inglese e in francese. Legge con avidità spaventosa tutte le pubblicazioni possibili, di tecnica e di letteratura. Possiede oltre seimila volumi, ordinati in tre biblioteche private: a Torino, a Milano e a Borgomasino. Ma la sua passione principale è la storia militare, della quale conosce tutto. « La prima divisione celere della storia », dice aprendo il discorso in questo campo, « risale al 207, quando il console Claudio Nerone caricò sui cavalli i suoi fanti e li portò al galoppo sulle sponde del Metauro, contro Asdrubale. È un esempio strabiliante di intelligente sfruttamento del fattore velocità. » Per l'ingegner Fessia la storia militare sostituisce le « letture amene », e i *Kriegsspiele*, le esercitazioni militari a tavolino, sono il divertimento più frequente in famiglia.

Ma le sue grandi giornate sono quelle delle vacanze estive, quando va a visitare i campi di battaglia. « Quest'anno volevo ricostruire la battaglia dell'Ortigara, ma non ci sono riuscito. Avevo le carte militari, ma ho sbagliato itinerario. Però mi sono rifatto: invece di "vedere" la battaglia dell'Ortigara ho visto quella delle Melette di Gallio. È stata una faticata arrampicarsi su quelle quote, ma ne valeva la pena. Peccato che non ci siano più carte militari aggiornate! » Accanto allo studio delle analogie strategiche tra Caporetto e Stalingrado in fatto di « sfondamenti », l'ingegner Fessia si occupa anche del bilancio di Borgomasino, di cui è sindaco. In tutto dispone di sedici milioni, e con quelli deve risol-



L'INGEGNER FESSIA della *Lancia* accanto alla *Flavia*, la sua preferita.



L'antica Casa torinese sta ultimando a Chivasso il suo nuovo grandioso stabilimento, dove è già in funzione una catena di montaggio: di fianco alla fabbrica viene realizzata una pista di collaudo con varie pavimentazioni e pendenze.

vere ogni problema del paesino. Ma le sedute del Consiglio comunale sono incredibilmente tranquille: il 97 per cento delle deliberazioni viene preso all'unanimità. Poi, chiusi i registri, maggioranza e opposizione vanno a bere insieme un buon bicchiere di vino.

Il progettista della *Flavia* non ama le vetture da corsa. « Non servono a niente, non mi hanno insegnato mai niente. Invece di correre, preferisco fare viaggi lunghi: e non è raro il caso che io salga su un prototipo e, traversato il confine, compia tutti d'un fiato ottocento-novecento chilometri, fermandomi solo per rifornirmi di benzina. È per questo che nessuno dei miei viene con me in automobile: "Va sempre avanti", dicono, "e non vuole mai fermarsi". Ma io, in quei viaggi tormentati, studio dal vivo l'automobile che ho appena realizzato. »

Lo stesso « studio dal vivo » l'ingegner Fessia lo applicava, in gioventù, ai motori d'aviazione. Un giorno partì da Torino assieme al pilota sul prototipo d'un bimotore da bombardamento. « Volevamo seguire il fenomeno della formazione di ghiaccio sul carburatore e ci alzammo il massimo possibile. Giunti sopra il Pasubio, spegnemmo uno dei motori: credevamo che l'altro fosse sufficiente a tener su l'apparecchio, invece cominciammo a precipitare. Fortunatamente sul lago di Garda il motore si riaccese e potemmo rientrare a Torino. Il senatore Agnelli mi disse poi in una riunione ufficiale: "Lei prima di volare deve domandare il permesso all'ingegner Savoia". Quindi fece una breve pausa e aggiunse con un sorriso: *"Ch'ai lô darà nen*, che non glielo darà". »

Il grande problema del professore-progettista è ora di incrementare la produzione della *Lancia* mantenendone l'alta qualità che la contraddistingue. « Ma non sarà difficile. La produzione è passata tra il 1955 e il 1962 da 30 vetture giornaliere a 122, e il nostro livello è addirittura migliorato. » Dicendo queste cose, l'ingegnere muove la mano destra come un direttore d'orchestra. « Si meraviglia? », dice con gli occhi ridenti. « Io dovevo diplomarmi in pianoforte, ma mio padre mi fece smettere perché finissi presto il Politecnico. Di quel tempo felice mi resta la passione per i concerti, che improvviso in casa seguendo al pianoforte la musica di Beethoven. Quando poi voglio stare tranquillo e parlare da solo a solo con me stesso, mi chiudo in camera e ascolto Bach, dimenticando persino le automobili. Se poi quello di Bach è un concerto, mi alzo in piedi e dirigo ogni passaggio con la bacchetta: sto attento e aspetto l'entrata di ogni strumento con un'ansia che mi fa vibrare tutto. In fondo, è la stessa cosa che provo quando un mio prototipo sbuca dalla curva finale al termine della prima prova di collaudo. »

91 segue

GLI UOMINI CHE HANNO INVENTATO LA VOSTRA AUTO

SOGNA MACCHINE MERAVIGLIOSE ASCOLTANDO BACH

L'ingegner Orazio Satta dell'"Alfa Romeo", che ha creato i bolidi rossi due volte campioni del mondo, ha paura della velocità: quando vedeva correre i suoi piloti negli autodromi si sentiva venir meno

L'ingegner Orazio Satta ha cinquantadue anni, è nato a Torino a cento metri da una vecchia fabbrica di automobili, l'*Itala*, e si è laureato al Politecnico piemontese nel 1933. Suo padre era sardo, medico e professore universitario. Tra gli antenati c'è anche un poeta. Satta è all'*Alfa Romeo* dal 1938 e dirige il settore della progettazione e delle esperienze. Lavora da 10 a 12 ore al giorno. Pensa alle automobili anche quando è fuori servizio? Certo: e non è una preoccupazione, la sua. È una gioia.

« L'automobile è una scatola di latta nella quale ci si chiude per andare a spasso. Molte volte la scatola va a picchiare contro qualcosa, ma la colpa, spessissimo, è di chi guida. Questo insieme di latta è la realizzazione di un sogno antichissimo degli uomini: il cavallo alato dell'Ariosto, il tappeto volante delle *Mille e una notte*. Perché non dovrei essere felice di progettare queste cose tanto desiderate? »

L'ingegner Satta è entrato all'*Alfa Romeo* dopo il servizio militare e tre anni di insegnamento al Politecnico di Torino. Si è dedicato per lungo tempo allo studio dei motori da corsa e, dopo la guerra, ha realizzato la *1900*. Quasi contemporaneamente ha messo a punto la *159*, la famosa *Alfetta* di 425 cavalli, vittoriosa in ben 19 Grandi Premi internazionali, la macchina di Farina e Fangio campioni del mondo.

Queste sue macchine, nervose e veloci, nascono stranamente in un ufficio vecchio e triste come la direzione di una miniera. « Davvero trova che il mio ufficio è triste? », domanda. Non se n'era mai accorto, e subito se ne dimentica, per riprendere il discorso sulla velocità. Sì, la sua automobile più potente raggiunge i 315 all'ora. Guidata da altri, però, giacché l'ingegner Satta non ama correre. « Ho paura, lo dico senza esitazione, e tutte le volte che vado alle corse mi sento morire vedendo quegli uomini che pilotano le mie vetture. Per arrivare primi, essi rischiano la propria vita: non dovrebbero fare così. Se arrivassero secondi, terzi, ultimi o si ritirassero, invece di gettare allo sbaraglio la loro esistenza, io non li saprei rimproverare. »

Le vetture più famose dell'ingegner Satta sono, tra le recenti, la *Giulietta*, la *2600* e la *Giulia*. Tutte e tre sono nate nell'ufficio milanese vecchio e triste, emergendo da montagne di disegni e di modellini in stucco, tra speranze e delusioni. La *Giulietta*, per esempio, nelle prime prove non « camminava ». Aveva tutto per dare la velocità prevista, eppure non andava. Si dovette riportarla nella « galleria del vento », ristudiarla, modificarla, costringerla a « dar fuori » tutta la sua potenza. La *Giulia* venne ideata tre anni fa. « Eravamo stanchi delle forme rotonde e cercammo di realizzare un modello squadrato. Non c'era una ragione precisa per cambiare. Ma noi siamo come i sarti: un anno, gonne lunghe; l'anno dopo, gonne corte... Vedrà che dopo gli spigoli torneremo di nuovo al tondo ». All'ingegnere, comunque, piace soprattutto la *2600*. « E sa perché? Perché è la più divertente di tutte. Sebbene io guidi malissimo rispetto ai miei collaudatori, con quella macchina riesco a fare splendide figure, sbalordisco tutti. »

L'ingegner Satta non assiste mai alla prima prova di un suo prototipo. È una specie di superstizione. E poi, egli sa benissimo come finisce. Tornano i collaudatori e dicono: « Per carità, ingegnere, è un rottame, una catastrofe. Non c'è niente che vada bene ». Satta, allora, si fa descrivere minutamente la « catastrofe » e comincia a lavorare sul « rottame ». Studia, confronta, modifica, sorridendo in silenzio. Poi, alla seconda prova, si mette lui al volante e va in giro per le strade della Lombardia.

Le sue vetture hanno colori vivaci e chiari, che rispondono anche a un criterio funzionale di visibilità: bianco, azzurro, giallo, rosso salmone.

Ogni sabato pomeriggio, il capo dei progettisti dell'*Alfa* si reca immancabilmente in libreria per rifornirsi di volumi tecnici. Legge, se ne trova il tempo, anche i romanzi francesi dell'800 (e anch'egli predilige Anatole France per la chiarezza), ma la sua passione è lo studio dei problemi radiofonici della bassa frequenza. Ci passa sopra intere domeniche, tra cifre e grafici, tra ordinate e ascisse. Se avanza tempo, va a vedere un *western*.

Anche la musica, per quanto sembri strano, lo riporta nel mondo delle quattro ruote, e per musica egli intende specialmente Beethoven, Mozart e Bach. « Quando sono solo in casa, io mi accosto al radiogrammofono e ascolto i grandi maestri. È una sensazione meravigliosa. Bach diventa allora un'ebbrezza e io vedo delinearsi nell'aria una macchina fantastica che non potrò mai fermare sulla carta con i miei calcoli umani. Quella è la macchina perfetta, non fa rumore, scivola via dolcemente e ha risolto tutti i problemi della matematica e dell'aerodinamica. Non si meravigli di quello che le dico. Io ho qui un libro tedesco sui problemi delle turbine, e l'autore lo ha dedicato a Johann Sebastian Bach. Evidentemente ci dev'essere un accostamento tra la tecnica e la musica. »

Per i suoi calcoli, l'ingegnere ricorre al cervello elettronico, ma è convinto che l'elemento fondamentale è ancora e sempre l'uomo. E l'uomo, per creare un'automobile, deve compiere materialmente almeno quattro milioni di somme, sottrazioni, moltiplicazioni e divisioni. Non c'è macchina che possa eliminare questo sacrificio. I problemi più difficili da risolvere in una vettura, dice Satta, sono due. Pri-



IL CAPO PROGETTISTA dell'*Alfa Romeo* all'ingresso della fabbrica.

Foto Sergio Del Grande - Epoca



Le vetture che lo circondano sono la famosa *Alfetta*, la *Giulia* e la *Giulietta*: il problema fondamentale dell'ingegner Satta è ora quello di realizzare vetture che possano essere prodotte su vasta scala pur conservando le doti sportive.

mo: il sedile. « Qui bisognerà arrivare alle taglie, come nei vestiti: c'è il cliente con le gambe lunghe, l'altro con le gambe corte, quello grasso e quello magro, quello piccolo e quello alto: insomma, è una disperazione. Non c'è una poltroncina che vada bene a due persone. » L'altro problema è quello del peso. « Il peso è il nostro incubo e ci fa passare molte notti in bianco. Lei in una vettura fa tutto quello che vuole: mette a punto il motore, regola il consumo, aumenta la ripresa, potenzia la frenata, ma ciò che non riesce mai a sistemare è il peso. Allora, minuto per minuto, secondo per secondo, controlla pezzo per pezzo: alla fine si accorge che il suo progetto, così bello e chiaro sulla carta, diventa una realtà quasi impossibile. E l'automobile nascente si trasforma in una causa di liti continue tra gli specialisti che devono armonizzare i vari elementi. Resta sempre un divertimento, ma assume spesso le sembianze di incubo. »

Gli incubi di un progettista possono però sorgere anche per altri motivi. « A volte », confessa l'ingegner Satta, « mi vergogno di qualche errore compiuto da me personalmente nell'ideazione di una vettura. Nessuno se n'è accorto, ma io so che lo sbaglio c'è, che dovevo fare meglio. E, se i tecnici non l'hanno rilevato, c'è sempre qualcuno che prima o poi lo scopre. In genere è un cliente lontano - magari un dentista o un notaio - che mi scrive una lettera gentile e mi espone i suoi dubbi sulla mia realizzazione. Allora, di fronte a parole tanto gentili, il mio incubo svanisce. »

I modelli nuovi allo studio sono sempre tre o quattro. Molti, la maggior parte, non vedranno mai la luce: gli altri entreranno in produzione a seconda delle esigenze del mercato. La loro progettazione è il compito principale dei collaboratori dell'ingegner Satta, poco meno di un migliaio, i quali nello stesso tempo devono anche seguire il lavoro di rammodernamento delle vetture in commercio. « Ad esempio », dice il progettista, « la *Giulia* mi piace ancora, ma già la cambierei tutta; le darei la veste delle automobili future. »

Ma quali sono le automobili future? « Io vedo, fra vent'anni, macchine molto diverse dalle attuali: anche senza ruote. Forse voleranno. Credo che la possibilità tecnica di realizzarle esista già adesso e che il problema vada impostato molto per tempo. » Queste macchine l'ingegner Satta le pensa spesso nel silenzio dell'officina, quando, usciti tutti gli operai, rimane lui solo a modellare vetture di plastilina. Allora, mentre fuori tutto è buio, compaiono sui tavoli le auto con le ali, e l'uomo che ha creato i rossi bolidi campioni del mondo dimentica di vivere nel nostro tempo. Le *Giuliette* e le *Giulie*, diventate aeroplani, volano nel cielo e il rombo del loro motore è una dolce cantata di Bach.


COMUNE DI MILANO
CIVICO PLANETARIO
PUBBLICHE CONFERENZE
CIRA

è orgogliosa di annunciare la pubblicazione di due nuovi grandi documentari a puntate:



LA PRIMA ITALIANA ERA UNA "600"

Oggi è un pezzo da museo. I visitatori la guardano con quella specie di simpatia, con quella specie di tenerezza con cui ci si accorge che anche il nonno, chissà quanti anni prima, si era innamorato e scriveva alla nonna, più o meno, le stesse cose di sempre; o che le pentole degli etruschi avevano un coperchio fatto a cono, con tanti buchi, per impedire che andasse fuori il latte, perché anche a quei tempi il latte bolliva come adesso e come adesso traboccava fuori. Bisogna fare un piccolo sforzo per non cedere al sentimento, davanti a una macchina come questa. Perché, nonostante le tre ruote e l'aspetto, curiosamente e contemporaneamente simile ad una carrozza, a un triciclo e ad una poltrona per paralitici, questa è una vera automobile: una delle prime del mondo, la prima in Italia che abbia applicato un vero e proprio motore a benzina.

Sul catalogo del Museo dell'Automobile di Torino essa figura come il « Modello 3 1/2 HP Bernardi », dal nome di Enrico Bernardi studioso e inventore di Padova. Nella storia del motore a scoppio, questo triciclo occupa un posto di rilievo e piuttosto famoso: la sua avventura, tuttavia, non è molto conosciuta. Come molte altre storie di invenzioni tentate o realizzate sulla fine del secolo scorso, anche questa comincia in casa, e in un modo impensabile.

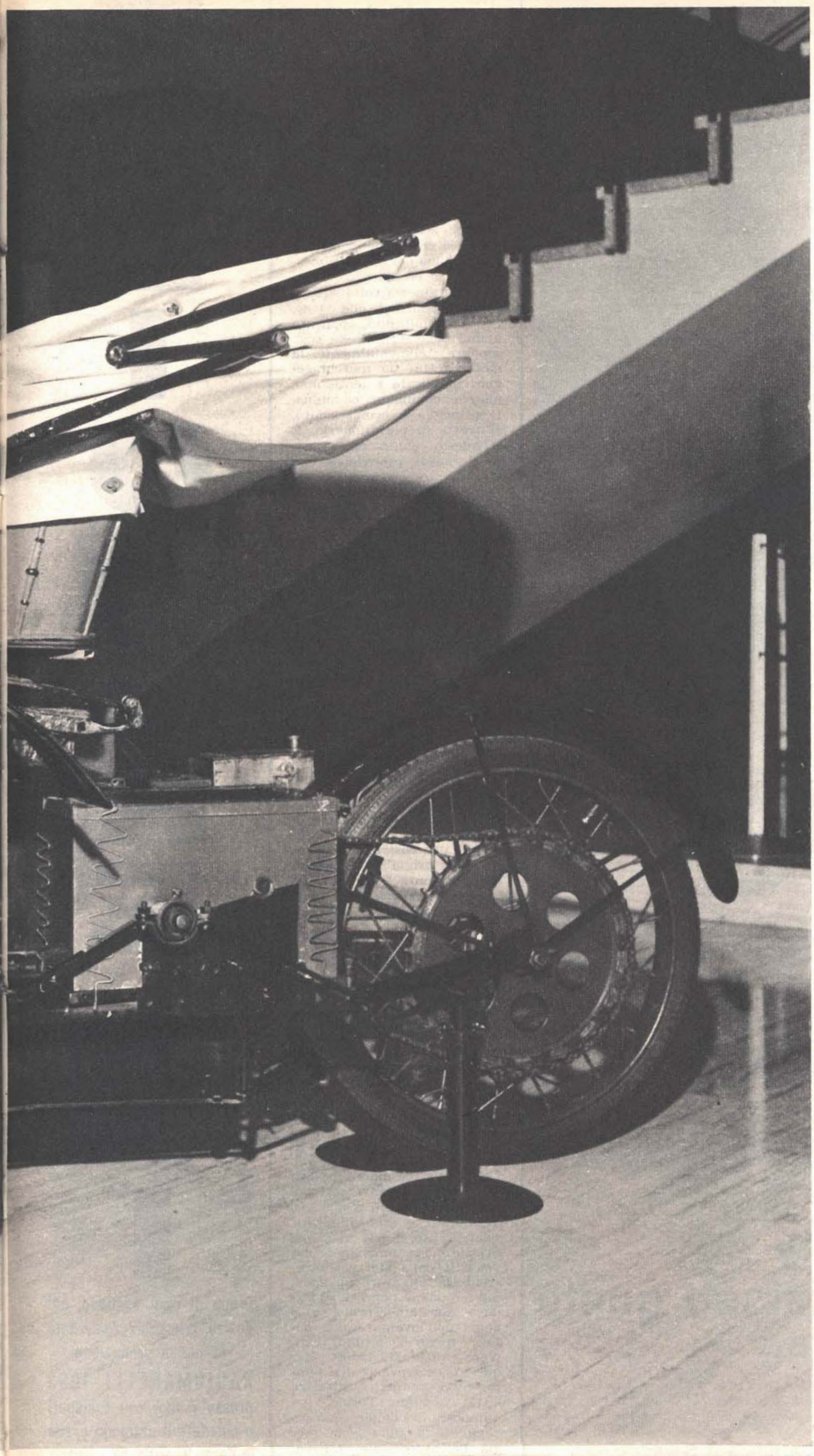
Enrico Bernardi, nato a Verona nel 1841, si era laureato a Padova nel 1867, aveva insegnato dapprima a Padova e poi a Vicenza, e quindi era tornato a Padova dove aveva preso moglie.



IL TRICICLO DI ENRICO BERNARDI, AL MUSEO DELL'AUTOMOBILE DI TORINO. FU LA PRIMA VETTURA ITALIANA A BENZINA

L'apparenza buffa e patetica di questa veterana nasconde un'invenzione di enorme interesse tecnico: per la prima volta nella storia dell'automobile si anticipavano le soluzioni meccaniche che avrebbero portato al progresso d'oggi

---



AVEVA UNA CILINDRATA DI 624 CC. E SVILUPPAVA LA VELOCITÀ, FANTASTICA PER QUEL TEMPO, DI 35 KM. ALL'ORA

Che cosa fosse la vita, in casa Bernardi, è facile immaginare: questo è il tempo delle invenzioni astratte, grandiose, che arrivano alla pratica per le vie meno attese. È il tempo in cui Giovanni Agnelli e Giulio di Gropello, brillanti ufficiali del Savoia Cavalleria, passeggiano nel cortile della caserma e discutono seriamente del moto perpetuo. Bernardi è affascinato dal motore, ogni giorno ne costruisce e ne perfeziona qualcuno, mentre la moglie, invidiata dalle amiche, fa l'orlo alle lenzuola con una macchina per cucire. Bernardi aveva realizzato il suo primo motorino nel 1884: andava a benzina e, per quanto fosse completamente inutile, destava una giustificata meraviglia. Al contrario di quanto accade nella tecnologia d'oggi, che inventa le macchine a seconda delle necessità, anche Bernardi, come gli altri inventori di quel tempo, doveva quasi trovare una necessità per quanto aveva inventato, e la prima idea che gli era venuta in mente era stata quella di applicare il suo motorino alla macchina per cucire della moglie. La signora ebbe notevoli perplessità, nel cedere il suo tesoro alle mani, profetiche ma pericolose, di quel marito. Il lavoro di applicazione durò tre settimane, il collaudo fu immediato e terrificante. Non sufficientemente ridotto nella velocità e nella potenza, il motorino scatenò l'inferno nei congegni della macchina: in un attimo saltarono le bielle e gli stantuffi, si schiantò il braccio dell'ago fracassando la tavoletta portante della spola, mentre dal piccolo serbatoio della macchina grasso e benzina schizzavano sui lini di Fiandra della

97 segue



Seagram's V.O.
CANADIAN WHISKY

il whisky
dal delizioso gusto
canadese

Concessionaria Esclusiva per l'Italia F.lli GANCIA & C. S.p.A. - Canelli

SIGLA 74

BERNARDI *(continuazione)*

sventurata signora. Non è riferito dai biografi, ma è quanto meno molto probabile che quella sia stata la prima ed ultima applicazione di meccanica domestica, nella casa di Enrico Bernardi.

Il quale, però, aveva tutte le ragioni per insistere. Il motore c'era e sviluppava una certa potenza. Più prudente, quindi, dimenticare i congegni piccoli e delicati per dedicarsi a congegni più robusti e più semplici.

È così che il motorino della macchina per cucire, rimesso insieme, riveduto, potenziato, passa questa volta su una ruota propulsiva, che viene, fra molte difficoltà, applicata a una bicicletta. Nasce così, seppure rudimentalmente, la motocicletta: un marchingegno complicato e lentissimo, ma che, comunque, cammina. Il principio è ormai sicuro, si tratta di perfezionarlo. È a questo punto che Enrico Bernardi, procedendo con strabiliante sicurezza in un terreno del tutto sconosciuto, senza il conforto di alcuna esperienza o di alcuno studio organico del problema, arriva all'automobile: proprio all'automobile del nostro tempo, della quale il patetico triciclo porta, se non tutte, almeno le caratteristiche meccaniche fondamentali.

Gli studi per la realizzazione di questa automobile iniziano nel 1894, dieci anni dopo l'invenzione dei primi motorini (il primo si chiamava *Pia*, in nome della moglie e dell'avventura domestica, il secondo si chiamava *Lauro*). Nel 1896 la società Miari e Giusti di Padova può iniziare, sul brevetto di Bernardi, la costruzione di qualche prototipo. Potrebbe essere, veramente, una costruzione di serie: è la prima volta che un motore monta il cilindro con camera di compressione e valvola in testa, il regolatore centrifugo sulla valvola di aspirazione, il carburatore a livello costante, con galleggiante e polverizzatore, il filtro per la benzina e per l'aria, la marmitta di scarico, l'innesto a frizione, gli alberi del cambio e della trasmissione su cuscinetti a sfere. E non sono soltanto queste soluzioni, che, pur perfezionandosi, sono arrivate fino ai nostri giorni, quelle che appaiono agli occhi stupefatti dei tecnici, quando si avvicinano al leggendario triciclo Bernardi. Che aveva tre marce, pesava 300 chili, sviluppava una potenza di 4 cavalli a 800 giri al minuto, e una cilindrata, guarda caso, di 624 cmc. Una *Seicento*, insomma, la prima *Seicento* della storia. Che avrebbe potuto avere una enorme fortuna, e non l'ebbe. Padova non era Torino, e il genio dell'inventore non poteva trovarvi, pronto, l'appoggio dell'industriale. Per questo occorrevano altri tempi, altri uomini e un'altra città: appunto Torino, l'avamposto dei pionieri più coraggiosi, la culla e la reggia dell'automobile italiana.

FINE

Pubbl. RM 162

RADIOMARELLI

cinescopi e valvole FIVRE

Prima di ogni acquisto, nel Vostro interesse, esaminate la nuova produzione
RADIOMARELLI 1963
presso i suoi concessionari o chiedete il catalogo gratis in Corso Venezia, 51 - Milano



Questo marchio, riprodotto su ogni confezione Pantèn, ne contraddistingue la qualità.

L'amico di ogni mattina

PANTÈN

risveglia i vostri capelli

Per conservare ai vostri capelli la naturale vitalità, la naturale eleganza... perché spazzola e pettine possano dare ai vostri capelli la pettinatura che la moda richiede, ordinata e " mossa " allo stesso tempo... contro la forfora, i pruriti, il deperimento del cuoio capelluto... ogni mattina risvegliate i vostri capelli con Pantèn! grazie ai suoi princìpi attivi specifici, fra i quali il Pantenolo,* agisce in profondità sulla radice stessa dei capelli.
Pantèn è una necessità: fatene un'abitudine d'ogni mattina, un'abitudine della persona che ha cura di se stessa.

Anche il vostro parrucchiere lo sa: per i capelli c'è un trattamento molto indicato: Pantèn

* *Il Pantenolo è prodotto per sintesi della F. Hoffmann - La Roche & Cie, Basilea.*



622

Lire 1.000 al flacone

Concessionaria: Velca, Milano.

Dal parrucchiere: barba... capelli... e una frizione di Pantèn

CIRCOLAZIONE E GIUSTIZIA

AUMENTANO GLI INCIDENTI E LE PENE DIMINUISCONO

Le sentenze dei giudici nei casi di omicidio colposo sono ispirate a criteri di eccessiva e ingiustificata larghezza: viviamo in un regime di indulgenza che porta talvolta ad assoluzioni pietistiche

DELL'ON. PROF. GIOVANNI LEONE
Presidente della Camera



È forse esagerato affermare che il pericolo per il pedone di essere travolto, mentre cammina tranquillo sul marciapiede di una strada di città, ovvero quello che corre l'automobilista cauto e prudente di essere schiacciato sulla sua stessa macchina dalla furia di un guidatore spericolato, costituisca uno degli incubi del nostro tempo? Io non lo credo. In verità, non c'è giornale che quotidianamente non dia notizia di una tragedia della strada; e non si esce di casa senza assistere con terrore alla spavalderia di tanti automobilisti irresponsabili. Ed in ciascuno di noi nasce il terrore di un pericolo improvviso che sfiora come una sferzata mortale, seguito dall'emozione di un infortunio miracolosamente scampato; e infine l'impetuosa reazione che parte dal fondo dell'anima, e che, se potesse farsi strada, troverebbe sbocco in uno sfogo violento ed aggressivo contro chi spietatamente - e talora non inconsciamente - ha attentato alla nostra vita.

È da chiedersi, pertanto, se è possibile valutare in percentuale i pericoli che ci circondano in relazione all'aumentata circolazione automobilistica. Rispetto alla difficoltà di tale ipotetico calcolo, stanno i dati sulla circolazione e sulle relative vittime: per 140 milioni di autoveicoli che circolano su tutte le strade del mondo, gli statistici prevedono un bilancio di 200 mila morti e di 5 milioni di feriti all'anno!

Di fronte ad un così tragico bilancio vien fatto di chiedersi se sia esatta, come purtroppo comincia a pensarsi da taluni, l'affermazione che il quotidiano imponente tributo di sangue sulle strade sia il naturale prezzo che l'umanità deve pagare alla nuova civiltà, alla meccanizzazione, al nuovo corso dei rapporti della vita.

La risposta dev'essere negativa: noi dobbiamo decisamente combattere, sul piano della diffusione delle idee e da tutte le cattedre, questa concezione fatalistica che civiltà, progresso, benessere postulino un tale imponente tributo di sangue. Questo doloroso prezzo l'umanità è costretta talvolta a pagare nelle fasi prodromiche di una conquista, e le oscure vittime di tale inevitabile sacrificio appartengono alla storia dell'umanità. Ma quando la conquista è realizzata, ed è perfino consolidata, quando cioè una tappa del progresso è definitivamente raggiunta, il discorso deve cambiare. Si tratta allora di adeguare le macchine e l'uomo - il suo sistema nervoso, i prodigiosi congegni che sono posti nella sua intelligenza - al nuovo corso della vita; né si può o si deve affermare - con una specie di cinico riferimento al *cuius commoda et ejus incommoda* - che l'uomo, se può oggi servirsi di mezzi più veloci di comunicazione, dovrà rassegnarsi alla immanenza e alla inevitabilità di un così frequente pericolo per la sua vita e per la sua incolumità.

Una posizione in proposito molto esplicita ed ammonitrice han-



L'ON. GIOVANNI LEONE E LA MOGLIE A VILLA MADAMA. IL PRESIDENTE DELLA CAMERA È UN ESPERTO DI GIURISPRUDENZA APPLICATA ALL'AUTOMOBILISMO MA NON AMA GUIDARE PERSONALMENTE UNA VETTURA.

no assunto alcuni autorevoli teologi quando hanno riaffermato che il delitto colposo è anche peccato. Possiamo mai arrivare all'assurdo di ritenere peccaminoso il comportamento dell'autore di un furterello, fatto talvolta sotto l'assillo di una grave necessità, e, all'opposto, ritenere moralmente indifferente l'uccisione di una creatura umana per effetto di una negligenza o di una imprudenza dell'automobilista? Vi sono, nel settore morale, confini tra l'illecito doloso e l'illecito colposo che non è facile fissare. D'altronde, questo si ripercuote anche nel settore strettamente giuridico, essendovi azioni dolose che, per un complesso di ragioni (motivi, ambiente, occasione, provocazione), possono degradare al massimo di grande affievolimento della antigiuridicità e della colpevolezza; ed all'opposto azioni colpose che, per talune ragioni (grave negligenza, previsione dell'evento), assurgono ad un rilievo così forte che quasi le proietta nel campo doloso. La saggezza romana insegnava che *culpa lata dolo equiparatur*: la colpa grave va equiparata al dolo.

Pertanto, mentre settori particolari di prevenzione, rapportati a nuove svolte degli studi di psicotecnica ed all'elaborazione di strumenti tecnici atti ad adeguare la macchina ai suoi compiti, studiano accorgimenti e misure, occorre, sul piano generale, che si collabori con tutti i mezzi - sulla stampa, dal pulpito e dal confessionale, in sede parlamentare - a diffondere questa valutazione eticamente e socialmente negativa del delitto colposo. La vita e l'incolumità sono beni di così alto valore che occorre custodirli, non solo contro l'azione intenzionale, ma anche contro il comportamento colposo. Alla concezione della carenza di un profilo immorale nel delitto colposo, che si va diffondendo con grave rilassamento dei freni inibitori morali, occorre contrapporre la con-

a bella finestra tendaggi

terital



i tendaggi ***"Terital"*** *devono sempre essere contrassegnati con il marchio di qualità*

SCALA D'ORO

si lavano
non occorre stirarli
durano piú
di ogni altro!

SCALA D'ORO PRODOTTO DI QUALITÀ RHODIATOCE

RHODIATOCE

FIBRE NUOVE PER TEMPI NUOVI

I nomi "RHODIA - NAILON - TERITAL" sono marchi depositati di proprietà della Società Rhodiatoce

STUDIO ei 112 RH 62

vinzione che è più grave uccidere per imprudenza o negligenza che commettere - ad esempio - un oltraggio a pubblico ufficiale o una lieve appropriazione indebita.

Collegato ad una revisione del modo di valutare moralmente e socialmente il delitto colposo vi è poi il problema delle misure che più direttamente possono impedire l'aumento dei fatti colposi. Posto che l'educazione dei cittadini ad un severo autocontrollo costituisce una meta a lontana scadenza e di difficile realizzazione, occorre potenziare i controlli repressivi, che in definitiva operano - e mai come in materia colposa tale conversione si realizza - come misure preventive. Senza volere neppure sfiorare l'antico ed insolubile problema del fine della pena, è opinione generale, sulla quale convengono tutti gli studiosi, che la pena è uno - forse il più potente - strumento di prevenzione generale; opera cioè, come insegnava il grande Romagnosi, come controspinta alla spinta delittuosa.

Orbene, se ci poniamo su questo piano, riteniamo che tra le misure da promuovere, c'è innanzitutto quella del *potenziamento numerico e di mezzi della polizia della strada*. Ufficiali, sottufficiali ed agenti della Stradale svolgono il loro compito ogni giorno con diligenza, con equilibrio e con abnegazione; perciò ad essi va la riconoscenza dei cittadini. Ma essi sono ancora pochi, e forniti di mezzi che, nonostante i recenti ed apprezzabili perfezionamenti ed ammodernamenti, sono ancora sproporzionati.

È vero - ed è meritorio per lo Stato - che l'organico della Polizia Stradale è stato portato dalle 2.800 unità originarie alle 7.732 unità attuali (153 ufficiali, 1.195 sottufficiali, 6.384 appuntati, guardie scelte e guardie); com'è vero che, alla fine del 1961, la Stradale aveva in dotazione 1.020 autovetture e camionette, 239 autofurgoni, 53 camioncini ed autocarri leggeri e 3.742 motociclette. Ma è pur vero che la Polizia Stradale è chiamata a controllare tutte le strade nazionali, le strade provinciali di maggior rilievo e, in talune occasioni, anche le strade comunali; e sovrattutto è chiamata a regolare un traffico che in dieci anni ha assunto un incremento spaventoso. Si pensi che dal 1951 al 1961 si è passati da 675.059 autoveicoli e 193.703 motoveicoli rispettivamente a 2.936.266 e 1.112.292: ci si renderà conto in tal modo del perché - nonostante l'efficienza e talora l'abnegazione dei nuclei di tale ramo della polizia - si percorrano centinaia e centinaia di chilometri senza incontrare neppure una pattuglia di agenti stradali; perché tratti di difficile e pericolosissimo percorso appaiano completamente sguarniti; perché si possano compiere spavaldamente gravi, gravissime violazioni del Codice della strada, con la quasi certezza dell'impunità.

Per rendersi conto, poi, dell'incidenza delle più frequenti violazioni delle norme sulla circolazione, si consideri che nel 1961, su 42.182 incidenti, 36.702 furono dovuti a cause o circostanze riferibili ai conducenti. Il conducente spericolato, in sostanza, ragiona presso a poco così: io me ne infischio del Codice della strada; le possibilità di essere individuato sono minime; e, in sostanza, l'alea di una contravvenzione, molto rara a verificarsi, può valere una bella corsa, che dà tanta ebbrezza. Se i conducenti invece avessero la sensazione che imprevedibilmente e più frequentemente possa apparire una pattuglia della Polizia Stradale ovvero che, non visibile né individuabile, una auto della Stradale, con moderni congegni, possa, quasi ovunque, registrare un'infrazione, certamente essi sarebbero indotti ad una maggior cautela.

Le responsabilità dei pedoni

Ma non basta rafforzare questo congegno repressivo; *occorre che anche la giurisprudenza riveda i suoi criteri applicativi*. Con quali criteri i giudici giudicano i delitti colposi? Non esito a rispondere: con criteri di eccessiva e non giustificata larghezza. È chiaro che qui si parla in termini generali e si dà, in effetti, una valutazione d'insieme, che non annulla quei casi di severa punizione di delitti colposi, tanto più apprezzabili quanto più rari essi sono.

In base ad alcune elaborazioni sui dati dell'ISTAT, si riscontra che, nel periodo 1951-1959, la media della misura della pena è andata gradatamente diminuendo, da 8 mesi e 10 giorni nel 1951 a 5 mesi e 21 giorni nel 1959. Un ulteriore dato statistico renderà più significativa questa media: nel medesimo periodo di tempo per delitti dolosi puniti con pena uguale all'omicidio colposo, la pena media irrogata è stata, di norma, notevolmente superiore a quella inflitta per omicidio colposo.

Quale sconcertante raffronto! Aumentano gli omicidi colposi, ma diminuisce la media della pena inflitta per omicidi colposi. Ciò significa, in altri termini, rinunzia assoluta ad assegnare qualsiasi effetto preventivo alla condanna. Viviamo perciò in un regime di indulgenza che, nei casi di effettuato risarcimento del danno, trascende nella più larga benevolenza; talché il risarcimento del danno (che talora i familiari delle vittime più povere sono costretti dal loro stato di indigenza ad accettare a condizioni non oggettivamente adeguate) non solo produce, com'è giusto, una riduzione

segue

ATA

Spumante

CARPENÉ MALVOLTI...

ricordo
di una sera...





ricordo di una sera
attimi di felicità
momenti indimenticabili... e il brindisi con
CARPENÉ MALVOLTI
spumante dal gusto delicato e deciso
dall'aroma di vigna, di anni di cura...
i nostri volti riflessi nelle coppe
e, ai primi sorsi,
la vita era un mondo di meraviglie.

1868



CARPENE' MALVOLTI

da cent'anni delizia gli intenditori



Chi costruisce, chi arreda sa che il laminato plastico FORMICA®
risolve ogni problema di ambientazione e sa che

SOLO FORMICA® E' FORMICA®

FORMICA
MADE BY
LAMINATI PLASTICI S.p.A.
for
marchio di garanzia

Solo quando su ogni superficie di laminato appare questo marchio si ha l'assoluta garanzia di autenticità, perchè Formica non è un'indicazione merceologica, ma il famoso **marchio registrato,** rigorosamente difeso dalla **LAMINATI PLASTICI S.p.A.** LP

sorteggio giornaliero di una autovettura

44° salone internazionale dell'automobile

31 ottobre
11 novembre
torino

Visitate anche, a 3 minuti d'auto dal Salone, il: Museo dell'Automobile Carlo Biscaretti di Ruffia - Corso Unità d'Italia, 40.



BALBUZIE

Eliminata in pochi giorni con il metodo psico-fonico del dr.V.Mastrangeli(balbuziente anch'egli fino al 18° anno). Due corsi mensili di 12 giorni l'uno. Ambiente signorile, ogni comodità e confort. Posizione tra le più panoramiche del Golfo del Tigullio. Richiedere programmi gratuiti a:
Istituto Internazionale
VILLA BENIA
Rapallo - Ep. Tel.53.349
(Aut. Min. Pubblica Istruzione 3-2-1949)

CIRCOLAZIONE E GIUSTIZIA

(continuazione)

della pena, ma porta talvolta ad assoluzioni pietistiche oppure a pene irrisorie.

Vien fatto talvolta di pensare - e sia detto senza irriverenza - che, alla base di una prassi così sconcertante, c'è l'affievolita coscienza del carattere di illecito giuridico e morale del delitto colposo; e, nei casi di risarcimento del danno, forse l'oscuro ed inavvertito richiamo al cinico proverbio: il morto giace e il vivo si dà pace; con l'aggiunta: e il giudice tace.

Infatti, quanti casi di condanne per omicidio colposo esistono che superino l'anno di reclusione, con la conseguenza che la pena viene scontata effettivamente (poiché è noto che per le pene fino ad un anno, e nel caso di buoni precedenti del condannato, si concede la condanna condizionale)? Quanti i casi di pene che si accostino al massimo di 5 anni? E quanti i casi di contestazione dell'aggravante della previsione (che consiste nel fatto che il colpevole abbia previsto l'evento dannoso, ma, ciò nonostante, abbia agito colposamente)? E quanti infine, i casi di appello o ricorso per Cassazione, proposti dal pubblico ministero contro sentenze che infliggono pene molto tenui per i reati colposi? Non abbiamo dati precisi; ma abbiamo così larga conoscenza della prassi giudiziaria per rispondere che tali casi sono rari.

Occorre, dunque, che si risvegli la coscienza del carattere illecito del delitto colposo e del pericolo di diffusione delle inosservanze delle regole sulla circolazione; occorre che, anche sul piano del delitto colposo, si avverta l'importanza della vita umana.

Con questi dati e valutazioni non ritengo esaurito, neppure per cenni, il grave problema. È evidente che non ignoro, ad esempio, le responsabilità dei pedoni in moltissimi incidenti, anche in questi casi dovuti ad imprudenze a volte gravi. Ma è altrettanto chiaro che predominanti sono le imprudenze di molti automobilisti, che si contrappongono alla corretta ed equilibrata guida della maggioranza.

Nessuno può ritenere che con le misure proposte s'inciderà radicalmente sulle cause dell'imponente bilancio di delitti colposi sulle strade. Altre misure la scienza e la tecnica moderne vanno studiando con vigile interesse, ma fino a quando non avremo fatto sentire la minaccia effettiva e permanente della repressione delle violazioni delle norme sulla circolazione, la strada non sarà più il richiamo ad un'ora di letizia, di distrazione o di riposo. La strada sarà invece sempre più considerata come un pauroso - forse il più pauroso e assurdo - luogo di morte.

Giovanni Leone

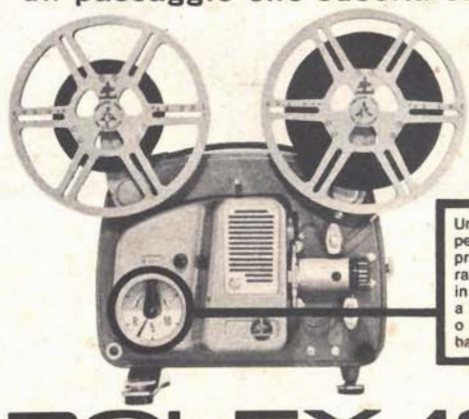
18 fotogrammi al secondo



5 fotogrammi al secondo



un passaggio che suscita entusiasmo



Un'unica manopola per tutte le funzioni: proiezione normale, rallentata, in retromarcia, a lampada accesa o spenta. Come una bacchetta magica!

BOLEX 18-5

il primo proiettore 8 mm con rallentatore!

Questo meraviglioso apparecchio vi permette di passare in un attimo da 18 a 5, dalla velocità normale a quella del rallentatore: 2 secondi ne diventeranno 7. Potrete così apprezzare a fondo ogni particolare, e scoprirvi aspetti e significati nuovi. Un film girato a 64 fot/sec e proiettato al rallentatore (rapporto 1 : 13) corrisponde all'incredibile ritmo di 230 fot/sec! Il Bolex 18-5 dotato di un obiettivo Hi-Fi 1 : 1,3 (focale 15, 20 o 25 mm a scelta), proietta un'immagine di alta qualità. Grazie alla proiezione in retromarcia, pure possibile, potete ad esempio far risalire un tuffatore dal pelo dell'acqua al trampolino. Le risorse del Bolex 18-5 sono inesauribili. Una semplice dimostrazione da parte del vostro negoziante di fiducia ve ne convincerà.

Bolex Paillard

BOLEX

il proiettore 8 mm di fama mondiale

Richiedete i prospetti alla: **ERCA** s.p.a. Milano, Via Mauro Macchi 29
concessionaria delle più rinomate fabbriche del mondo nel ramo cine - foto - ottica

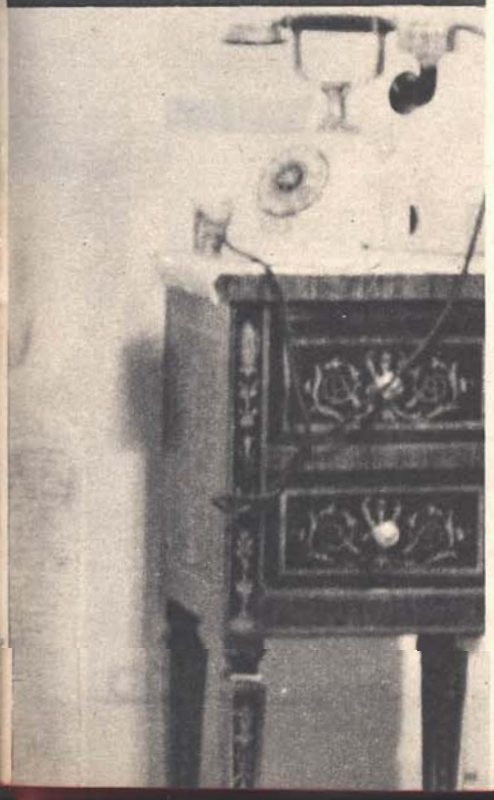






L'interprete di "Canzonissima" è nata a Parabiago e ha 32 anni: la sua famiglia recita da tre secoli





Una bellissima signora bionda che si chiama

FRANCA

"Ho cominciato a recitare a quattordici giorni, nel dramma *Genoveffa di Brabante*: non ero la protagonista, ma quasi." Così racconta Franca Rame, l'attrice della trasmissione televisiva più seguita e più discussa del momento, *Canzonissima*. Franca discende da una delle più antiche famiglie di «comici» girovaghi non solo d'Italia, ma d'Europa. I Rame percorrevano la penisola già nel Seicento. Ai primi del nostro secolo rappresentavano le gesta dei Mille e il Ballo Excelsior. Franca, che a 15 anni era già stata Giulietta e Tosca, Ofelia e Violetta, esordì come attrice brillante in una rivista delle sorelle Nava. In compagnia c'era un attore «lungo, magro, dai denti in fuori», noto per l'ingegno estroso: si chiamava Dario Fo. Si sposarono nel 1954. Hanno sempre lavorato insieme, al cinema, in teatro, alla TV. Hanno un figlio, Jacopo, di 7 anni, vivacissimo, che esegue alla perfezione la parodia dei genitori.

107 segue

Le piacciono gli abiti che erano di moda all'epoca del "charleston"

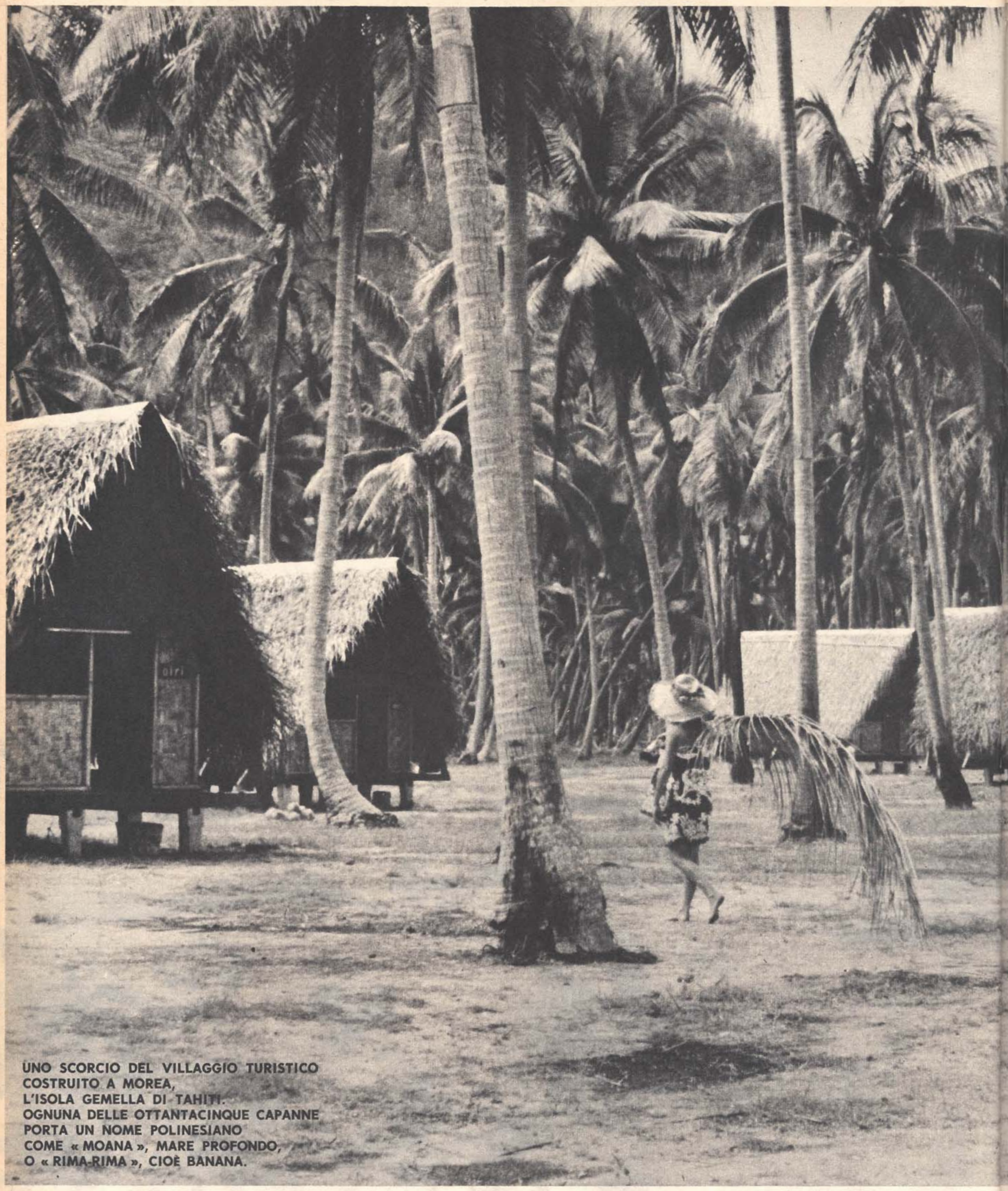


Foto Mario De Biasi - Epoca



Franca Rame è un'appassionata collezionista di oggetti antichi. Nella sua casa di Milano, dove Fo tiene una collezione di quadri moderni (dipinge egli stesso ed è stato allievo di Funi), ha raccolto vasi greci e orientali, orologi bizzarri, manifesti, fantasiosi paralumi, che spesso ottiene a buon prezzo contrattando per ore con gli antiquari. L'attrice è la consigliera del marito e il severo giudice dei copioni ch'egli scrive. Quando Fo ha un'idea, la espone alla moglie e lei decide se funziona, « con il fiuto di trecento anni di palcoscenico ». Dopo *Canzonissima* andranno in vacanza per quattro mesi. Fo avrebbe poi in mente di dirigere un film basato su una vicenda straordinaria ma realmente accaduta: quella dei « pirati di lago », i cinque fratelli Malpaga che nel '500, dal castello di Cannero sul Lago Maggiore, tennero in *scacco i grandi eserciti del tempo, persino i lanzichenecchi*





UNO SCORCIO DEL VILLAGGIO TURISTICO
COSTRUITO A MOREA,
L'ISOLA GEMELLA DI TAHITI.
OGNUNA DELLE OTTANTACINQUE CAPANNE
PORTA UN NOME POLINESIANO
COME « MOANA », MARE PROFONDO,
O « RIMA-RIMA », CIOÈ BANANA.



QUESTO SOGNO SI PAGA A RATE

Un Club internazionale organizza vacanze di trenta giorni nell'isola di Tahiti per 600 mila lire, viaggio in aereo e soggiorno compresi: la somma si può versare in quindici mesi

DAL NOSTRO INVIATO SANDRO PRATO

Morea (Tahiti), ottobre

Tahiti è per definizione « l'ultimo paradiso ». Una fama accreditata dai vecchi ricordi del soggiorno di Gauguin, dal cinema e dalla realtà. Milioni di uomini, in tutto il mondo, hanno un'idea forse vaga, ma estremamente suggestiva, della vita nel minuscolo arcipelago, dove la natura è splendidamente benigna all'uomo, e il forestiero è re... Ma Tahiti è anche lontanissima: ventimila chilometri da Roma, altre migliaia di chilometri da Parigi, da Londra, da New York, da Mosca. L'immensità del Pacifico ha difeso il « vivere naturale » dei suoi abitanti, ma ha reso il « paradiso » pressoché irraggiungibile. Fino a pochi anni fa, l'unico avvenimento del luogo era l'arrivo del postale dalla Francia, una volta al mese, con pochi visitatori: ancora nel 1955, essi furono appena settecento in tutta l'annata. Il viaggio in aereo costava più di un milione tra andata e ritorno, poi c'erano le spese di soggiorno. Da qualche tempo, però, la situazione è mutata per merito di un'organizzazione turistica francese, il *Club Méditerranée*, che offre il viaggio in aereo e un mese di soggiorno a Tahiti per sole seicentomila lire, tutto compreso: si può pagare anche in quindici rate, prima o dopo la vacanza.

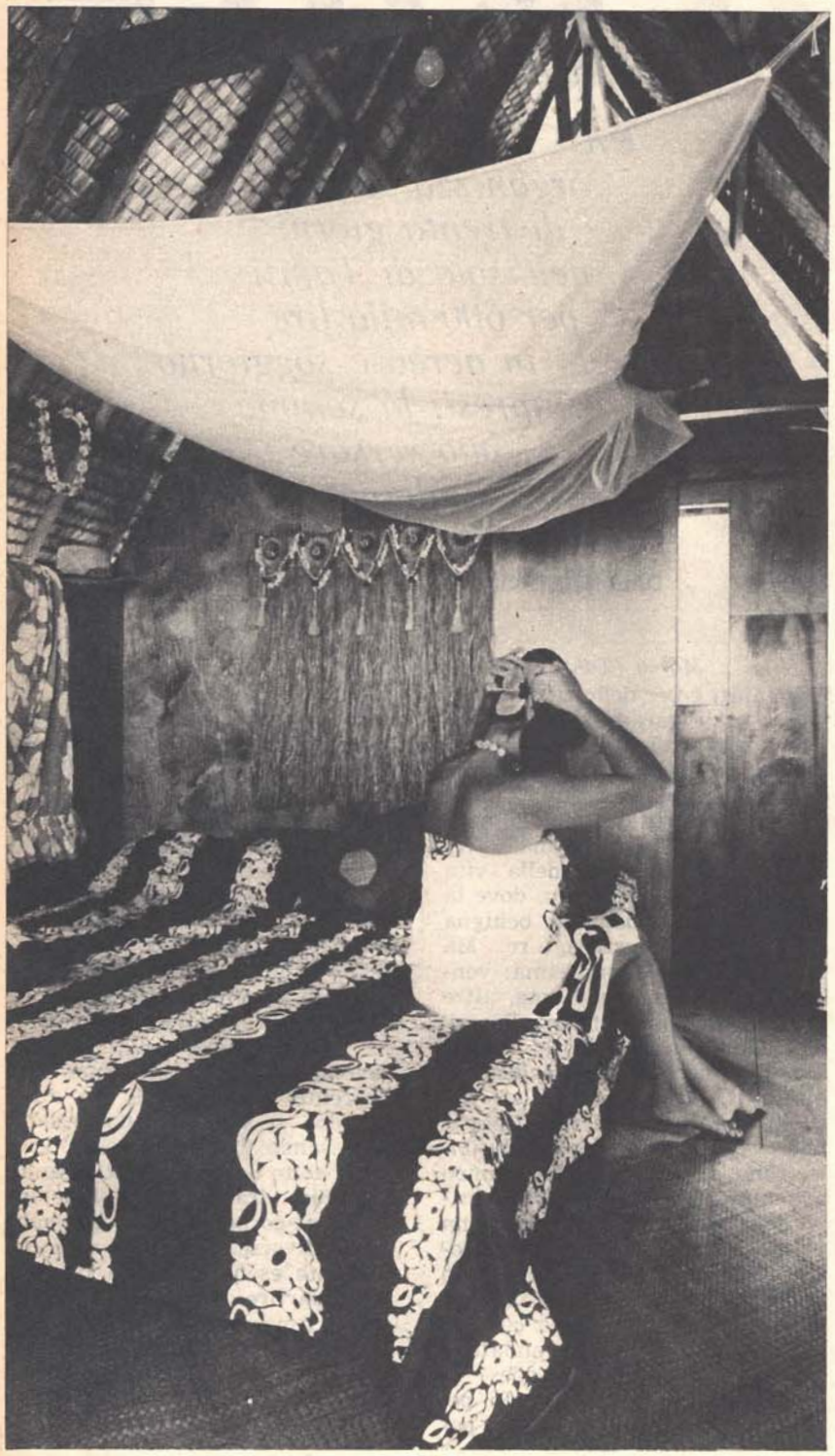
Una volta al mese - d'estate - un grande *jet* imbarca a Parigi cento persone e in ventiquattr'ore le porta a Tahiti, ospiti di un vero e proprio villaggio polinesiano con ottantacinque capanne tra le palme, sulla spiaggia favolosa, davanti all'acqua trasparente del mare. È un altro mondo: si vive alla polinesiana indossando il *pareo*, il semplicissimo abito del luogo costituito da un unico drappo, avvolgibile intorno al corpo in diciassette maniere diverse. Il turista è praticamente esonerato dalla necessità di partire con un grosso bagaglio: troverà tutto a Tahiti. Il mondo è lontanissimo quando si gira a piedi scalzi sulla sabbia d'oro, con la ghirlanda di fiori al collo e con un programma favo-

TUTTI IN "PAREO" E TUTTI A PIEDI SCALZI SI VIVE PER UN MESE COME GAUGUIN



UNA RAGAZZA DI TAHITI IMPONE LA TRADIZIONALE COLLANA DI FIORI ALL'OSPITE





loso: pesca subacquea e d'alto mare, sci d'acqua, escursioni attraverso l'arcipelago, danze, concerti di musiche polinesiane.

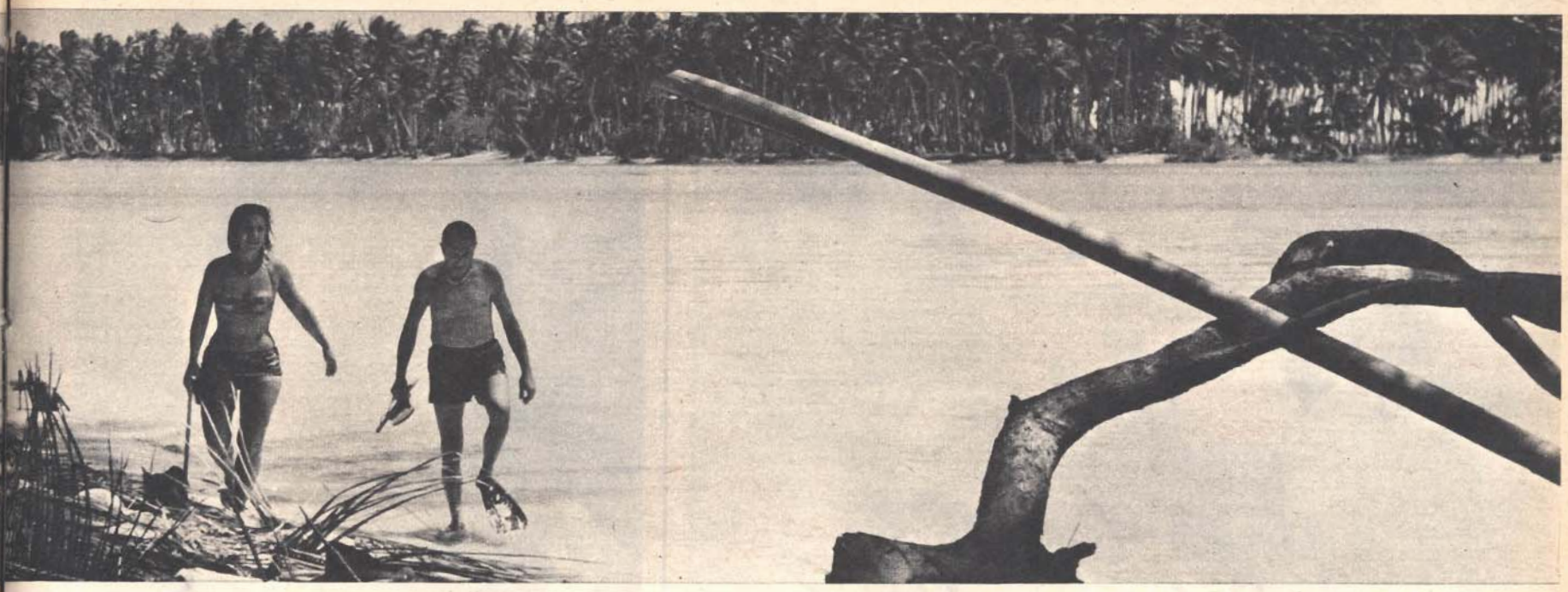
Ci sono poi le « odissee »: con questo nome è chiamato un viaggio di cinque giorni su una vecchia goletta di atollo in atollo a caccia di fauna sottomarina, con l'aiuto anche di un idrovolante per più lunghi spostamenti. A Tuamotù si svolgono periodici *safari* subacquei per gli appassionati di questo genere di caccia. Il villaggio del *Club* è stato costruito a Morea, l'isola gemella di Tahiti, ma il turista è praticamente il padrone di tutto l'arcipelago. Può mangiare, primitivamente, ciò che gli offrono il mare e le piante, può scegliere in ogni momento tra due o tre programmi, o può anche non scegliere nulla, limitandosi a oziare tra la gente più pacifica del mondo.

Ormai non si va più tra i « selvaggi » a osservare incuriositi la loro vita: si va per imitarli e per vivere nel « mondo innocente », sogno di tutti gli inverni affannosi nelle città piene di umida nebbia. In verità, le capanne « primitive » di Tahiti possiedono i perfezionati servizi di un ottimo albergo europeo. Ma il turista avido di « natura » finge di non accorgersene, e crede che l'acqua corrente sia anch'essa un divino privilegio degli abitanti dell'arcipelago felice. Con vero sbalordimento, i polinesiani, dai discorsi stentati dei visitatori, apprendono di essere il popolo più felice della terra. Lo dicono i turisti laggiù, e lo ripetono instancabili, al ritorno, convertendo altri a tentare l'avventura. I viaggi aerei verso la Polinesia, infatti, hanno ottenuto un immediato successo e verranno perciò ripresi all'inizio della prossima estate.



←

NONOSTANTE LE APPARENZE PRIMITIVE, LE CAPANNE DEL VILLAGGIO TURISTICO SONO CONFORTEVOLI COME CAMERE DI UN OTTIMO ALBERGO: PULIZIA ASSOLUTA E SERVIZI DI LIVELLO EUROPEO.



UNA DELLE FAVOLOSE LAGUNE DI TAHITI. L'ACQUA È LIMPIDISSIMA E SULLE RIVE CRESCONO FIORI DI RARA BELLEZZA. SULLE SPIAGGE INDIGENI E TURISTI DANZANO INSIEME



Sempre cortese, anche se raffreddato.



Ammirevole! Egli è sempre gentile, premuroso e garbato, malgrado la pioggia e il raffreddore: naturalmente usa TEMPO.

Ogni fazzoletto TEMPO viene utilizzato una sola volta: questa è vera igiene perchè impedisce il continuo autocontagio.

Chi conosce i fazzoletti TEMPO li preferisce, perchè sono morbidi e resistenti e perchè sono inoltre trattati con raggi germicidi.

Perciò chiedete anche voi esplicitamente TEMPO.

Ora con la pratica unghiatura nel primo lembo.







Distributrice esclusiva: Herba-Bauer S.r.l. - Via Montecuccoli, 32 - Milano

---

Chinol

APERITIVO POCO ALCOOLICO-DIGESTIVO INSUPERABILE

Chinol

Distillerie dei CHINOL-PADOVA

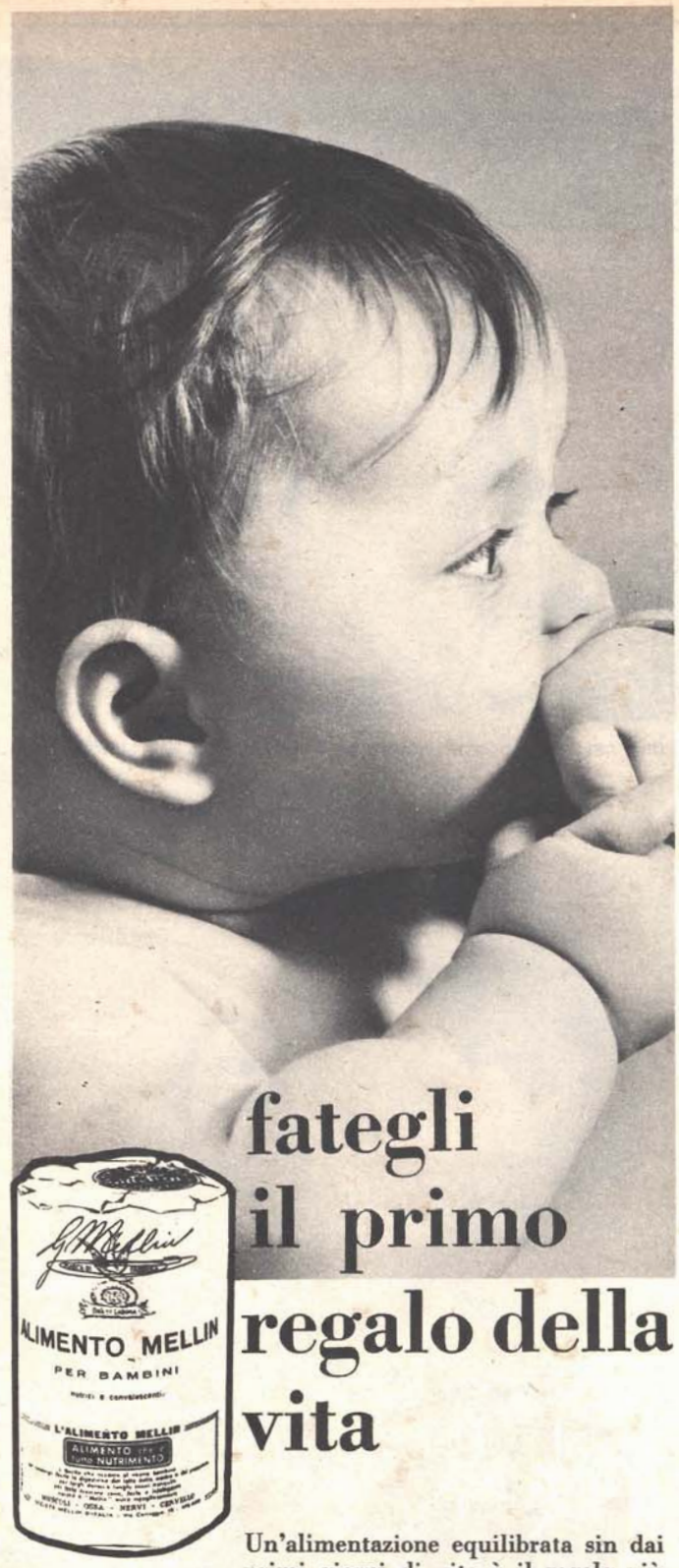
PERCHÈ non GUADAGNARE DI PIU colorando per nostro conto biglietti auguri? È un lavoro facile, divertente che offriamo a tutti coloro che hanno passione per la pittura. Scriveteci Vi invieremo GRATIS e senza alcun impegno da parte Vostra il nostro opuscolo illustrativo.

FIORENZA - Reparto biglietti - via Dei Benci 28r - Firenze

DE BERNARD

PROSECCO

Conegliano Veneto



fategli il primo regalo della vita

Un'alimentazione equilibrata sin dai primi giorni di vita è il regalo più importante che voi possiate fare al vostro bambino.

Dategli l'ALIMENTO MELLIN che rappresenta l'integratore più efficace nell'alimentazione artificiale e mista.

PER OGNI ETÀ C'È UN PRODOTTO

ALIMENTO MELLIN. Efficacissimo integratore del latte fresco o in polvere. A base di frumento o malto, *non contiene amido.* Alto potere nutritivo ed energetico. Contiene fosforo, vitamine naturali e sali minerali. Facilita la digestione del latte vaccino.

Mellin

SI AGGIUNGE, SENZA CUOCERE, AL LATTE FRESCO O IN POLVERE

Società Mellin d'Italia
Milano, Via Correggio 18

FERITA D'AMORE

Con una grande scure,
come uno spaccalegna, mi ha colpito
Eros;
e la ferita mi ha lavato
in un torrente gonfio di tempesta.

Anacreonte
(trad. Manara Valgimigli)

COME CALICI DI ROSA

Che birichina è Didima! Rapito
sono; e mi struggo come cera al fuoco
solo a guardarla.
Troppo bruna? Che importa! Anche i carboni,
se tu li accendi,
splendono come calici di rosa.

Asclepiade
(trad. Manara Valgimigli)

CON GLI OCCHI AZZURRI

Con gli occhi azzurri come il mare azzurro
l'amorosa Asclepia
apre le vele al mare dell'amore.

Meleagro
(trad. Manara Valgimigli)

LEGAME D'AMORE

Perché rannodar l'amoretto?
Val proprio la pena d'amare?
Il filo, bambina, s'è rotto.
L'hai troppo voluto tirare.
O fui io? Forse un altro, a dispetto?
O, forse, il capriccio di Dio?
Non importa. Il filo si è rotto.
E nessuno ne ha colpa, amor mio.
L'amor va per tanti mai cuori,
è una corda per tanti vascelli,
trascorre per tanti mai anelli,
che si logora, dentro e di fuori.
Siamo in troppi malati di cuore,
a tirar sullo stesso peccato.
Non è colpa, per ciò, dell'amore
se il filo è così consumato.
Perché rannodar l'amoretto?
Val proprio la pena d'amare?
Il filo, bambina, s'è rotto.
L'hai troppo voluto tirare.

Paul Fort
(trad. Vincenzo Errante)

PRIMA COMUNIONE

Emmina, Emmina, oggi vai sposa;
hai bianca veste e bianco velo;
col dolce viso color rosa
e con l'anima color cielo.

Lagrime, sì, ma non amare.
Color rosa, non color fiamma.
Tu vai fanciulla oggi all'altare...
ma dopo tu ritorni a mamma.

Giovanni Pascoli

PIRATA

Pirata del mare e del cielo:
se non lo fui finora, io lo sarò.

Se non rubai l'aurora alta sui mari,
se non la rubai,
ora la ruberò.

Pirata del cielo e del mare,
sulla mia torpediniera:
con sei fortissimi marinari
posti in fila, tre per tre.

Se non rubai l'aurora alta nei cieli,
se non la rubai,
ora la ruberò.

Rafael Alberti
(trad. Gino Regini)



BERIO olio di oliva
BEVILACQUA conserve, confetture, succhi di frutta, frutta sciroppata
BONOMELLI camomilla, the, sciroppi, liquori
CURTI riso, alimenti per l'infanzia
ITALSILVA saponi, detersivi (Tom, Caporal, Superneve)
LOMBARDI dadi per brodo, succhi di frutta
ORCO margarina, maionese, pasta d'acciughe, senape
POLENGHI LOMBARDO burro, formaggi, salumi
RICCARDI pasta all'uovo e di semola, grissini
THOMY olio di semi, sugo, maionese, senape
ZAINI cioccolato, Blooker cacao, caramelle

Un'asta svoltasi recentemente a Londra ha dato l'avvio alla "grande crisi" dell'arte non figurativa: per la prima volta nel dopoguerra i collezionisti, presi dal panico, svendono i loro quadri informali e ripudiano clamorosamente autori ieri acclamati

L'ASTRATTISMO VA A ROTOLI



A SINISTRA: LO SCULTORE JEAN TINGUELY CREA LE SUE OPERE « ANIMATE » VALENDOSI DI PEZZI DI FERRAGLIA. A DESTRA: IL PITTORE ASTRATTISTA GEORGES MATHIEU. LE QUOTAZIONI DEI SUOI QUADRI SONO IN RIBASSO.

Parigi, ottobre

La donna si muove con rapidi scatti nervosi, ha gli occhi accesi, i suoi atteggiamenti manifestano una profonda irritazione. Veste con raffinata eleganza, è la moglie d'un banchiere. Si è recata in una delle più grandi gallerie di quadri di Parigi, in *rue de Seine*, ed ora, concitata, indignata, investe con un fiume di parole il gallerista. Spiega che lei e suo marito, due anni prima, hanno cominciato ad appassionarsi alle tele del pittore astrattista Fautrier. Ne hanno acquistate dodici per decorare la loro abitazione.

« Ma adesso », dice la signora, « quelle tele mi sono diventate insopportabili. Non riesco più a vedermele davanti agli occhi. » « Questo non è il momento adatto per vendere i quadri », obbietta il mercante. Ma la donna gli tronca la parola in bocca, seccamente: « Lo so benissimo. E ho deciso di vendere *proprio per questo*. Prima che sia troppo tardi ».

Scene come questa sono diventate consuete nelle gallerie d'arte di tutto il mondo. Centinaia di collezionisti vogliono vendere, vendere, vendere, a qualsiasi prezzo. Una voce terrificante si è sparsa nel piccolo mondo dei cultori della pittura d'avanguardia: le azioni dell'arte astratta sono in pieno ribasso, anzi in rottura completa... Crollano. È il panico.

Tutta questa rivoluzione è cominciata da Sotheby, il favoloso tempio londinese delle grandi aste, dove basta che i compratori alzino un sopracciglio perché attorno alle opere d'arte cominci la danza dei milioni. La direzione della galleria aveva fatto stampare un catalogo di 175 pagine. Vi figuravano 325 dipinti o sculture, che sarebbero stati messi in vendita: dagli impressionisti al più recente degli astrattisti. Durante il primo giorno di asta, alcuni bellissimi « pezzi » appartenenti a grandi collezionisti, quali l'armatore greco Stavros Niarchos, vennero contrattati a prezzi quasi normali. Il giorno dopo toccava ai surrealisti, ai futuristi, agli astratto-espressionisti, ai pittori della scuola di Parigi e di quella di New York. Un Manessier, che aveva ottenuto il primo premio alla Biennale di Venezia di quest'anno, riuscì a malapena a raggiungere una quotazione di un milione e novecentomila lire. Un piccolo Georges Mathieu fu pagato circa 45 mila lire, molto meno del previsto.

Ed ecco che, in un silenzio quasi funebre, il martello d'avorio del banditore resta sospeso nell'aria. Un impiegato solleva e mostra in giro una tela di cinquanta centimetri per sessanta. Non si riesce a distinguere chiaramente che cosa essa rappresenti, ma tutti i presenti nella sala sanno che in realtà quel quadro non ha la pretesa di rappresentare alcunché. È soltanto una superficie densa di grumi scuri, con una fascia più chiara in alto.

Il banditore ripete il nome del quadro, quello del pittore (che noi taciamo per non danneggiarlo), il prezzo di vendita. Nella sala c'è un pesante silenzio. Allora un *gentleman* dall'aria costernata sale sul palchetto dell'offerente. È il rappresentante della persona che ha fatto mettere all'incanto il quadro. Un cenno del banditore, e la tela viene portata via. Ritirata dall'asta. Per la prima volta nel dopoguerra, in quel giorno, il 5 luglio scorso, l'opera di un pittore non figurativo fra i più noti è stata tolta da un'asta pubblica, non avendo suscitato alcuna offerta. Nell'ambiente di Sotheby si ritiene che questo crollo delle azioni dell'astrattismo sia stato determinato dal piccolo « crac » avvenuto in giugno alla Borsa di New York. Uno degli organizzatori dell'asta dichiara, senza perdere il suo sangue freddo: « La colpa di tutto questo trambusto è degli americani. Quando le azioni sono in ribasso, essi vedono sorgere davanti a sé l'ombra del famoso Venerdì Nero che aprì la crisi del 1930. Allora vendono tutto, e non comprano più niente ».

Gli americani sono sempre destinati a fare da capri espiatori per ogni oscillazione nel mercato dell'arte astratta, e ciò per la semplice ragione che sono loro a possedere il danaro. La capitale di ciascuno dei cinquanta Stati dell'Unione ha il suo museo d'arte moderna, e cinquecento altre città americane stanno per organizzarsi il proprio. È anche molto indicativo il fatto che ogni americano può detrarre dalla sua dichiarazione dei redditi le somme impiegate per l'acquisto di opere d'arte, a condizione che, nel suo testamento, ne faccia lascito a un museo o ad una collettività. Sotto la spinta dei massicci e generosi acquisti dei collezionisti americani si è creato, negli anni scorsi, un enorme mercato, le cui necessità spingevano i mercanti di pittura moderna a rovistare negli studi degli artisti per scoprire il maggior numero possibile di talenti.

Nello stesso tempo gli artisti americani crescevano di anno in anno nelle esposizioni di pittura di tutto il mondo. Da dieci anni, sulla tomba di pittori come Marc Tobey o Jackson Pollock, fiorivano negli Stati Uniti, stagione dopo stagione, quantità quasi industriali di pittura informale. Il dieci per cento di questi ventimila imbrattatele attraversò l'Atlantico e cinquecento di essi si installarono, più o meno stabilmente, in quello che da più di un secolo è il centro d'attrazione degli artisti di tutto il mondo: Parigi. A Parigi, secondo che l'annata vada bene o male, si creano o spariscono una dozzina di gallerie d'arte. Resta sempre una media di quattrocentocinquanta gallerie. Alcune di queste hanno, secondo quel che si dice, un giro d'affari mensile di oltre cento milioni di lire. Un buon terzo di esse si dedica al commercio dell'arte moderna,

segue


LABO

nuovo in tutto

Bell

Bell Telephone
Mfg. Co. S.A.

è un mondo di meraviglie

UNA VOLTA ACCESO, BELL VI PORTA IN UN MONDO DI IMMAGINI TUTTE NITIDE E ARMONIOSE. POTETE GODERVI IN PACE L'INTERO PROGRAMMA: IN OGNI ISTANTE L'IMMAGINE È PERFETTA PERCHÉ IL REGOLATORE AUTOMATICO DI VISIONE EQUILIBRA PER VOI I BIANCHI E I NERI. SULLO SPECIALE SCHERMO "BLACK SCREEN" SI INCIDONO FIGURE DOLCEMENTE LUMINOSE CHE VI RIPOSANO GLI OCCHI ANCHE DOPO MOLTE ORE DI VISIONE. E BELL SI PROTEGGE DA SOLO CON IL CIRCUITO "LUNGA VITA" CHE RADDOPPIA LA DURATA DEL TELEVISORE.



IL
TELEVISORE
BELL
È
TUTTO
AUTOMATICO

RADAR

o piuttosto di quella parte dell'arte moderna che consiste nel suscitare scandalo, nell'andare sempre troppo in là e nel far inorridire il pubblico e la critica.

Ed ora l'arte astratta è in crisi. Di questo tracollo Denise René, che possiede una galleria molto importante in *rue La Boétie,* mi ha detto: « Forse certe forme di astrattismo sono un po' in calo, o stanno esalando l'ultimo respiro. Gli americani oggi domandano sempre più quella che essi chiamano la pittura ad angoli duri (*hardedge*), e i pittori di cui io mi occupo, come Vasarely e Mortensen, che perseguono questo tipo di ricerca artistica, sono in continuo progresso sul mercato. Devo precisare che non si tratta di teste balzane. Sono uomini che hanno superato la cinquantina ».

Si vendono bene solo i grandi maestri

Il direttore d'una galleria in *rue du Bac* ricevette, due mesi fa, una telefonata dall'America. « Ha degli Hundertwasser? (È il nome di un pittore che ha ottenuto un premio alla Biennale). Me ne metta da parte una dozzina ». Ma Hundertwasser in persona ha deciso, per il momento, di non vendere i suoi quadri, di tenerli in serbo. Il premio lo ha fatto assurgere ad una notorietà internazionale e in tutti i Paesi i collezionisti richiedono sue opere. Ma lui aspetta. La sua quotazione verrà fissata, in seguito, ma egli vuole che ciò avvenga non secondo gli ondeggiamenti di una domanda disordinata, ma con una sapiente gradazione dell'offerta. Perché, tra la domanda e l'offerta, c'è il pittore. È lui che deve dare un esempio di serietà, di autocontrollo. Certi semidei, divi o *dandies* della pittura d'oggi, si scarrozzano sulla *Rolls-Royce,* comprano castelli, offrono pellicce favolose alle loro mogli. Lo splendore di questi capofila si irradia fino ai laboratori più oscuri, nei meandri di pittori senza fama e senza talento. Ed essi concludono: poiché i "grandi" hanno fatto fortuna con l'astratto, facciamo dell'astratto... Qualsiasi sgorbio viene allora presentato al pubblico, al quale si dice: « Ecco la pittura della nostra epoca ». Il pubblico, che non ha il tempo né la possibilità di distinguere da sé il buono dal cattivo, l'arte dalla truffa, finisce per affermare che tutti i pittori astratti prendono in giro il prossimo. Bisogna riconoscere, invece, che in questo confuso accavallarsi di esperienze maturano le sole vere opere d'arte della nostra generazione. Ma forse non siamo abbastanza distaccati nel tempo per giudicare quello che si salverà in questo diluvio di forme e di colori.

Robert Lebel, presidente del sindacato degli esperti d'arte, mi riceve nel suo appartamento. « *Io non sono* il più adatto a rispondere alla sua inchiesta », dice, « perché sono specializzato nel valutare i quadri antichi. » « Sì, ma lei ha scritto un libro su Marcel Duchamp, il padre di tutte le invenzioni d'avanguardia. » « Certamente. Mi sembra assurdo rifiutare agli artisti d'oggi la considerazione che gli artisti del passato ottennero dai loro contemporanei. La situazione è perfettamente uguale. Si è calcolato che ogni generazione ha avuto, in media, cento grandi pittori e mille emuli di un certo valore. Questo vale tanto per il quindicesimo secolo quanto per il diciannovesimo. Ora, in questo momento, tra la Francia, cioè Parigi, gli Stati Uniti e l'Italia, ci sono almeno centomila artisti professionisti, che lavorano, vendono i loro quadri e hanno un mercato. Secondo il calcolo che le ho detto, lo scarto sarà del 99 per cento per quel che concerne gli artisti medi, e del 999 per mille per quel che concerne i maestri. Dalla fine della guerra ad oggi, si è sempre avuto un rialzo vertiginoso e continuo delle quotazioni della pittura moderna, anche della più recente. Quest'anno, per la prima volta, si osserva una flessione, ma non soltanto per gli astrattisti. Nella famosa vendita di Sotheby, un Marie Laurencin del 1923, il periodo migliore di questa artista, ha "fatto" esattamente 250 mila lire, che è pochissimo. Invece, si sono vendute molto bene le rarità dei grandi maestri. Un Vlaminck del periodo "Fauve" è salito a più di 31 milioni di lire. »

« Lei capisce », aggiunge il signor Lebel: « c'è gente che compra quadri e che non ha mai messo piede al *Louvre*... Questi acquirenti d'occasione non devono lamentarsi. Essi corrono un rischio: quello di guadagnare enormemente, perché nessun investimento rende tanto come la pittura, nei casi fortunati. Se perdono, tanto peggio per loro. I veri mercanti, i collezionisti prudenti, gli amatori intelligenti sono al riparo dal panico. E gli artisti continuano a fare ciò che gli sembra meglio, com'è loro diritto e, vorrei anche dire, loro dovere. »

In questi giorni si apre, alla galleria Charpentier, il « salone » della Scuola di Parigi. *Monsieur* Nacenta, il gallerista che lo presenta, come tutti coloro che s'intendono di pittura rifiuta la discriminazione tra figurativo e non figurativo. « Io ammetto », egli dice, « che noi stiamo assistendo ad una evoluzione dei giovani artisti d'oggi verso *qualcosa d'altro.* Molti fra coloro che presento tornano adesso alla figura umana. Il modo in cui la dipingono farà urlare gli spettatori, ne sono certo. Se qualcuno di questi giovani avrà successo, la loro quotazione salirà. Poi, fra vent'anni, una scossa improvvisa potrà farla vacillare, cadere, e allora si dirà: panico per l'arte figurativa. E sarà vero. Tenendo conto di questa sfumatura, però: che in realtà l'arte figurativa non esiste, e neppure l'arte astratta. »

Pierre Martory



PER L'UOMO DI SUCCESSO, ELEGANTE, SPORTIVO

OTTIMO GUADAGNO
otterrete specializzandovi nella confezione di vestiti per bimbi. Imparate a casa vostra seguendo il **Corso** completo, rapido, economico per corrispondenza:
"BIMBI ELEGANTI"
Riceverete gratuitamente **nove tagli** di tessuto e tutto l'occorrente.
Richiedete il prospetto gratis e senza impegno alla:
SCUOLA TAGLIO ALTAMODA
TORINO - Via Roccaforte, 9/52

CALZE
MAGLIE
DEVON
l'aristocratica produzione di calze e maglie

esperienze e momenti
della nuova
letteratura italiana
IL TORNASOLE
collezione diretta
da Nicolò Gallo e Vittorio Sereni

Giorgio Soavi
FANTABULOUS
lire 800
racconti, invenzioni
telegrammi, avventure:
una visione divertita
igienica e paranoica
dell'America d'oggi, vista
da un Don Giovanni patetico

Siro Angeli
L'ULTIMA LIBERTA'
lire 700
in accorati, teneri versi
una dolente vicenda umana
il rimpianto
di un amore perduto

Mondadori

"APEROL"
Ecco l'aperitivo da preferire!


APEROL





IL "COLPO" DEL VECCHIO ROTHSCHILD

Per la prima volta, la più potente dinastia finanziaria del mondo ha permesso che si raccontasse la sua storia: tutto è cominciato nel ghetto di Francoforte, dove un piccolo commerciante ebreo collezionava monete antiche e allevava cinque figli. Alla sua morte, essi avevano già sfidato Napoleone e Metternich ed erano i padroni d'Europa



Un documento unico: i Rothschild riuniti per un matrimonio in Francia. (1) Cécile Rothschild, sorella di Diana, di Elia e di Alain; (2) la moglie di Alain; (3) Monique, figlia di James; (4) Elia; (5) Nicole, altra figlia di James; (6) Philippe; (7) la moglie di Philippe; (8) Beatrice, figlia di Alain; (9) Diana; (10) Jacob; (11) il barone James; (12) Eric, figlio di Alain; (13) il barone Guy; (14) la moglie di James; (15) il barone Alain; (16) la moglie del barone Edmond; (17) il barone Edmond; (18) la moglie di Elia; (19) Robert, figlio di Alain; (20-21) Jacques Seyres con la sposa Philippine Rothschild, figlia di Philippe; (22) la madre di Guy; (23) la moglie di Guy.

Che cosa si dicono i miliardari, quando siedono insieme a tavola? L'anno scorso, a un pranzo in California, li sentii discorrere: parlavano di altri miliardari. Tutti i commensali di quel giorno - me escluso - « valevano » milioni e milioni di dollari. Gli americani, anzi, usano un altro termine: « pesare ». Fra questa gente che « pesava » miliardi di lire, nel vapore profumato del *consommé*, volavano i nomi di altra gente « pesantissima »: Rockefeller, Du Pont de Nemours, Paul Getty, Harriman... Ma il miliardario più anziano di tutti, un vecchietto che aveva trascorso molti anni in Europa, a un tratto disse: « E i Rothschild? ». La tavolata americana di miliardari stupì: « I Rothschild? ». Questo nome significava poco, per quegli ascoltatori. Il vecchietto riprese: « Amici miei, noi "pesiamo" due o tre milioni di dollari a testa. Ebbene, ogni piccolo Rothschild che viene al mondo, oggi "pesa" alcune decine di milioni di dollari. Tre o quattro di questi poppanti valgono più di tutti noi. »

Moltiplichiamo lo stupore di quei miliardari per gli abitanti degli Stati Uniti, ed avremo un'idea del successo folgorante di un libro recente, scritto dal giornalista americano Frederic Morton, e dedicato, appunto, alla famiglia Rothschild. Mai una biografia ottenne così rapida celebrità: il libro è venduto a centinaia di migliaia di copie, le edizioni si susseguono, e, attraverso quelle pagine, il Paese dove il denaro è il soggetto di conversazione preferito scopre bruscamente l'esistenza dei Rothschild, la dinastia che ridicolizza quelle dei miliardari d'America. Tutti i più grandi scrittori sono stati detronizzati, nelle vendite, da questa biografia nata quasi per caso. Frederic Morton, incaricato di scrivere qualche articolo sulla famosa dinastia di finanziari, andò un giorno a trovare una Rothschild che vive in America. Quando fu davanti alla dama, Morton - che è di origine viennese - ebbe un gesto spontaneo e imprevisto, un riflesso della vecchia Europa da cui proviene: si chinò nel baciamano. Quell'atto, che la Rothschild non si attendeva in America, sembrò stabilire tra il giornalista e la miliardaria una solidarietà misteriosa, un'amicizia un po' complice, da « emigrati ». E a Frederic Morton si aprì la porta per l'esplorazione di uno degli imperi più riservati di tutti i tempi, che ha per insegna il motto latino *Concordia, integritas, industria*. Invece degli articoli, il giornalista scrisse un libro, e gli americani si buttarono a leggerlo con fervore stupefatto.

Il racconto incomincia con un bravo ragazzo timido, venuto al mondo senza nulla, e desideroso soltanto di non morire di fame. Si chiamava Mayer. Nato nel ghetto di Francoforte, lo abbandonò appena adolescente per diventare impiegato di banca a Hannover. Una carriera interessante e piena di promesse, che Mayer tuttavia interruppe presto, ansioso di tornare a Francoforte, nella tranquillità del ghetto nativo, dove poté rientrare pagando l'« imposta degli ebrei ». La sua miserabile casetta aveva per insegna uno scudo rosso (*Rothschild*, in tedesco). Mayer si chiamava soltanto Mayer, non aveva un cognome di famiglia: allora era difficile per gli ebrei, sequestrati nel ghetto, rivestiti del loro *caftan*, della loro barba e della loro fede antica, acquistare uno stato civile. Si distinguevano dall'insegna delle loro case, e Mayer finì per chiamarsi Rothschild, sebbene poi cambiasse abitazione, andando a vivere, prima, in una casa con l'insegna della Casseruola, e più tardi in un terzo edificio contraddistinto da uno scudo verde.

Intanto, acquistava credito nel

121 segue

CON UNA SOLA PAROLA JAMES E NATHAN

ghetto colla sua botteguccia, un umile emporio di vini, tabacchi e tessuti, che lo aiutò a trovare anche moglie, proprio nella stessa strada. Gutele Schnapper, buona e forte ragazza, fu una consorte operosa. Lavorava nel negozio senza mai lamentarsi e permetteva così a Mayer di dedicarsi alla sua passione dominante: una piccola collezione di monete antiche. Mayer non pensava alla finanza, preferiva la numismatica.

Ma fu appunto questa sua mania ad aprire la prima porta al primo Rothschild della storia. Mayer mostrava spesso i pezzi migliori della sua collezione ad altri numismatici, e tra questi c'era anche il principe Guglielmo di Hesse. Così si stabilì una prima relazione fra l'umile ebreo e il monarca allora più ricco d'Europa, e Mayer pensò che la si doveva coltivare con tutte le cure. La coltivò, infatti, mentre sul perpetuo grigiore del suo orizzonte appariva uno squarcio di azzurro. Mayer continuò a trattare di monete (antiche, ma anche moderne, qualche volta) col ricco principe, e intanto crescevano i cinque Rothschild che Gutele aveva messo al mondo. Quando essi divennero uomini, il tempo della numismatica era finito. I giovani Rothschild correvano attraverso l'Europa in calesse, umili e ignorati: ma arrivavano sempre in tempo, dovunque le crisi, il panico e gli sconvolgimenti creassero nel pubblico la fame di denaro. L'Europa di fine Settecento era un prodigioso terreno per chi sapeva lavorarlo pazientemente, senza apparire, senza vizi, senza riposo.

Venne un giorno in cui Gutele, vecchissima, riunì intorno a sé i figli. Amschel era divenuto ministro delle finanze in Germania, Salomone controllava il denaro di tutta Vienna, Nathan regnava sulle finanze britanniche, Kalmann aveva posto i suoi uffici e i suoi forzieri in Italia, e Jacob-James, in Francia, governava praticamente il Paese, sotto la repubblica come sotto la monarchia. I figli la complimentavano: « Madre, siete sempre agile e forte. Diventerete centenaria ». E la vecchia rispose con una delle più belle battute dell'epopea Rothschild: « Figli miei, non vedo perché il buon Dio dovrebbe prendermi a cento anni, visto che mi può avere a novantasei ». E poco prima di morire, nel 1849, la vecchissima Gutele, sentendo parlare di guerra imminente, ebbe un'altra frase storica: « No, non ci sarà alcuna guerra. I miei figli non lo permetteranno ». I suoi cinque figli, nati nel ghetto, avevano ormai in mano l'Europa. Gutele poté morire tranquilla.

I calessini dei cinque fratelli Rothschild diventarono carrozze. Ancora umili, ancora anonime, ma robustissime. Dovevano condurre Amschel, Salomone, Nathan, Kalmann e Jacob-James attraverso l'Europa, instancabilmente, da un contratto all'altro, da un affare all'altro. Su queste carrozze, dopo alcuni anni, non salirono più i cinque fratelli, ma i loro impiegati, diramandosi dalla Francia all'Ungheria, alla Germania, all'Austria, al Belgio. Nel doppio fondo erano nascosti documenti, messaggi, conti... Le carrozze attraversavano le frontiere proibite, raggiungevano per esempio il duca di Wellington in Spagna, dove l'Inghilterra combatteva contro le armate napoleoniche una guerra disperata.

E non era che il principio. Sulla strada dei Rothschild si trovava ora Napoleone. I cinque fratelli lo detestavano: la sua polizia perquisiva continuamente la piccola casa di Francoforte, dove il mite patriarca, il vecchio Mayer, assisteva alle irruzioni con un sorriso dolce, chiedendo ai poliziotti se poteva servirli in qualche cosa: cotone, tabacco, vino... Napoleone aveva creato l'impero più fastoso del suo tempo. I cinque Rothschild erano i padroni dell'impero più misterioso, la cui ricchezza si nascondeva sotto l'abito dell'indigenza operosa, la cui reggia era la botteguccia di Francoforte, dove il vecchio Mayer, usciti i poliziotti, recitava una preghiera prima di curvarsi su enormi libri di carta ingiallita: i conti, i misteriosi conti della famiglia dello «scudo rosso». Quando morì, Mayer sapeva di non poter insegnare nulla ai figli, riguardo al come fare denaro. Ma nel suo testamento insegnò loro a conservarlo, e stabilì: « I miei figli si divideranno equamente quanto appartiene alla casa Rothschild. Le mie figlie e i miei generi non avranno alcun diritto di ingerirsi negli affari di famiglia... ». Il precetto del vecchio Mayer ha valore anche oggi. Si racconta che Nathan Rothschild, al culmine della sua potenza in terra britannica, si sentì domandare dal figlio maggiore: « Qual è la nostra vera patria? ». E rispose: « Ce ne sono soltanto due. La prima è la famiglia. La seconda sono tutte le altre ».

Nathan Rothschild, come l'Inghilterra, combatteva contro Napoleone una battaglia incerta e feroce. Da Londra, egli comunicava instancabilmente coi fratelli in tutta Europa, ogni scellino da lui toccato si trasformava in una sterlina, il contrabbando dell'oro tra il continente e l'isola funzionava alla perfezione sotto il suo inesorabile controllo. Tutto andava per il meglio, allorché Napoleone, fuggito dall'Elba, si preparò a ingaggiare nella pianura belga la più grande battaglia della sua vita. L'Europa intera era convinta che a Waterloo il genio dell'imperatore avrebbe replicato il miracolo di Austerlitz, e che l'Inghilterra sarebbe crollata.



Amschel Mayer Rothschild, capostipite della casata. Vendeva vino, tabacchi e tessuti nel ghetto di Francoforte. Morendo, ordinò ai figli di tenere sempre lontane dagli affari le donne di casa e i loro mariti.

Nel suo ufficio londinese, Nathan era invece convinto di una cosa sola: che a Waterloo c'erano informatori della casa Rothschild, attesi a Bruxelles da altri informatori, che a loro volta dovevano informare altri agenti della casa, piazzati sulla costa europea della Manica e pronti a partire per Folkestone al primo segno.

Il 19 giugno 1815, all'alba, Nathan li aspettava, con le mani sui fianchi. Arrivarono e segretamente gli dissero: « Napoleone è stato schiacciato ». Nathan andò alla Borsa di Londra e scatenò il panico tra gli inglesi: vendeva, vendeva tutto, accettando ogni prezzo. Tutte le sue azioni britanniche erano liquidate senza un istante di discussione. Gli speculatori di Londra vissero la giornata più spaventosa della loro vita. Della battaglia di Waterloo non sapevano nulla. Vedevano soltanto Rothschild vendere - « se vende lui, che sa tutto... » - e liquidarono anch'essi tutto ciò che avevano, a prezzi di rovina. Era il *crack* più gigantesco della storia britannica, il fallimento dell'Inghilterra. Tutti gridavano, imprecavano e vendevano...

Nathan Rothschild, appoggiato a un pilastro della Borsa - che tuttora si chiama « pilastro Rothschild » - aspettava e meditava. Appena qualche minuto prima che la Borsa chiudesse quella sua giornata catastrofica, egli ricomprò fulmineamente tutto. Quelle colossali fortune, che il panico da lui suscitato aveva fatto buttare via, tornarono nelle sue mani a prezzi ridicoli. Nessuno ha mai potuto contare gli uomini d'affari che quella sera si ritrovarono rovinati. Nathan Rothschild aveva ora in mano la Banca d'Inghilterra. Non si sarebbe più ripetuto l'« incidente » di un tempo, quando i banchieri londinesi tentarono di umiliarlo.

Andò così. Rothschild aveva fatto presentare un suo assegno alla Banca d'Inghilterra: questa lo respinse, e i direttori risero in faccia a lui stesso, quando andò a protestare. Uscito dalla Banca, Nathan andò a cambiare un biglietto da dieci sterline della Banca d'Inghilterra, e il cambiavalute gli diede regolarmente il corrispettivo in monete d'oro. Rifece l'operazione per tutto il giorno, mentre i suoi agenti facevano la stessa cosa in tutta Londra. Giunta la sera, le riserve auree della Banca d'Inghilterra registrarono un impoverimento, di centomila sterline-oro e un preoccupante, corrispettivo « ritorno » di biglietti di carta. L'indomani, Nathan tornò da quelli che avevano rifiutato il suo assegno, e, invece di sorrisi sarcastici, vide sui loro volti un'espressione allarmata. Disse loro semplicemente: « Io non ho alcuna fiducia nei biglietti della Banca d'Inghilterra e non l'avrò finché la Banca d'Inghilterra non avrà fiducia negli assegni della casa Rothschild ».

È facile dire di qualcuno: « Non ha paura di nulla ». Per Nathan Rothschild, tuttavia, queste parole devono essere prese alla lettera. Non c'era forza al mondo che lo preoccupasse. Quando un giorno piombò nel suo ufficio un personag-

FACEVANO CROLLARE IMMENSE FORTUNE

gio potentissimo, e sciorinò la sua illustre discendenza, la sua potenza sociale e i suoi rapporti con altre banche, il figlio di Mayer e di Gutele gli rispose semplicemente: « Prendetevi una sedia ». E poiché il visitatore gli mise sotto gli occhi il biglietto da visita carico di titoli, egli aggiunse freddamente: « In questo caso, prendetevi *due* sedie », e tornò poi a scorrere i suoi libri di conti.

I suoi fratelli non erano inferiori a lui. Se la storia ha ormai registrato il gran colpo di Nathan alla Borsa di Londra nei giorni di Waterloo, nella biografia segreta della famiglia Rothschild se ne ricorda un altro, realizzato poco tempo dopo da Salomone e Kalmann ad Aquisgrana.

Caduto Napoleone, nella città di Carlomagno si tenne un congresso meno celebre di quello di Vienna, ma importantissimo per i finanzieri, giacché doveva regolare i debiti della Francia verso l'Inghilterra, l'Austria e tutti gli altri nemici di Napoleone. Era un complesso e finissimo gioco, che fioriva alla Borsa di Londra come a quella di Parigi, attraverso scambi di denaro, di azioni, attraverso compensazioni di interessi, colpi audaci sui tassi di sconto, patteggiamenti pubblici e segreti che si elevavano all'ordine delle centinaia di milioni di franchi oro. Il colossale giro di transazioni era nelle mani di due banchieri di antica fama (Ouvrard per la Francia e Barring per l'Inghilterra) invitati al Congresso di Aquisgrana come altissimi ed esclusivi consiglieri dei governanti europei.

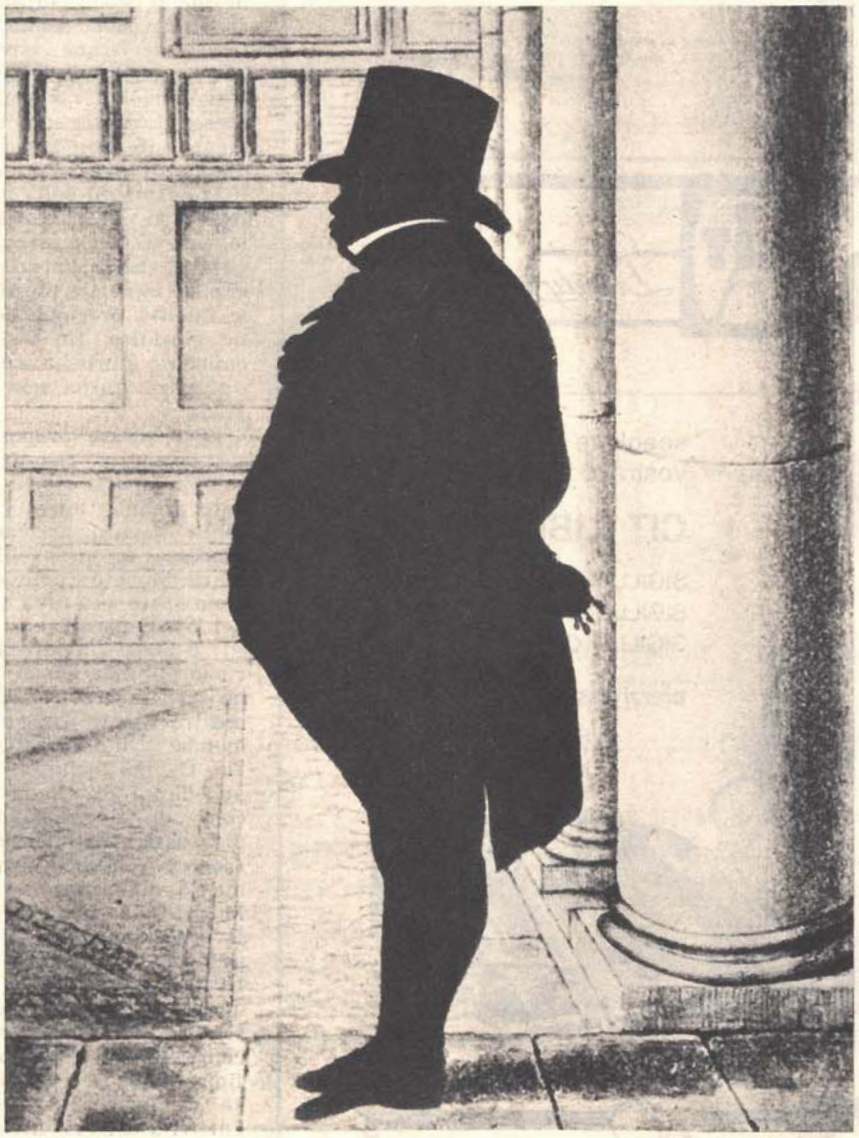
Kalmann e Salomone Rothschild andarono ad Aquisgrana per osservare il gran gioco, ma furono tenuti a distanza senza troppi complimenti. Se chiedevano udienza al principe di Metternich, questi era regolarmente « impegnatissimo » in colloqui e conferenze. Quando cercavano del principe d'Assia, un funzionario li congedava su due piedi... Eppure le loro carrozze erano ora splendide, i loro abiti raffinatissimi, la loro buona volontà e la loro umiltà totali come sempre. Eppure il congresso li teneva fuori dai palazzi dove celebrava i suoi fasti la *vera* ricchezza. L'umiliazione durò settimane e settimane. Se Kalmann e Salomone invitavano a un pranzo qualche membro del Congresso, questi era dolente di rifiutare, ma aveva già un altro invito o era ammalato. I due fratelli restavano soli nel lussuoso palazzo affittato e addobbato per i ricevimenti che tutti evitavano. Nessuno li visitava, tranne certi misteriosi giovanotti in livrea azzurra, che arrivavano e ripartivano silenziosi. I principi e i governanti, riuniti per le *loro* feste, non pensavano neppure a chiedere chi fossero questi visitatori frettolosi. Se si fossero informati avrebbero scoperto che si trattava di corrieri di fiducia dei Rothschild.

Una bella sera, però, tutti capirono. Una bella sera i *valzer* si spensero, il principe di Metternich fece meditazioni malinconiche, e ne concluse che il Congresso andava malissimo. Le fortune personali dei più importanti congressisti, le fortune stesse dei governi, stavano misteriosamente e rapidamente crollando tanto alla Borsa di Parigi che a quella di Londra. La notizia fu dapprima sussurrata, poi scoppiò come un colpo di fulmine. Principi, duchi e ministri si interrogarono sempre più allarmati davanti al vacillare di tante solidissime posizioni. Perché questa catastrofe? Chi l'ha provocata? « Sarà forse opera dei Rothschild? » Non si sa chi l'abbia detto. Ma, chiunque fosse, aveva indovinato. Già: i Rothschild...

Umiliando Kalmann e Salomone, gli illustri congressisti di Aquisgrana non avevano pensato agli altri fratelli. Specialmente a James, rimasto a Parigi, e al primogenito Nathan, fermo a Londra. Non sapevano che questi due avevano tali riserve di denaro da permettersi la più severa delle vendette: comprare discretamente le azioni in borsa, e poi gettarle brutalmente sul mercato, tutte d'un colpo, provocando crolli rovinosi per gli spensierati congressisti, duchi, principi, ministri e banchieri... A Parigi e a Londra, James e Nathan Rothschild avevano fatto proprio questo.

Dopo la durissima punizione, ad Aquisgrana nessuno si meravigliò vedendo le principesse più titolate d'Europa dare il braccio - compiacentissime - a due signori dal volto misterioso e pienotto, che sorridevano appena appena: Kalmann e Salomone Rothschild, gli umiliati di pochi giorni prima. Ormai i due non erano più gli stessi. Erano diventati, con gli altri tre fratelli, la leggenda d'Europa. Erano « i Rothschild », titolari di una corona che valeva più di quelle poste in capo a tanti monarchi dal diritto divino. Era ormai cominciata una epopea, sotto l'antica insegna latina: « *Concordia, integritas, industria* ».

I particolari di questa epopea non possono essere contenuti in un libro, né raccontati da un uomo solo. Richiederebbero l'opera di un'intera vita a un gruppo di esperti della finanza. Il seguito della storia, fino a oggi, non può ancora essere esattamente raccontato. La discendenza del vecchio Mayer Rothschild, nato nel ghetto di Francoforte, conta ormai centoventi persone. Centoventi esseri così diversi - ma in fondo anche così simili - che le loro gesta potrebbero occupare i volumi di un'enciclopedia intera.



Una caricatura di Nathan Rothschild (terzo figlio di Mayer) detto « la Grande Ombra », perché dominò la Borsa di Londra nel periodo napoleonico. Nei giorni della battaglia di Waterloo, realizzò colossali guadagni.

I Rothschild finanziarono tutti. In Francia, fecero credito a Luigi XVIII come a Carlo X e a Luigi Filippo: e il più gran piacere di quest'ultimo era di fare colazione con James. Anzi, col barone James. Nathan continuava intanto a occuparsi dei più grandi affari finanziari di Gran Bretagna, e i tre altri fratelli distribuivano prestiti e raccoglievano interessi in Danimarca, in Austria, in Italia, in Portogallo. Verso la fine della loro vita, l'ormai logoro Nathan, il bel James, il timido Kalmann e gli altri due fratelli, avevano investito in tutta Europa, e in ogni genere di imprese, una somma che oggi potremmo valutare intorno ai quattromila miliardi di lire. I loro castelli e i loro palazzi, le loro tenute, i loro parchi, tutto il loro impero visibile superava largamente i beni personali dei più potenti re di Francia e della regina Vittoria.

I regimi passarono, tutti i Paesi d'Europa videro rivoluzioni, guerre, crolli di dinastie, apparizioni e catastrofi di nuovi regimi. Instancabili, concordi e discreti, i Rothschild sono sempre in piedi. Mayer, il fondatore di questa dinastia enigmatica, era appassionato di monete antiche e coniugava al passato la parola « denaro », nell'oscurità del ghetto. I suoi figli la coniugarono al presente. Le generazioni successive, al futuro.

Oggi, a Tel Aviv, un turista che abbia bisogno di un'informazione stradale, può sentirsi rispondere in ebraico da una donna con l'occhio azzurro, ironico e tenero: dalla baronessa Betsabea Rothschild, che potrà dargli informazioni anche in francese, in italiano, in tedesco e in inglese, e replicare poi al suo ringraziamento con parole umili: « Prego, signore. Sono io che ringrazio. È cosa da poco ». Poi la baronessa sparirà tra la folla anonima, e lo straniero non saprà mai di aver conosciuto una Rothschild.

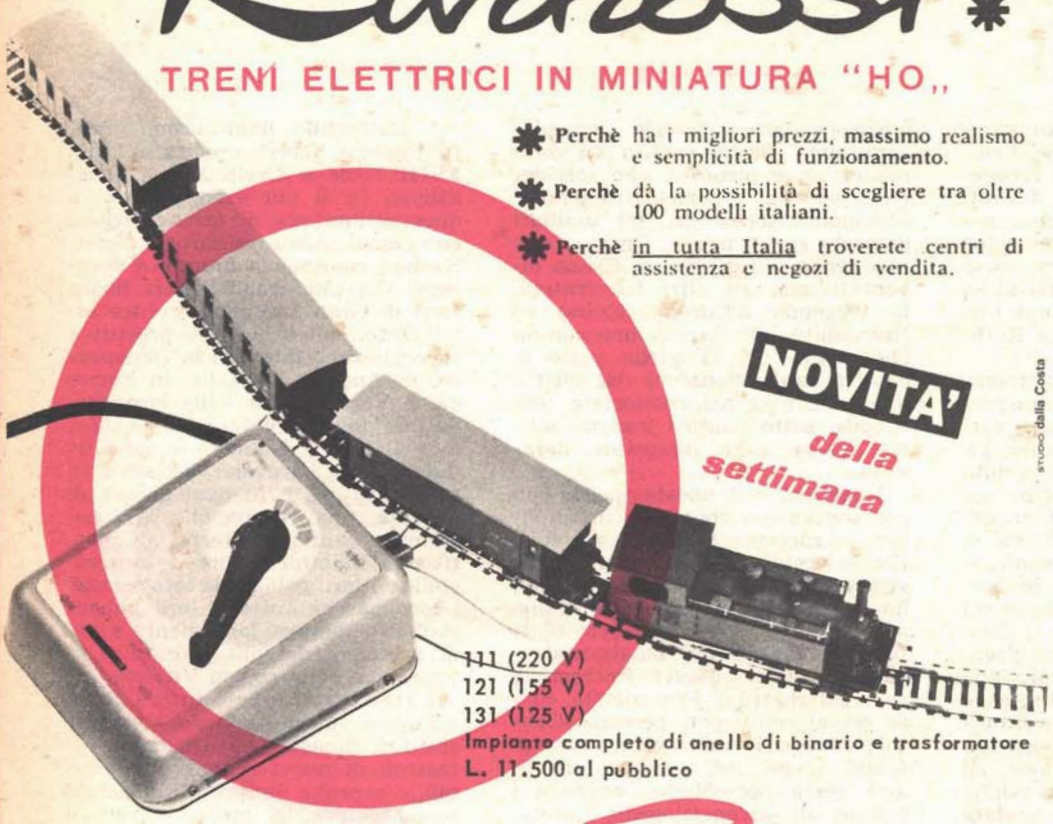
Del resto, lo straniero non sa che a New York esiste una fondazione intitolata appunto a lei, Betsabea, per assistere gli artisti e finanziare progetti straordinari, come quello di insegnare l'alfabeto a tutti gli indiani del Messico. E nessuno saprebbe farsi un'idea delle donazioni, degli ospedali costruiti a spese della casa, dei terreni comperati e poi regalati da tutti i Rothschild. Immaginerà piuttosto castelli di favolosa ricchezza. È vero: esistono anche quelli, insieme a tesori d'arte incalcolabili, e alle migliori vigne del mondo. Ci vorrebbe una macchina elettronica per calcolare la complessità, le ramificazioni segrete, gli interessi, le iniziative e l'attività di una famiglia che è stata sempre unita nel trionfo e nell'angoscia.

Nella strada di Tel Aviv, la donna dall'occhio azzurro, tenero e ironico, è partita verso il suo destino. Per la baronessa Betsabea Rothschild, infatti, il destino è quello di vivere in Israele, e di aiutare con tutte le forze gli ebrei più diseredati - i profughi dallo Yemen - per condurli verso la cultura e il benessere. In tutti i Rothschild, dopo un secolo e mezzo di trionfi, il ricordo della miseria del vecchio Mayer e della sua forte Gutele non si è ancora spento.

Jean Marc Sabathier

partite bene, partite
Rivarossi *
TRENI ELETTRICI IN MINIATURA "HO,,

* Perchè ha i migliori prezzi, massimo realismo e semplicità di funzionamento.
* Perchè dà la possibilità di scegliere tra oltre 100 modelli italiani.
* Perchè in tutta Italia troverete centri di assistenza e negozi di vendita.



NOVITA' della settimana

studio della Costa

111 (220 V)
121 (155 V)
131 (125 V)
Impianto completo di anello di binario e trasformatore
L. 11.500 al pubblico

Rivarossi

* Assicuratevi che quanto acquistate sia materiale

RICHIEDETE NEI MIGLIORI NEGOZI I NUOVI MODELLI 1962 TRENI COMPLETI A PARTIRE DA L. 2.950 AL PUBBLICO. LA CASA VENDE AI PRIVATI SOLO IL CATALOGO DI 60 PAGINE A COLORI A L. 100 E LA RIVISTA «HO Rivarossi» A L. 150
non si spedisce contro assegno

Rivarossi S. p. A. VIA CONCILIAZIONE 74 A COMO (ITALIA)

la camicia
CIT Liberty
è sempre e comunque
UNA GARANZIA



scegliete secondo la vostra convenienza

CIT LIBERTY

SIGILLO ROSSO L. 3900
SIGILLO BLU L. 4300
SIGILLO ORO L. 5100

prezzi fissi al consumatore

garanzia di qualità e durata
stiratura facile

milano
viale fulvio testi 25

CIT Liberty SANFOR

di RICCIARDETTO

LA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

(Segue da pagina 31)

stizia è « lenta e inefficiente ». Vorrei che questa conferenza fosse letta e meditata da tutti. È un documento grave e rattristante.

In molti congressi di magistrati e avvocati si è parlato di « bancarotta della giustizia ». Ungaro dice: « La giustizia italiana è in crisi, in grave crisi ». E riporta le testimonianze di eminenti magistrati. Un presidente della Corte di Cassazione, Torrente, ha detto: « è veramente triste e fa male vedere processi penali che giungono al dibattimento dopo cinque o sei anni ». Il Presidente della Corte d'Appello di Bologna, Albanese, ha detto: « È diffuso da qualche tempo, ed è quindi da molti avvertito, sia nell'ambito stesso dell'ordine giudiziario, sia all'esterno, un senso di insoddisfazione per la lentezza delle procedure. In taluni casi, il ritardo nella definizione dei procedimenti, così nelle materie civili come in quelle penali, supera qualsiasi previsione ed urta contro le legittime aspettative non soltanto di coloro che alle singole vicende, assai spesso dolorose, sono direttamente interessati, ma altresì di quanti avvertono che nel funzionamento della giustizia risiede la garanzia sostanziale per la tutela dei loro diritti. È questo un difetto che si pone in netto contrasto con le finalità precipue dell'ordine giuridico. Un insigne ed eminente giurista osservò che "giustizia tarda non è giustizia" ».

E a questo proposito, mi sia permesso ricordare che solo in questi giorni è arrivato al dibattimento - o sarebbe dovuto arrivare - il processo a carico di Anna Maria Moneta Caglio e di Silvano Muto, per fatti avvenuti nel '54. E non è stato discusso: è stato rinviato a nuovo ruolo. Il mio amico Orvieto ha scritto: « Il Tribunale dimostrò punto per punto il mendacio di questa testimone (la Caglio) definita con gli appellativi di "figlia del secolo", di "Giovanna d'Arco", di "fustigatrice dei costumi" (sono parole della sentenza): ma, a differenza del povero Mago Orio, non la giudicò. Il processo contro la Caglio seguirà il suo corso, segue tuttora il suo corso. E per quanto tempo continuerà a seguire il suo corso, e dove e come finirà? Probabilmente finirà nelle secche del niente di fatto. Probabilmente l'attività del Tribunale di Roma... sarà vana: i giudici appariranno dei nobili sognatori che avrebbero voluto condannare o assolvere secondo giustizia, ma che, indipendentemente dalla loro buona volontà, non ci sono riusciti. Il delitto di falsa testimonianza e quello di diffamazione sono amnistiati. Resta la calunnia. Ma il processo non si prolungherà fino a che... non saranno concesse altre amnistie e altri condoni? »

Il Procuratore Generale della Corte di Cassazione, Comucci, ha esposto i seguenti dati statistici: « Di fronte ad una sopravvenienza complessiva di 4592 ricorsi civili, le Sezioni ne hanno potuto definire soltanto 3554, e, di fronte a 27.503 ricorsi nuovi in materia penale, ne hanno potuto decidere solo 22.332. La pendenza al 31 dicembre 1961 - e da quel giorno essa è notevolmente aumentata - si concretava in 8044 ricorsi in materia civile e in ben 33.432 in materia penale ». La ragione principale di questo stato di cose è che il numero dei processi è enormemente aumentato, e continua ad aumentare, mentre l'organico dei magistrati è rimasto pressoché immutato.

I rimedi? Dice Ungaro: « Incominciando proprio dagli avvocati, non deve più tollerarsi che molti di essi continuino ad inflazionare il numero degli affari con liti pretestuose, con irrigidimento su tesi assurde, con contestazioni cavillose e con impugnazioni evidentemente dilatorie. Occorre snellire le procedure, abolire inutili e costosi formalismi, vincere deplorevoli trascuratezze, superare taluni incagli assurdi, dare al giudice una maggiore autonomia. E non è certo da trascurare la possibilità di deferire taluni giudizi ad un giudice unico. Credete forse che non sia stato uno solo a decidere ognuno di quegli ottantadue ricorsi (decisi dalla Corte di Cassazione in una sola udienza) dei quali vi ho parlato? Non è stato forse il solo giudice relatore, sia pure col concorso del Presidente, a decidere, essendo il solo che aveva studiato le carte? Se così praticamente avviene, perché incomodare un numeroso collegio di persone, che devono poi necessariamente rimettersi al giudizio del solo che ha potuto leggere e studiare? Siano sottratte alla competenza dell'Autorità giudiziaria tutte le contravvenzioni di carattere puramente amministrativo, come quelle previste e punite dal Codice della Strada, e siano deferite ad uno speciale giudice amministrativo, una specie di giudice di pace per le contravvenzioni », come hanno opportunamente proposto il Presidente Torrente e il mio amico Alfredo de Marsico. Dice ancora Ungaro:

« Per lo studio di queste riforme, non occorre istituire nuove commissioni. Bastano

segue

STUDIO TESTA 43





specialità calde Simmenthal

Se amate la buona tavola variata per voi ci sono le specialità Simmenthal :

GOULASCH, generoso e piccante, come lo mangereste a Budapest;
BRASATO, in un sughetto dolce e aromatico;
TRIPPA, cucinata all'italiana;
ARROSTO, cucinato secondo la buona tradizione casalinga;
SALMÌ, secondo la ricetta dei cacciatori;
LINGUA, di manzo scelto, cotta nel vino;
6 piatti nuovi che si affiancano alla buona carne in scatola Simmenthal!

Simmenthal

LA PIÙ GRANDE E MODERNA CUCINA D'ITALIA

GIRMI
non è solo un frullatore
è *IL GASTRONOMO*
che fa da mangiare con voi



GIRMI

sbattitore
rix



UN'AVVITATINA
UN AVVITATINA

n altro
uccesso
n cucina



Imbert 2/62

l vero e completo gastronomo per la vostra cucina perché... basta un'av-
tina e alla stessa base motore potete applicare, secondo le necessità:
ULLATORE * MACINACAFFÈ * SBATTITORE TRIX * GRATTUGIA *
ITACARNE * CENTRIFUGA * CREMEXPRESS e il nuovo utilissimo
FETTATORE.
n GIRMI GASTRONOMO cento possibilità d'impiego e mille piatti sulla
stra tavola.
RMI GASTRONOMO aiuta veramente a cucinare per le sue straordinarie
stazioni e offre **in omaggio** ai nuovi acquirenti **un ricettario eccezionale:**
FRULLATORE GASTRONOMO volume di 120 pagine, 160 ricette, illu-
zioni e tavole a colori, del valore di L. 1.500.

MI, garantito per due anni, è in vendita a L. 9.940 corredato di frullatore, macinacaffè cettario.

ll'antipasto alla cremacaffé GIRMI GASTRONOMO

pochi competenti ». E io aggiungo: e, per attuarle, basterebbe che il Governo volesse. Ma il nostro Governo ha da pensare ad altro.

Ricciardetto

CONVERSAZIONI COI LETTORI

Salvataggi di ebrei

Il sig. Barù Giacomo, ex volontario della Marina italiana, mi scrive da Kfar Rupin (Israel): *Nel n. 559 del 18 giugno 1961 nella Sua rubrica « Conversazioni coi lettori », con il titolo « Ebrei » ha avuto la cortesia di pubblicare una lettera del Tenente Colonnello di complemento in congedo Antonio Damerini (Napoli). In fondo una nota: « Se riceverò notizie, le pubblicherò.*

Con la presente voglio rendere un molteplice servizio, e qui spiego le ragioni.

1) Il popolo d'Israele, come non dimentica chi gli ha fatto del male, così non dimentica chi gli ha fatto del bene; tant'è vero che due settimane fa a Gerusalemme è stata organizzata una grande festa in onore di coloro che si sono prodigati per il salvataggio di ebrei dal massacro da parte dei tedeschi. La locale stampa ha pubblicato lunghi articoli con fotografie degli scampati nell'atto di abbracciarsi con i salvatori. Sono dolente che l'Epoca nella quale è stata pubblicata la lettera del signor Damerini mi sia caduta sott'occhio quasi con un anno di ritardo. Questi si sarebbe dovuto trovare a Gerusalemme, ed io avrei fatto tutto il mio possibile perché fosse onorato, come meritava.

2) Ho voluto rispondere ad Epoca *per testimoniare il mio ringraziamento a nome di quegli ebrei che volentieri, se fossero in vita, avrebbero eretto un monumento al sig. Damerini per l'opera da lui svolta durante la guerra.*

3) La pubblicazione di tale notizia onora il giornalista perché mette in rilievo la bontà umana e in questo caso i rappresentanti dell'Italia.

Al sig. Damerini... Le informazioni che Lei desidera può chiederle direttamente alla Comunità Ebraica di Salonicco, come pure al Consolato italiano di quella città... Inoltre può scrivere alla signora Modiano Carmen presso l'Ambasciata italiana di Atene. La detta signora faceva parte del trasporto, di cui egli parla nel suo scritto. Qualora Le faccia piacere, gradirò una diretta corrispondenza.

Idiozie e menzogne

Il sig. Giovanni Linosa (Palermo) mi scrisse una lettera insolente e villana, accusandomi (1) di « chiudere gli occhi di fronte alla nostra miseria » (2) e di « beffare la miseria degli altri ». Gli risposi che mentiva (1) perché io avevo scritto innumerevoli articoli sulla nostra miséria, (2) e perché non avevo mai beffato la miseria degli

Biplan
i capelli si salvano con:
la medicina dei capelli

CHI SI DIFENDE SI SALVA





La necessità di salvezza
impose all'uomo
fin dalle origini
il problema della difesa
con mezzi
sempre più validi.
L'organismo, invece,
ebbe dalla natura
un aiuto sempre efficace
per la sua difesa:
il carciofo,
i cui decotti salutari
erano noti fin dalle
più antiche civiltà.
Anche oggi dal carciofo
la difesa migliore:
CYNAR,
l'aperitivo a base
di carciofo e vitamina B1.

CYNAR

CONTRO IL LOGORIO DELLA VITA MODERNA

altri; e lo sfidai a citare una sola frase di un mio articolo, che significasse beffa o irrisione alla miseria altrui.

Il detto Linosa ora mi scrive che « il mio modo di polemizzare è ridicolo, privo di umorismo e infantile (nonostante la tarda età) » - mia, s'intende. Gli rispondo che non ho affatto polemizzato con lui. Lo ho smentito. Quanto al fatto che io sia « privo di umorismo », non spenderò una parola per « convingerlo » (come scrive lui) del contrario. Ma badi che, da parte mia, fingere di prendere sul serio le sue lettere e fingere di rispondergli sul serio, è una bella prova di umorismo. Comunque, il mio umorismo o la mia mancanza di umorismo, il mio infantilismo ecc. non c'entrano per niente. Dimostri il Linosa, se può, la verità delle due accuse che mi fece. Se no, resta stabilito che è un bugiardo.

Il Linosa si è dovuto « convingere » (così usa scrivere) che io « vivo nel più grande fallimento ». A dire la verità, non capisco in che cosa io sia fallito, dato che in tutte le cose che ho fatte sono riuscito. Sarò fallito nelle cose che non ho fatte. Ma lui, il Linosa, è fallito in ortografia perché scrive « convingere » con tanto di « g » e « un'altro guaio » con tanto di apostrofo. E, se si ostina a scrivere così male, « fallirà » a tutti i concorsi per maestro elementare, e anche a quelli per vigile urbano.

In questa seconda lettera, egli mi offre altri fiori di ignoranza, come i seguenti:

(1) « Non torno a replicare ». Deve dire: « non replico » oppure « non torno a dire ».

(2) « il quale (Salvemini) non mancando di grande intelligenza, tuttavia sapeva condurre il discorso ». *a*) Si può dire: il tale « non manca di intelligenza ». Ma è sciocco dire: « non manca di *grande* intelligenza ». *b*) Quel « tuttavia » è fuori luogo: Nonostante la sua grande intelligenza, sapeva condurre il discorso? *c*) Il periodo deve essere rifatto così: « il Salvemini, essendo dotato di grande intelligenza, sapeva condurre il discorso ».

(3) « Uomini come lei sovvertiscono i valori della democrazia. » No: si dice « sovvertono ».

(4) « Con tutte le bugie e le sciocchezze che dite portate il vostro prossimo a fare grandi sforzi per comprendere la verità. » Voleva dire: obbligate, costringete il pubblico a fare sforzi per capire la verità.

(5) (e lo portate) « a non credere *più a tutto* quello che dite ». Voleva dire il contrario. Voleva dire che io, colle mie bugie e colle mie sciocchezze, induco il pubblico a non credere *più a niente* di quello che dico. E, invece, ha scritto che lo induco « a non credere *più a tutto* quello che scrivo ». Il che significa che il pubblico una volta credeva a tutto quel che dicevo, e che ora non crede più a tutto, ma a una buona parte crede ancora. Certo il Linosa non intendeva dire questo.

Ri.

BP 62/RT2

Blaupunkt

È SEMPRE A PUNTO

un apparecchio Blaupunkt

Perchè? Perchè radio e televisori Blaupunkt offrono: selettività, sensibilità, perfetta sintonizzazione, immagini stabili e dettagliate, suoni e voci senza disturbi. Ma non basta! Vero prodigio dell'elettronica tedesca, essi realizzano anche le più moderne conquiste della scienza e sono il prodotto di un accurato procedimento costruttivo e di montaggio.
Non occorre essere tecnici per constatarlo. Basta provarli!

RADIO - TV - AUTORADIO

BLAUPUNKT

del gruppo **BOSCH**

V. 33

Min. San. Reg. 2976 decr. N. 19-21-5-55 N. 1266 20-1-62

No al dolore



VERDAL vince rapidamente
mal di testa, nevralgie,
dolori reumatici.

verdal

è l'arma contro il dolore!

CITROËN ami 6

meno 100.000

L'AMI 6 è l'auto per voi che amate il confort, la sicurezza, l'economia d'esercizio.



c.d.p. milano

CITROEN AMI 6 **per chi non vuole fastidi dalla propria macchina**
provatela senza alcun impegno presso i Commissionari Citroën

Confort

Con l'AMI 6, la Citroën propone una vettura maneggevole grazie alle sue dimensioni ridotte, ma tuttavia dotata di ampia abitabilità, veloce ed economica, sia per il consumo che per le minime spese di manutenzione.
l'AMI 6 ospita comodamente (ed è vero!) 4 persone - confort Citroën: chi occupa il sedile posteriore **non viaggia sulle ruote,** quindi viaggi comodi e riposanti - **4 portiere** e fondo perfettamente piano - il baule è il più capace fra le vetture di uguale cilindrata - ampia visibilità grazie alla grande superficie vetrata ed ai sottili montanti.

Sicurezza

trazione anteriore - 4 ruote indipendenti con **dispositivo che sopprime ogni possibilità di rimbalzo** su qualsiasi fondo - una perfetta tenuta di strada e medie elevate - i freni a comando idraulico, ampiamente dimensionati e ben raffreddati, sono di eccezionale efficacia - 4 marce sincronizzate + RM - velocità 105 Km/h . . . . e per **tutta l'autostrada.**

Economia

l'AMI 6, grazie al raffreddamento ad aria, non teme nè il caldo nè il freddo - solo 4 punti di lubrificazione - consumo da **5,5 a 6,5 litri per 100 Km.**

ed ecco il nuovo prezzo: L. 875.000

Ige compresa - franco sede Commissionario - lunghe rateazioni senza cambiali

MILANO - Via Gattamelata, 41 - Tel. 39.76

ROMA - Via Stoppani 8 (ang. v.le parioli) Tel. 802.656 - 877.571 2

PSICOLOGIA DI UN DELITTO

"La banda Casaroli" ha serbato intatta tutta la spietata lucidità del fatto di cronaca

di FILIPPO SACCHI

Due bande di malfattori sono passate insieme sugli schermi: la banda di Liberty Valance e la banda Casaroli. La cittadina di Shinbone verso il 1870 è molto lontana dalla Bologna del 1950; però, sostanzialmente, il procedimento della rapina è lo stesso: una sciarpa sul viso e una pistola. Con queste Liberty Valance terrorizza il paese, sinché cade sotto i colpi del bravo *cowboy* e cittadino giustiziere Tom Doniphon. Con le stesse Casaroli e i suoi complici rapineranno banche, sterminando chi gli si oppone, sinché non saranno inchiodati dalle pallottole della polizia. Pari e patta.

Ma qui si ferma la somiglianza. Non importa che *L'uomo che uccise Liberty Valance* sia diretto dal grande Ford e *La banda Casaroli* dal nostro giovane e quasi principiante Florestano Vancini. Non importa che il primo abbia già incassato centinaia di milioni e il secondo sia stato addirittura cestinato dalla Mostra di Venezia. *La banda Casaroli* è un film umano, vero, artisticamente meditato, mentre *L'uomo che uccise Liberty Valance* è una buffonata. Perché è tempo di dire che questi eroi del West, coi loro ridicoli pantaloni e i loro cappelli antiquati, sono dei buffoni, e che la loro morale è una morale stereotipata e posticcia, di cui non resta niente nell'animo degli spettatori, neanche dei giovani ai quali viene sistematicamente propinata: restano solo, se mai, come stimolo etico, le sparatorie e le cazzottature.

Cos'è infatti questo gran bullo di Tom, la cui maggior virtù è di riuscire a cavare la pistola dalla fondina una frazione di secondo prima dell'altro (cioè un esercizio da circo), a paragone del giovane agente di polizia di Bologna, Marotta, il quale gridando «Fermateli!» rincorre per tutta via Remorsella i due banditi che lo avevano disarmato e che si voltano a sparargli, sinché non stramazza colpito? E cosa c'è di più ignobile di questo illustre senatore a cui James Stewart presta la sua nobile mutria da *clergyman*, e che Ford circonfonde di una rorida aureola da Padre della Patria: questo Ranse Stoddard che sa di non aver ucciso lui Liberty Valance, però si vale di quella leggenda per farsi eleggere a Washington, e non soltanto sfrutta la discrezione dell'amico che uccidendo il bandito e tacendo la verità ha reso possibile quella truffa elettorale, ma gli soffia la ragazza, e non si curerà più di lui sino al momento in cui potrà fare il bel gesto di portare tutto compunto una corona sulla sua tomba? E quel galantuomo di giornalista che, avendo in mano l'esatta versione dei fatti, per non scoprire il senatore, che è ancora vivo e gli può servire, la sopprime perché (dice) tra la leggenda e la realtà, bisogna preferire la leggenda? Per me, una società che si fonda su questi principi è una società marcia.

La banda Casaroli è una cosa seria, non soltanto perché è un autentico caso di cronaca, che apparve allora come uno dei più clamorosi della realtà italiana del dopoguerra, meticolosamente ricostruito nella topografia e nei fatti, e potentemente raccontato, quasi un grande *reportage*, ma perché rappresenta, dal punto di vista cinematografico, una nuova maniera d'approccio nella psicologia del delitto. Solo il povero Becker aveva tentato in *Grisbi* un ritratto anticonvenzionale di *gangster*, benché la presenza di Gabin, cioè dell'attore-idolo, avesse fatalmente finito per far rientrare dalla finestra la mitomania che il regista aveva cacciato dalla finestra. Vancini è il primo regista che sia riuscito ad analizzare e a rappresentare con assoluta veridicità ed obbiettività il delitto, mostrandolo (al di là di ogni retorica moralistica o sociale o politica) nella sua accidentale fatalità e nel suo elementare automatismo.

Questi tre giovanissimi banditi assalgono, rapinano e uccidono, ma le radici della loro vocazione di violenza vanno molto più in là e più nel profondo di loro e delle loro atroci e inutili gesta: stupidi ragazzi sbandati, sin dal principio immersi, come dice bene Pestelli, in una luce fallimentare che è negli animi, prima ancora che nelle strategie. Vancini li scruta nelle loro illusioni, nelle loro debolezze, nelle inconscie influenze di cui sono succubi: così il Paolo Casaroli col suo machiavellismo ducesco (il fattore sorpresa, la poesia dell'azione), il suo infantilismo politico («Se vincevamo la guerra lavorerebbero per noi i greci e gli africani»), il suo mito dell'infallibilità («Lo vedi che a Casaroli va tutto bene?»); così Gabriele con la sua cieca idolatria per Paolo, il suo attaccamento agli amici da povero cane senza collare, per cui quando gli mancano non riesce più a sopravvivere; così Corrado, col suo scuro, appartato, elusivo segreto di disperato.

Sono tre stupendi ritratti, registicamente fusi in modo perfetto nei tre interpreti: un formidabile Salvatori (il suo improvviso crollare nel panico appena un povero, mite, anziano cassiere ha il coraggio di afferrargli il mitra), Tomas Milian e Briary, disegnati con una limpida, scarna, precisa incisività, con l'assoluta astensione da ogni trucco istrionico, come vertiginose angolature, chiaroscuri violenti e beffardi profili, e posti a fuoco sopra sfondi che sono talvolta modelli di realismo costruito, come i quadri iniziali e finali *della sanguinosa sparatoria* nelle vie di Bologna, fortissimi.

Filippo Sacchi



insieme... gioia di un alito fresco e puro!

Colgate con Gardol pulisce l'alito mentre pulisce i denti

COLGATE COMBATTE LA CARIE
ELIMINA L'ALITO CATTIVO

Colgate forma una schiuma attiva
che penetra tra i vostri denti e manda via
le particelle di cibo e i germi
che causano la carie e l'alito cattivo.

Anche il dentista raccomanda Colgate
perché solo Colgate contiene Gardol
il potente anticarie americano che vi protegge
dalla carie e dall'alito cattivo
per tutto il giorno, per avere:

- *denti bianchi*
- *denti sani*
- *alito fresco e puro*



CDC 6

UNA BUONA ACCOGLIENZA...

Ci si sente bene in una casa ospitale. Tutto sembra preparato per farci piacere. Qui ci attendono degli amichevoli incontri, qui ci vengono offerte le cose migliori, e fra queste Vecchio Florio, una squisita riscoperta. Marsala Florio: confortante, cosí pieno di sapore, classico e prezioso, cosí ricco di gusto: da assaporare con attenzione. Sí, una bottiglia di Vecchio Florio sta bene in casa vostra.

DOPO CENA per voi e per i vostri ospiti scegliete Vecchio Florio. È un gusto prezioso da riscoprire, un gusto moderno.

IN CUCINA il Vecchio Florio arricchisce le vivande e porta il suo tocco inconfondibile.

AL BAR chiedete un bicchierino di Vecchio Florio: è eccellente ad ogni ora ed è una scelta da raffinato intenditore.

MARSALA
FLORIO

PRODOTTO FIN DAL 1832
ESCLUSIVAMENTE
CON PREGIATE UVE DI SICILIA



Riscoprite anche voi il piacere di un buon Vecchio Florio

DIFENDIAMOCI DAI FUMATORI

Perché non si proibisce il fumo nei locali pubblici come fanno già da tempo la Francia e altri Paesi?

di ARTURO ORVIETO

Vi preme la pelle? Ascoltatemi anche se vi parlo di un argomento tutt'altro che nuovo ma tutt'altro che esaurito, quello del fumo. Ascoltatemi, prima di darmi torto, fumatori inveterati, fumatori occasionali, non fumatori: soprattutto non fumatori, poiché la questione giuridica sollevata da una recente proposta di legge (una questione che sembra piccola ed è grossa) riguarda appunto i non fumatori.

È di questi giorni la notizia della campagna in grande stile aperta in Inghilterra contro il fumo: « Il ministro della Sanità inglese Enoch Powel », leggo, « è stupito dell'imperturbabilità con la quale la maggior parte degli inglesi continua a fumare nonostante il rischio latente, da tutti conosciuto, che uno su dieci possa morire di cancro al polmone. » Ogni tanto si legge qualche articolo in cui si sostiene che, dopo tutto, non è provato il pericolo rappresentato dal fumo. Mi fanno pensare, questi articoli, agli analoghi articoli che abbiamo letto nella stampa italiana per deprecare l'allarmismo sollevato dalle notizie relative alle frodi alimentari: articoli i quali, implicitamente o esplicitamente, volevano concludere che, dopo tutto, la colpa del malanno non era da attribuirsi tanto ai frodatori desiderosi di far denari a palate sulla pelle dei concittadini, quanto ai giornalisti i quali, dando vita alla « psicosi delle sofisticazioni », mettevano in allarme il pubblico impedendogli di farsi avvelenare in tutta tranquillità.

La recente entrata in vigore del divieto di pubblicità delle sigarette sta a dimostrare che il Governo e il Parlamento italiano non sono rimasti del tutto insensibili all'allarme che serpeggia ovunque: anche se da noi non si fa nulla per arginare l'abitudine sempre più diffusa del fumo e, di conseguenza, i danni che ne derivano. « La Repubblica tutela la salute come fondamentale diritto dell'individuo e interesse della collettività », dice l'articolo 32 della Costituzione. Senonché, come i tecnici del diritto sanno, ed è bene non sia nascosto ai cittadini, c'è un modo sicuro per sabotare la Costituzione: sostenere che la norma che non si vuole applicare è « programmatica », cioè che non spiega nessun effetto pratico finché non intervengano leggi destinate ad attuare il precetto costituzionale. Le leggi non vengono e la Costituzione resta, per l'inattività del legislatore, inoperante. Il giuoco è fatto.

Il grave problema del fumo è stato fronteggiato, da noi, soltanto con il palliativo cui si è accennato: vietare la pubblicità alle sigarette. Vogliamo essere più spensierati degli inglesi, e lasciare che chi vuol fumare fumi, senza far nulla per convincerlo del pericolo che corre? Un fumatore accanito, al quale il medico faceva notare che il fumo è un lento veleno, rispose: « Dottore, vuole forse che prenda un veleno fulminante? ».

Ma, a tutto concedere, non abbiamo almeno il dovere di proteggere dai danni del fumo coloro che non fumano? Da questa preoccupazione sono stati mossi alcuni senatori, i quali hanno presentato un progetto di legge rivolto a vietare il fumo nei cinema, nei teatri e negli altri locali adibiti a pubblici spettacoli. Questi senatori (sia detto incidentalmente) non hanno scoperto nulla di nuovo: nella vicina Francia, per esempio, il divieto di fumare nelle sale di spettacolo è rigidamente osservato.

Malauguratamente, non soltanto la proposta è caduta nel disinteresse generale, ma ha indotto qualche giornale (il quale non si rendeva conto di pubblicare involontariamente un'affermazione addirittura umoristica) a riferire le ragioni sulle quali i gestori dei cinema fondano la loro fulminea opposizione al progetto: « I gestori dei cinema affermano che la proibizione di fumare è superflua, poiché quasi tutti i teatri sono provvisti di condizionatori d'aria o di sfiatatoi che depurano rapidamente gli ambienti ». Al cinematografo andiamo tutti. Non è necessaria, perciò, una perizia al fine di stabilire: a) che pochissime sale, tra le più moderne, sono provviste di condizionatori d'aria; b) che in pochissime di queste pochissime sale i condizionatori d'aria funzionano; c) che i cosiddetti « sfiatatoi » (non molti davvero) servono a determinare spifferi d'aria i quali riescono a provocare influenze e polmoniti, ma non certo a depurare l'aria; d) che soprattutto nelle domeniche (a richiesta, posso offrire esempi) le sale cinematografiche sono sovraffollate (masse di spettatori sostano in piedi e gli agenti di P.S. fingono di non vederli) così da rendere l'aria irrespirabile; e) che quando un fumatore accanito, il quale si siede davanti a te, lancia ininterrotte nuvole di fumo, te le ingoi tutte, nessuna esclusa, prima dell'intervento dei fantomatici depuratori.

I gestori dei cinema non perderebbero nulla dall'attuazione di un divieto generalmente osservato. In Francia dove, se tentate di fumare, due agenti vi portano fuori di peso, il pubblico fa la coda per entrare nelle sale di spettacolo. E poi la salute dei ragazzi che vanno a vedere le storie di Topolino, la salute degli adulti che, magari, preferiscono al lento veleno del fumo altri lenti veleni, la salute delle persone anziane, alle quali non mi pare si possa proibire lo svago dello schermo, la salute delle persone anziane più facilmente intaccabile, non vale proprio niente? Il suicidio, sia pure con lenti veleni, in Italia, a differenza che in Inghilterra, è ammesso. E sia. Ma non può essere consentito il danno di chi rinuncia a fumare, a opera di chi si infischia oltre che della propria salute (affare suo) anche della salute del prossimo (affare nostro).

Arturo Orvieto





GRANDI CONCORSI KOP lip AVA MIRA

alla 24ª ESTRAZIONE QUADRIMESTRALE,

avvenuta in data 29 Settembre 1962, alla presenza di un funzionario dell'Intendenza di Finanza di Genova e del Notaio Giacomo Sciello, sono risultati vincitori:

1° Premio L. **5.000.000** Sig. **Petrozziello Esterina** - Villa Vietri - Via S. Tommaso 114 – **Avellino**

2° » L. **2.000.000** » **Rizzato Giovanni** - Via Magagnine – **Costa di Rovigo (RO)**

3° » L. **1.000.000** » **Trento Genoveffa** – Strada Querini 31 - **Altichiero (PD)**

Gli altri **37 PREMI** del valore di **L. 225.000** circa caduno sono stati vinti da:

Sig. **Tassinario Piera** – Via Valenza 12 – **Grava (AL)**
» **Varchetta Peppina** – Via Carlo Romano 31 – **Olbia (SS)**
» **Vecchio Gaetano** – Palazzine Alte n. 10 – **Rocca Palumba (PA)**
» **Arienti Rosa** - Via Vittorio Emanuele 9 - **Vanzago (MI)**
» **Cavaleri Angela** - Via Cavour 36 - **Niscemi (CL)**
» **Cosco Giovanna** - Via Giuseppe Manno 5 - **Roma**
» **Bonuccelli Itala** - Via Cesare Battisti 19/36 – **Camaiore (LU)**
» **Colombo Gianna** – Via Rubens 20 – **Milano**
» **Cappelletti Giuseppa** – Via G. Chiovenda 31 – **Roma**
» **Fagiolo Elvira** - Via G.B. Conti 7 - **Segni (Roma)**
» **Boscolo Regina** – Via G. Marconi 151 - **Cinisello Balsamo (MI)**
» **Asnaghi Bruno** - Via Varisco 2 - **Monza (MI)**
» **Locatelli Raffaella** – Via Castelfidardo, 5 – **Padova**
» **Albanese Landa** - Via Marconi - **Cellino S. Marco (BR)**
» **Landini Maria** - Via Cavour 13 - **Oggiono (CO)**
» **Fommei Gisella** - **Castelminio di Resena (TV)**
» **Valeriani Anna** – Via Caffaro 24 – **Roma**
» **Pierotto Angela** – Via Parini 1 – **Como**
» **Dossena Bruna** – Via S. Basilio 11 - **Milano**
» **Tranquillo Rina** - Mas. Peron – **Sedico (BL)**
» **Canepa Natalina** - Via De Gaspari 21/15 - **Genova**
» **Vecelli Pia** – Via Gioberti 38 – **Thiene (VI)**
» **Arnaboldi Lina** - Via Maddalena 24 - **Cantù (CO)**
» **Del Nobolo Maria Pia** - Largo Treves 5 - **Milano**
» **Quarto Piera** – Villaggio INA-Casa 21/2 - **Cesate (MI)**
» **Trentin Carla** - Piazza Chiesa - **Borghetto Borbera (AL)**
» **Friz Vincenzo** - Via Rano - **Bovegno V. T. (BS)**
» **Rossi Angela** - Viale G. Marconi 171 - **Roma**
» **Trovati Carla Battioni** – Via del Ponte 11 – **Novara**
» **Cassano Savina** - Via Tanaro 16 - **Milano**
» **Lauricella Vincenzo** - Via Strettola S. Anna alle Paludi 27 - **Napoli**
» **Bocci Rachele** - Palazzo Poste - Ponte d'Oddi **Perugia**
» **Cantalamessa Rosa** - Via A. Meucci 15 - **Aprilia (LT)**
» **Parodi Ornella** - Via Martiri della Libertà 61 – **Ge-Campomorone**
» **Amicucci Carmela** - Via Claudia 6 - **Civitavecchia (Roma)**
» **Ferragallo Maria Luisa** - Piazza R. Cattaneo 22 – **Trecate (NO)**
» **Bonora Sante** - Calle Grande 266 – **S. Pietro in Volta (VE)**

... in oggetti a scelta dei vincitori

AUT. MIN. N. 17006 DEL 18-4-61

...i Concorsi continuano!

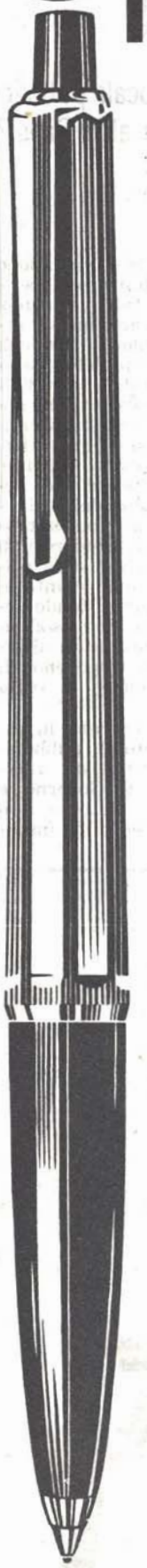
M. L. P. 739

Le prossime estrazioni quadrimestrali dei premi saranno fatte nei mesi di:

GENNAIO 1963
MAGGIO 1963
SETTEMBRE 1963 ecc.

Anche AVA PER LAVATRICI *partecipa ai Grandi Concorsi*

BALLOGRAF epoca



la meravigliosa penna svedese ora in tre modelli



epoca-plast
In plastica di alta resistenza a corpo sfaccettato. Clip in metallo, puntale rinforzato. Modello pratico ed economico
1000 lire

epoca-dorè
In oro placcato inalterabile, corpo sfaccettato. Particolarmente adatta per un regalo di classe.
2500 lire

epoca-chrome
In cromo duro a grande resistenza. Sfaccettatura e brillantezza ne fanno una penna di grande prestigio.
1500 lire

22

BALLOGRAF epoca

la penna a sfera che fa veramente epoca fra le novità mondiali.

- classica armoniosa sfaccettatura -
- meccanismo collaudato milioni di volte -
cartuccia gigante Super-Magnum -
unica per i tre modelli -
disponibile in quattro colori d'inchiostro -
punta grande, media e fine.

Distribuita in Italia dalla **BIC** S.p.A. - Milano

UN ERMELLINO IN MANICOMIO

La figura di un inguaribile romantico è al centro del racconto di Von Rezzori

di LUIGI BALDACCI

Non c'è dubbio che uno dei rischi più gravi ai quali si espone il critico militante sia quello di considerare la produzione letteraria nazionale in termini di autarchia e indipendentemente da quella più libera circolazione di cultura per la quale non valgono o non dovrebbero valere limiti di frontiera. E a chi obbiettasse che al fondo di ogni quadro letterario a carattere nazionale ci sono ragioni sociali e storiche che non devono essere sottovalutate, sarebbe facile rispondere che, se da un lato può essere pericoloso giudicare i *Malavoglia* alla stregua del grande realismo russo, d'altra parte è innegabile che la tematica letteraria del nostro tempo si trasmette per vasi comunicanti; e se anche, proprio in questi ultimi anni, si sono registrati momenti fortemente caratterizzati da ragioni storiche particolari (la Resistenza, per esempio), oggi l'iniziativa è passata ancora una volta al discorso letterario: il che non significa affatto un'evasione nel dominio dell'arte pura, se proprio quel discorso, nel suo spirito di ricerca e di sperimentazione, ha contribuito a porre in crisi certe nostre troppo candide convinzioni: come sarebbe quella che l'uomo si salvi interamente nella sua destinazione sociale, o l'altra, che nel mondo operi un sicuro principio di progresso nei termini di una dialettica storica che, come tale, non può conoscere smentite.

Ora di questa letteratura sorretta da una comune circolazione tematica (sia pure nel segno del dubbio e della sfiducia), antiautarchica per eccellenza e internazionale in quanto non pretende di assumere nessuna qualificazione politica, e forse nessuna « qualità » in senso assoluto, un esempio eccellente è il romanzo di Gregor von Rezzori, *Un ermellino a Cernopol,* che appare nella *Medusa* di Mondadori, tradotto da Gilberto Forti. Von Rezzori è scrittore di lingua tedesca, nato nel 1914, suddito dell'Imperatore d'Austria, a Czernowitz in Bucovina, cittadino romeno dopo il 1919, vissuto poi a lungo a Vienna, a Berlino ed Amburgo.

Nella trasposizione romanzesca, Czernowitz diventa Cernopol, e per quanto l'autore tenga a dire che si tratta di una città fantastica, tutto il quadro non potrebbe essere più probabile e reale: e questo si dica anche se la tecnica di memoria che lo scrittore adotta, con particolare riferimento agli anni dell'infanzia, immerge il paesaggio e i suoi interpreti in un'aria di favola. Ché, dietro quella « ricerca », non si avverte già la sorpresa attonita del ragazzo, ma l'occhio ormai consapevole dell'adulto (e soprattutto dell'uomo di lettere) che, attraverso una chiave apparentemente ingenua, si propone di sperimentare una sua complessa problematica: d'interpretazione umana e di tecnica narrativa. Il che è vero e dimostrabile anche se Von Rezzori ci dichiara che la sua storia « non ha alcun significato ». E infatti la consapevolezza critica e la mancanza d'intenzioni non sono in contrasto fra di loro, poiché il libro è uno di quei tipici *works in progress,* in cui i presupposti ideologici si riducono a quella molto elementare identità che ha avuto il suo maggior documento nell'*Uomo senza qualità* di Robert Musil: il romanzo è la storia di una vita che non è stata vissuta, almeno come tale, e la vita è la storia di un romanzo che non è stato scritto, almeno come tale, o che, per dir meglio, si può riconoscere nella materia per infiniti romanzi da scrivere.

Tentando poi un paragone col quadro italiano (quello che mi pare abbia più direttamente risentito l'esempio di Musil: da Sermonti con *Giorni travestiti da giorni* a Celletti con *Viale Bianca Maria* ai molti documenti e frammenti di romanzo che appaiono sulle riviste specializzate) non si può fare a meno di dire che, dove in Italia prevalgono le velleità programmatiche, Von Rezzori ci offre l'esempio di quanto quel programma possa essere rigenerato dalle genuine doti di un narratore che crede pur sempre alla propria invenzione, anche se non più alle strutture abusate del romanzo tradizionale.

La storia dell'« ermellino », che « muore appena il suo candido vello s'imbratta », è quella del maggiore Tildy che per difendere l'onore (peraltro indifendibile) della cognata, sfida a duello tre persone diverse senza che nessuno accetti la sfida e col risultato di essere internato in manicomio. Appena dimesso, incontra una prostituta alla quale offre il proprio incondizionato amore; ma di lì a poco un tram lo travolge, e la ragazza stende il suo mantel-

segue



Il nuovo cronografo impermeabile con calendario automatico

L'Eberhard Contograf è il cronografo ideale per tutti coloro che, per la loro attività professionale o sportiva, non potrebbero accontentarsi di un comune orologio. Dotato del famoso movimento cronografo calendario Eberhard & Co., che una cassa robusta e impermeabile mette al riparo da qualsiasi influenza esterna, esso vi permetterà di controllare a volontà la durata di numerose osservazioni con la precisione di un quinto di secondo, di misurare automaticamente le velocità, dandovi in qualsiasi momento una indicazione di cui oggi nessuno potrebbe fare a meno: la data.

Mod. 14901, (sopra) cronografo antiurto, impermeabile, con calendario automatico istantaneo, tachimetro, contatore di minuti, contatore di ore su lunetta girevole. In acciaio inossidabile, bracciale acciaio Eberhard estensibile, L. 68 500.



Mod. 14801, «Extrafort» oro 18 K, L. 90000.

EBERHARD & CO

EBERHARD & CO. S.A., MANUFACTURE D'HORLOGERIE, LA CHAUX-DE-FONDS, SVIZZERA

CARAMELLE
LYS bar



studio dalla Costa

il bar
in tasca

Dufour
CARAMELLE
COMMISSIONARIA DI VENDITA PER L'ITALIA SOC. MERX S.P.A. MILANO

lo sul cadavere sfigurato. Ma, detto questo, s'ingannerebbe chi volesse considerare il romanzo come una vicenda esemplare in chiave di simbolo. Il maggiore Tildy è sì il simbolo e soprattutto la vittima patetica di un mondo di falsi valori ormai in completa dissoluzione, ma la sua storia è semplicemente quella per un romanzo possibile, ed egli è del resto uno dei personaggi più labili ed evanescenti, laddove gli altri, più o meno interessati alla sua vicenda, si avvalgono di un rilievo icastico e di un colorito grottesco da cui prendono spicco e si differenziano: dalla moglie Tamara al prefetto Tarangolian, che è quasi l'eco morale della vita di Cernopol, alla signora Morar, che è il tramite tra il mondo esterno e la curiosità fantastica dei ragazzi, al padre di Tamara, il ricchissimo e terribile Pasckano (una figura che cede tuttavia a un gusto più facile del romanzesco), al miserabile precettore Alexianu e al giornalista Nastase.

Si ha l'impressione di essere di fronte a una « galleria » e a una gamma tipologica, quali soltanto potrebbero esserci offerte dal grande realismo russo dell'Ottocento. Se non che la verità e la coerenza di questi personaggi sono implacabilmente smontate dall'interno attraverso la finzione infantile dell'Io narratore. L'ironia di Von Rezzori ha come obbiettivo ultimo quello di disumanizzare le proprie creature, o almeno di scarnificarle fino all'osso. E sul piano tecnico i personaggi assolvono a una duplice funzione: quella di rappresentare altrettanti nuclei di romanzi possibili e quella d'intervenire come strumenti attivi della narrazione o quasi come pretesti: in tal senso *Un ermellino a Cernopol* sarebbe tutto da considerare come proposta di soluzione a quel « nuovo romanzo » di cui tanto si parla, sia che l'autore rievochi direttamente i fatti accaduti e li riavvicini in primo piano, sia piuttosto che si serva, per ricostruirli, dei colloqui tra i suoi personaggi medesimi (Alexianu e la signorina Iljutz), sia che uno di questi (il giovane ebreo Saly Brill) intervenga come narratore-interprete, nei termini oggettivi della rappresentazione teatrale, a riferire un dialogo tra il padre e il fratello. È così che la materia narrativa si trasforma meravigliosamente nell'atto stesso di essere narrata: e questa è anche la tipica accezione di *work in progress* del libro di Von Rezzori. Del resto egli stesso lo dichiara: « Le storie sono diventate la nostra storia; e ciò non significa soltanto che le narriamo come le abbiamo apprese, ma anche nella forma che hanno assunto mentre le raccontavamo ».

Luigi Baldacci



DE BERNARD
PROSECCO
Conegliano Veneto

AUMENTATE il REDDITO allevando CINCILLA
è assai facile basta valersi di
prima CINCILLA BIANCO europea 1961
allevamento MODELLO italo-canadese
L. POLLINI Borgosatollo (BS)
marchio depositato
cincilla "Lanigera" selezionati e graduati, - animali BIANCHI di mutazione, - documentazione genealogica riproduttori, - garanzia in caso di morte e sterilità, - assistenza seria e CONCRETA, - pluriennale esperienza, - forniture mangime, gabbie, accessori, - ritiro animali vivi e pelli, - vasti, periodici collegamenti internazionali.
FACILITAZIONI pagamento
si ricercano RAPPRESENTANTI
richiedete le NUOVE favorevoli condizioni
ma SOPRATTUTTO VISITATE lo
ALLEVAMENTO italo-canadese CINCILLA
L. POLLINI tel. 68.2.44
Borgosatollo (BS)



AVIS

Nella tradizione delle grandi collane economiche

IL SAGGIATORE

presenta la nuova serie de

LA CULTURA

1958
La Cultura si afferma
come la collana
di maggior prestigio
del dopoguerra

1962
La Cultura
nella nuova serie
offre il sapere
contemporaneo
a un prezzo
accessibile a tutti

primi volumi
della nuova serie

Albin Lesky
STORIA DELLA LETTERATURA GRECA

3 volumi
di 1150 pagine complessive
Ogni volume separato
Lire 1.400

M. Merleau-Ponty
SENSO E NON SENSO

Prefazione di Enzo Paci
224 pagine Lire 900

R. Bianchi Bandinelli
DAL DIARIO DI UN BORGHESE E ALTRI SCRITTI

524 pagine Lire 1.500

Spedite questo tagliando a
IL SAGGIATORE
Via San Martino 20 - MILANO
e riceverete gratis
il magnifico pieghevole a colori
che illustra la nuova serie de
LA CULTURA

Vi prego di inviare a questo indirizzo
il pieghevole illustrativo de "LA CULTURA"

Nome e cognome .....

Via .....

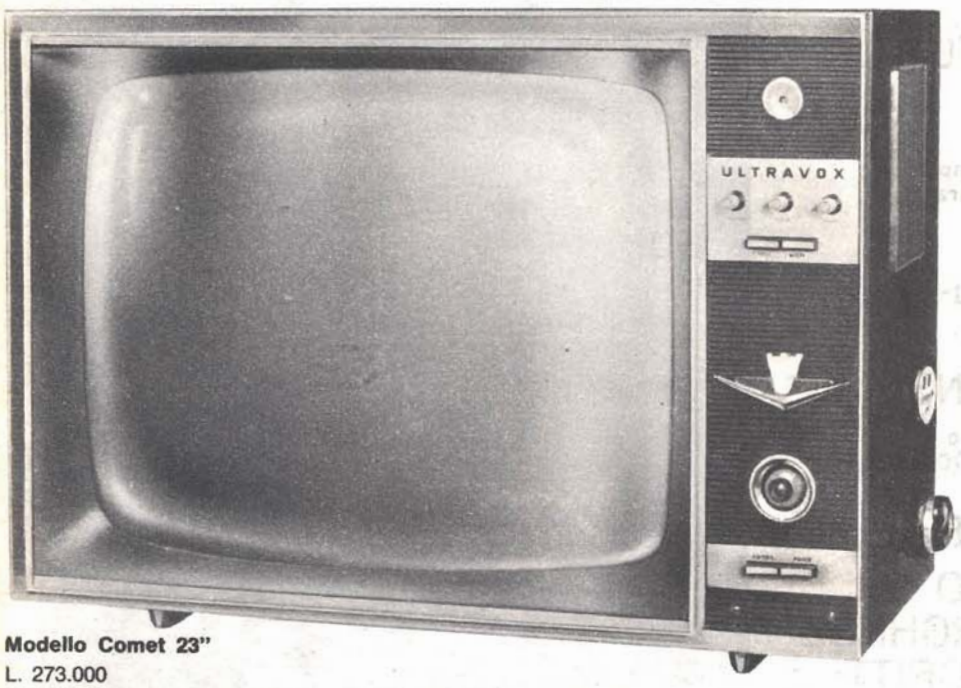
Città .....

Epoca

Esclusivista per la vendita: Arnoldo Mondadori Editore



I televisori **ULTRAVOX** sono costruiti con materiali componenti scelti. Lungo la linea di montaggio vengono effettuati ben 190 controlli accuratissimi che garantiscono una assoluta sicurezza di perfetto e continuo funzionamento.
Nella completa gamma dei televisori **ULTRAVOX** troverete senz'altro il modello più adatto alle Vostre esigenze. Ormai tutti sanno che **l'acquisto di un ULTRAVOX è un passo sicuro!**



Modello Comet 23"
L. 273.000

ed ora con **"RAY-CONTROL"**
il primo telecomando a raggio luminoso per il cambio automatico del programma. Il primo per sicurezza e durata nel tempo per la sua semplicità di funzionamento che non richiede messe a punto particolari.

STUDIO AP

ULTRAVOX

DIREZIONE GENERALE VIA GIORGIO JAN, 5 - MILANO - TEL. 222.142 - 228.327

IL MONDO PERDUTO DI IRMA GRAMATICA

Con la scomparsa della grande attrice svanisce dalle scene l'ultimo profumo del romanticismo

di ROBERTO DE MONTICELLI



IRMA GRAMATICA: AVEVA 92 ANNI

La morte di Irma Gramatica ha rialzato per un istante il sipario su un mondo perduto: il mondo del teatro italiano della fine del secolo scorso e del principio di questo, che fu un mondo straordinario, pieno di vitalità, di disordine intellettuale, di passione, di pittoresco. Basta pensare alla prima *tournée* all'estero della giovanissima figlia d'arte nel 1885 (doveva avere appena quindici anni, se è vero, come affermano la maggior parte delle biografie, che era nata nel '70): fu la famosa prima *tournée* nel Sud America di Eleonora Duse con Cesare Rossi. Una grande affermazione personale della Duse, ma una spedizione, per diversi fatti, drammatica: morì di febbre gialla a Rio De Janeiro il primo attor giovane della compagnia, Arturo Diotti; lo stesso Cesare Rossi fu colpito dal male, come scrisse Irma alcuni anni fa, ma se la cavò « perché era già vecchiotto ». Nacque l'amore fra la Duse e Flavio Andò e il marito di Eleonora, Tebaldo Checchi, si comportò molto dignitosamente; quando la compagnia ripartì per l'Italia, lui rimase a Buenos Ayres, fece per un po' il corrispondente del *Fanfulla* di Roma, poi entrò in diplomazia.

Fu la famosa *tournée* che la Duse raccontò per mezzo di lettere, con tanti punti esclamativi, tante sottolineature, tante iniziali maiuscole, come usava, al marchese D'Arcais, critico letterario e teatrale e suo fedele amico, e a Matilde Serao. Non si era ancora spento, nella memoria degli entusiasti, il riflesso della fiaccolata con cui il pubblico di Roma aveva accompagnato l'attrice dal Valle a casa, dopo l'ultima replica della *Denise* di Dumas, alla vigilia appunto della partenza per l'America.

Questo era il teatro in cui Irma Gramatica si inserì giovanissima, uscita dal collegio delle Dorotee di Firenze, dove *l'avevano messa a studiare i* genitori, il suggeritore Domenico Gramatica e la sarta teatrale Cristina Gradil, oriunda ungherese (s'erano conosciuti a Fiume, dove la ragazza abitava una casa proprio di fronte al teatro); l'altra figlia, Emma, nata cinque anni dopo Irma, la tennero invece con loro. E così Emma seguì tutte le peregrinazioni dei genitori, e una cultura se la fece, alla maniera della Duse e come del resto tutti i figli d'arte di quell'epoca, da autodidatta. Irma sposò un giovane attore, Armando Cottin, « più bello che bravo », come lei stessa scrisse; n'ebbe un bambino che morì quasi subito, e poco dopo i coniugi si separarono.

La sua ascesa fu rapida: con Italia Vitaliani dapprima, poi con Giovanni Emanuel al fianco di Virginia Reiter, successivamente con Pia Marchi e Andrea Maggi, quindi con Ermete Zacconi: gli anni di *Teresa Raquin* dello Zola, di *Anime solitarie* dell'Hauptmann, dei *Disonesti* del Rovetta. Si staccò da Zacconi nel '97 e formò una compagnia propria. La sentì il Carducci all'Arena del Sole di Bologna e salì in palcoscenico per dirle la sua ammirazione. Com'era la maggiore delle due Gramatica? Il pubblico d'oggi ha presente Emma, che ancora partecipa di tanto in tanto a qualche spettacolo e appare alla televisione. Irma è un ricordo dei più anziani, perché l'attrice si ritirò dalle scene alla fine degli anni Trenta, dopo essere stata Lady Macbeth a fianco di Ruggero Ruggeri.

« La prima volta che la vidi », scrive Alfredo Oriani, « nella compagnia del più illustre dei nostri attori, Zacconi, era un'ignota: secca, pallida, più solitaria che sola, con gli occhi neri pieni di tenebre, il sorriso stanco e ironico, la pelle ombrata di un lividore senza nome, la personcina alta e snella, che aveva ondulazioni di canna e rigidezza di stelo: ma intorno alla scarna asprezza *dei suoi contorni* una strana, morbida seduzione pareva

segue

punto 4

Punto 4 fa il "punto" della moda 1962-63. È il soprabito-antipioggia pratico e caldo per la sua composizione **"terital"** - lana. È la più elegante novità della moda 1962-63. È una realizzazione delle 4 grandi CASE: **BALLARINI, PIRELLICONFEZIONI, SEALUP** e **VALSTAR** con la collaborazione della

RHODIATOCE
FIBRE NUOVE PER TEMPI NUOVI

Il nome "TERITAL" è marchio depositato di proprietà della Società Rhodiatoce.

con
air-fresh
aria
sempre
pura
e non più
cattivi
odori

ULTRA 59



air-fresh
il deodorante
tecnico
di fama
mondiale

elimina gli sgradevoli odori della cucina che altrimenti si propagano per la casa

BOMBRINI PARODI - DELFINO

vaporare come uno di quei profumi che turbano prima ancora di essere avvertiti. La sua voce aveva la stessa morbidezza degli occhi, nei quali la luce era un balenio senza fiamme. La sua dizione passava inosservata nella negligente disinvoltura dell'ingenuità, insino a che uno scoppio di passione, un urlo di collera, un fremito di ribrezzo, uno spasimo di speranza, un singhiozzo di dolore non la rompessero come un cristallo. Allora un'altra donna appariva subitamente... La sua figura sottile e piatta, quasi di vergine bizantina, si mutava, fingendo nell'impeto delle movenze agli occhi di tutti quella forma e quella bellezza della quale non sappiamo fare a meno nello spettacolo della passione.»

Nello stile un po' sovraeccitato e un tantino floreale dell'epoca (si tratta di una pagina del 1900) è un bel ritratto: e ci dà un'efficace immagine scenica di quella che fu, probabilmente, più che un'erede della Duse, un'interprete dotata degli stessi doni espressivi. Quantunque lei lo negasse: «La stessa Duse, che era al sommo in confronto alle altre, non mi convinceva. Mentre capivo che era veramente superiore in un modo particolare, suo, come stilizzato, mai ebbi la tentazione di imitarla. Non avrei saputo».

La sua grande giornata fu dal 1900 al 1906, nei due trienni in cui visse la Talli-Gramatica-Calabresi, una formazione che fece storia in quel periodo, non fosse altro per i titoli delle nuove commedie che rappresentò: *Come le foglie* di Giacosa, *La moglie ideale* di Praga, *Sperduti nel buio* e *La piccola fonte* di Bracco, *Dal tuo al mio* di Verga, *La casa del sonno* di Bertolazzi, per non citare che quelle che sarebbero diventate famose. Della compagnia faceva parte, nel primo triennio, un gruppo di giovani che si chiamavano Ruggero Ruggeri, Alberto Giovannini, Lyda Borelli, Dina Galli.

Il culmine di quest'attività fu, la sera del 2 marzo 1904 al Lirico di Milano, la prima rappresentazione assoluta de *La figlia di Iorio*. La parte di Mila di Codro, nella tragedia di D'Annunzio, era riservata alla Duse, e ci volle tutta la diplomazia di Virgilio Talli per convincere la grande Irma a cedere il passo, almeno alle prime nelle più importanti città d'Italia, alla grande Eleonora. Poi la Duse si ammalò e Irma fu Mila in quella serata trionfale, accanto a Ruggeri, il primo Aligi, e a Oreste Calabresi, che fu il primo Lazzaro di Roio. Il personaggio di Mila restò segnato per sempre dall'impronta che gli diede Irma Gramatica.

Da oltre vent'anni, la vecchia attrice s'era chiusa nel silenzio, prima a Venezia, poi a Firenze. E anche dopo i trionfi di quei grandi anni principio di secolo si era spesso ritirata, aveva sciolto bruscamente più d'una compagnia, scontenta, delusa. Era un temperamento insoddisfatto, inquieto. La sua immagine continuava la tradizione, affondata nei secoli, fino ai cenciosi e raminghi splendori della Commedia dell'Arte, delle grandi donne del teatro italiano; ma appunto perché grandi, sempre anelanti a qualcosa di diverso, di compiuto e perfetto che il teatro italiano del loro tempo, forte di una sua vitalità artigianale, non poteva dare. Loro, però, le donne terribili, ebbero il merito - e il dolore - di accorgersene.

Roberto De Monticelli

il tessuto
EL ZEVIR
E MODA
fa nuovo l'uomo



in
una nuova
eleganza
dell'abito

VARO - 5

sterlini s.p.a. milano
esclusivista per l'europa
del "carnet" di alta novità
elzevir - fila

prodotto dalla
fratelli fila s.p.a.
industrie laniere

FILA
INDUSTRIE LANIERE



Marisa Borroni preferisce il Vermouth Gancia Amaro - *Bar dell'Hotel Principe e Savoia - Milano*

SIGLA93

al Bar chiedete un Gancia Amaro

è un gran Vermouth
è un vero Aperitivo!

Gancia

Premiata con il «Mercurio d'Oro»
1° Oscar del Commercio 1961



MINESTRE o PIETANZA... DOPPIO GUSTO con DOPPIO BRODO

STAR



Come mai? Fa miracoli questo Star? Niente affatto! Neppure il cuoco che vi presenta un piatto squisito fa miracoli! Soltanto che "ci sa fare" meglio degli altri! E nessuno "ci sa fare" meglio di Star a proposito di brodi! Del resto... basta con le parole. Provate, se siete ancora fra le poche massaie che non l'hanno ancor fatto....

E che regali con Star! Trovate punti in tutti i prodotti Star: Doppio Brodo Star 2 punti, Doppio Brodo Star Gran Gala 2 punti, Margarina Foglia d'Oro 2 punti. Tè Star 2/3/4 punti. Formaggio Paradiso 6 punti. Succhi di frutta Gò 1 punto. Polveri per acqua da tavola Frizzina 3 punti. Camomilla Sogni d'Oro 3 punti. Camomilla Fiore 2 punti. Budino Popy 3 punti. Gran Ragù Star 4 punti. Chiedete subito il nuovissimo Albo-regali Star (tutto a colori) al vostro negoziante.

I PROGRAMMI dal 26 ottobre al 1° novembre

I servizi del Giornale Radio, la domenica, vengono trasmessi sul Programma Nazionale alle ore 8, 13, 15, 20, 23; sul Secondo Programma alle ore 8.30, 9.30, 10.30, 11.30, 13.30, 18.30, 19.30, 20.30, 21.30, 22.30; sul Terzo Programma alle ore 21. Gli altri giorni, sul Programma Nazionale, alle ore 7, 8, 13, 15, 17, 20, 23; sul Secondo Programma, alle ore 8.30, 9.30, 10.30, 11.30, 13.30, 14.30, 15.30, 17.30, 18.30, 19.30, 20.30, 21.30, 22.30; sul Terzo Programma, alle ore 21. Il Telegiornale è trasmesso tutti i giorni alle 18.30 (ed. del pomeriggio), 20.30 (ed. della sera) e in chiusura (ed. della notte).

VENERDÌ 26

TV - NAZIONALE - 8.30: Telescuola - 17.30: La TV dei ragazzi: a) Teleforum; b) Il pericolo è il mio mestiere - « B come brivido » - 18.45: Passeggiate europee - Atene immortale - 19.05: Personalità - 19.45: Alle soglie della scienza - Che cos'è la chimica « Le materie plastiche » - 20.05: Diario del Concilio - 21.05: Sesto piano - tre atti di Alfredo Gehri.

TV - SECONDO - 21.05: Anni d'Europa - Il terzo Reich brucia - 21.55: Intermezzo - Il paroliere questo sconosciuto - 22.55: Telegiornale.

RADIO - NAZIONALE - 16: Programma per i ragazzi: Il giro del mondo in otto avventure - 18.10: Concerto di musica leggera - 20.25: La spia tedesca - quarta ed ultima puntata.

RADIO - SECONDO - 15.35: Pomeridiana - 18.35: I vostri preferiti - 20.35: Dino Verde presenta: Gala della canzone - 22.10: Gran Festival di Piedigrotta 1962 - prima serata.

SABATO 27

TV - NAZIONALE - 8.30: Telescuola - 17.30: La TV dei ragazzi: a) Mondo d'oggi; b) A bordo del Poseidon - 18.50: Non è mai troppo tardi - 19.20: Tempo libero - 20: Sette giorni al Parlamento - 21.05: L'amico del giaguaro - 22.25: Winston Churchill - Anni Intrepidi.

TV - SECONDO - 21.05: Record - 21.55: Intermezzo e telegiornale - 22.20: Le comiche di Max Linder - 23: Recital di musiche giapponesi interpretate dal soprano Michico Hyrayama.

RADIO - NAZIONALE - 16: Sorella radio - 17.30: Concerto sinfonico - 20.25: La prova - commedia di Pierre de Marivaux - 22.25: Musica da ballo

RADIO - SECONDO - 15.35: Pomeridiana - 16.50: Musica da ballo - 19.50: Cappello a cilindro - 20.35: Ronda di notte - 22.10: Gran Festival di Piedigrotta 1962 - seconda serata.

DOMENICA 28

TV - NAZIONALE - 10.15: La TV degli agricoltori - 11: Santa Messa - 15.30: Ripresa diretta di un avvenimento agonistico - 17.30: La TV dei ragazzi: Le nuove avventure di Giovanna, la nonna del Corsaro Nero - 18.45: Cronaca registrata di un avvenimento agonistico - 19.35: Cabina di regia - Nando Gazzolo presenta Sacha Distel - 19.55: Tempo per leggere - racc. scenegg. - 21.05: Permette signorina - un atto di Andree Birabeau - 22.15: Festival di Piedigrotta.

TV - SECONDO - 21.05: Nata per la musica con Caterina Valente - 22.05: Intermezzo e Telegiornale - 22.30: Cronaca registrata di un avvenimento agonistico.

RADIO - NAZIONALE - 17.45: Musica operistica - 19.15: La giornata sportiva - 21.30: Il convegno dei cinque - 22.45: Il libro più bello del mondo - a cura di padre Virginio Rotondi.

RADIO - SECONDO - 15: La radiosquadra - presenta Silvio Gigli - 17.30: Musica e sport - 20.35: Tuttamusica - 21: Domenica sport.

LUNEDÌ 29

TV - NAZIONALE - 8.30: Telescuola - 17.30: La TV dei ragazzi: a) Giramondo; b) Snip e Snap - 18.45: Sherlock Holmes - Il flacone scomparso - telefilm - 19.10: Piccolo concerto - 21.05: Bonanza - La febbre dell'argento - racc. scenegg. - 21.55: Concerto sinfonico diretto da Sergiu Celibidache.

TV - SECONDO - 21.05: Giancarlo Sbragia presenta due atti di George B. Shaw - 22.05: Intermezzo - L'uomo del destino - 22.40: Telegiornale.

RADIO - NAZIONALE - 16: Programma per i ragazzi: Sul grande lago salato - 17.25: Concerto di musica leggera - 20.25: La coppa magica - un atto di J. M. De La Fontaine - 21: Concerto di musica operistica - 22.30: L'approdo.

RADIO - SECONDO - 17.35: Non tutto ma di tutto - piccola enciclopedia popolare - 20.35: Tritatutto - 21.35: Ciak - a cura di Lello Bersani.

MARTEDÌ 30

TV - NAZIONALE - 8.30: Telescuola - 16.15: Ripresa diretta di un avvenimento agonistico - 17.30: La TV dei ragazzi: a) Oggi qua domani là - Inviati speciali raccontano; b) Frida - Il fotografo - telefilm - 18.45: Non è mai troppo tardi - 19.15: Le tre arti - 19.55: La posta di padre Mariano - 21.05: Nessuno resta solo - film - 22.30: Arti e scienze.

TV - SECONDO - 21.05: Dal V festival dei Due mondi di Spoleto: Il conte Ory - 22.50: Intermezzo e Telegiornale.

RADIO - NAZIONALE - 16: Programma per i ragazzi: I personaggi della commedia - 17.25: Concerto sinfonico diretto da Franco Caracciolo - 20.25: Tannhauser - opera in tre atti di Richard Wagner.

RADIO - SECONDO - 17.35: Non tutto ma di tutto - piccola enciclopedia popolare - 17.45: Da Recoaro (Vicenza) la Radiosquadra presenta: Il vostro juxe-box - 20.35: Mike Bongiorno presenta: Tutti in gara.

MERCOLEDÌ 31

TV - NAZIONALE - 8.30: Telescuola - 17.30: La TV dei ragazzi: a) Monti della luna; b) La gallina e le uova - 18.45: Programma in prosa: « La collana » di Dino Terra da « La parure » di Gui de Maupassant - 20: Alle soglie della scienza - Che cos'è la chimica - 21.05: Tribuna politica - 22.05: Fuori il cantante con Nico Fidenco.

TV - SECONDO - 21.05: Racconti dell'Italia di oggi - La finestra, di Mario Soldati - 22.35: Intermezzo e Telegiornale - 23: Galleria del jazz.

RADIO - NAZIONALE - 16: Programma per i piccoli: Le novelle azzurre del cielo - 17.25: Concerto di musica operistica - 21.05: Tribuna politica.

RADIO - SECONDO - 17.35: Non tutto ma di tutto - piccola enciclopedia popolare - 21: Canzonissima sera - a cura di Silvio Gigli.

GIOVEDÌ 1

TV - NAZIONALE - 11: Santa Messa - 13.45: Cronaca registrata di un avvenimento agonistico - 17.20: La TV dei ragazzi: Gianni e Pinotto reclute - film - 18.45: Cronaca registrata di un avvenimento agonistico - 19.35: Concerto sinfonico diretto da Massimo Freccia - 21.05: Dario Fo e Franca Rame presentano « Canzonissima » - 22.20: Cinema d'oggi a cura di Pietro Pintus - 22.50: Le facce del problema.

TV - SECONDO - 21.05: Obiettivo Burma - film - 23.05: Intermezzo e Telegiornale - 23.30: Giovedì sport.

RADIO - NAZIONALE - 17.25: O Roma Felix - programma musicale in occasione del Concilio ecumenico - 18.50: Musica operistica - 21: La torre sul pollaio - commedia in tre atti di Vittorio Calvino.

RADIO - SECONDO - 17.30: Non tutto ma di tutto - piccola enciclopedia popolare - 21: Pagine di musica.



L'ATTENZIONE È SOLO PER VOI!

Da quando nel Vostro guardaroba c'è un elegante abito
SUMISURA LITRICO
c'è qualcosa di nuovo in Voi: si sente che avete una personalità, si vede che avete gusto. Tutta l'attenzione è per Voi, perchè il "Sumisura Litrico" che indossate è un abito di grande taglio fatto Sumisura per Voi che lo sapete portare.

la grande casa di confezioni maschili eleganti LEBOLE

ATA

fodere Bemberg | tessuti "terital" lana SCALA D'ORO RHODIATOCE

VORRA' ANCHE LEI BASSETTI PER VESTIRE LA SUA CASA

Tra qualche anno, quando lei sarà cresciuta, Bassetti significherà ancora: sintesi di grazia e stile, di tradizione e modernità, di sobrietà e fantasia. Lenzuola parures sovracoperte Bassetti sul letto, tovaglie Bassetti sulla tavola, spugne e lini Bassetti nel bagno, grembiuli e asciugatoi Bassetti in cucina, olonette Bassetti sul terrazzo, tende Bassetti alle finestre, mussole lini shantung camicie pigiama fazzoletti Bassetti nell'armadio: con la sua ricchissima gamma di splendidi articoli in lino cotone canapa Bassetti mette in ogni angolo della casa una nota di eleganza.

bassetti



PUBBLICITÀ BASSETTI / noorda foto balio

BRONZI, MARMI E FERRI VECCHI DI CINQUANTA ARTISTI

Si è inaugurata a Milano una tra le mostre più complete: vi partecipano, con le loro opere, scultori più o meno illustri di venti nazioni

di RAFFAELE CARRIERI

Gli artisti danno filo da torcere alle dogane: più dei fabbricanti di automobili, più di tutti gli importatori di pellicce, lane, cosmetici, profumi, porcellane e cristalli. Un'attività giornaliera e pressante, che non conosce frontiere. Le casse arrivano per aereo, in ferrovia e attraverso tutte le linee di navigazione marittime e fluviali. E le casse confezionate per la scultura pesano più di tutte le altre: bronzi, ritagli di ferro, graniti pregiati, ghisa, piombo, metalli in genere. Materie talvolta inclassificabili come latta di scatolame pressato o rifiuti siderurgici. Un bel lavoro per le nostre guardie di frontiera!

La *Galleria Arte Moderna Toninelli*, in via S. Andrea a Milano, ha riunito in un'unica mostra cinquanta scultori di venti nazioni. Diciamo nazioni senza specificare i vari continenti dei quali fanno parte, per non gravare sul povero lettore con quarti di mappamondo. E anche perché siamo scadenti in geografia. Il trentacinque per cento degli espositori sono noti su scala internazionale, altri meno. Ve ne sono di celebri: per l'Italia sono presenti Marino Marini e Manzù, per l'Inghilterra Henry Moore e Lynn Chadwick, per la Spagna Pablo Serrano, per la Germania Max Ernst, per la Danimarca Robert Jacobsen, per la Grecia Costas Coulentianos, per la Jugoslavia Drago Trsar, per la Svizzera Alberto Giacometti. La Francia raggruppa, in una rosa, nomi di varie latitudini: Alicia Penalba, argentina, Ossip Zadkine, polacco. Ma dobbiamo far punto per tirare un po' il fiato.

Dei cinquanta partecipanti abbiamo citato solo qualche nome grosso. Ma illustri e meno illustri, a restare nei nostri confini nazionali, ce ne sono un bel fascio: Fontana, Mirko, Minguzzi, Milani, Fazzini, Garelli, Andrea e Pietro Cascella, Broggini, Consagra, Carmassi, Lardera, Gilioli, Crippa, Mastroianni, Somaini, Franchina, Fabbri, Perez. E la lista è assai più lunga e numerosa. Non abbiamo citato il giapponese Azuma, i due scultori americani Harold Cousins e House, né il belga Reinhoud. Non crediamo che Milano abbia ospitato tanti scultori in una volta sola prima di questa rassegna internazionale. E ora veniamo alle opere.

Il maggior numero di queste opere sono bozzetti, idee e appunti plastici. Gli artisti sono più fortunati dei poeti e degli scrittori: utilizzano tutto. Nessuno di noi si sognerebbe di far fondere in bronzo un verso, o di portare dal marmista un quarto di strofa, un frammento di racconto o romanzo, una coppia di aggettivi bene azzeccati. I nostri pezzi di carta finiscono tutti al macero, anche quando sono sudati. I nostri appunti di parole incrociate, le nostre veline, i nostri schizzi di brogliaccio non troverebbero nessun compratore. Un mestiere misero! Invece guardate i pittori, guardate gli scultori: non buttano via nulla, la minima vibrazione di stile o di materia diventa un quadro, un bozzetto, un oggetto. Un numero di catalogo con titolo vistoso. Un autografo di Goethe costa meno di qualsiasi ricciolo in ferro battuto o bronzo del più giovane artista, concorrente in una mostra internazionale. Consulto spesso i cataloghi di autografi e manoscritti: un poema di Baudelaire interamente autografo, con tutte le correzioni, non supera le trecentomila lire.

Ho citato Baudelaire perché è uno dei più cari e ricercati sul mercato internazionale. Provate a chiedere il costo di questo *tiretto siderurgico* messo insieme da César, scultore francese più che noto: si va oltre, molto oltre il milione. La fatica è ridotta proprio a nulla, e l'invenzione anche. César ha raccolto dentro una specie di padella di ferro arrugginito un gruppetto di rifiuti di vecchie automobili: i rifiuti dei rifiuti: pezzettini di carrozzeria, bulloni, frammenti di lamiere, schegge. Insomma, la più negletta spazzatura di garage. In altre prove più complesse, César ha utilizzato gli stessi frammenti usciti dalla pressa, frammenti e intere vetture ridotte a pizza. Qui ha ridotto la raccolta alla semplice e pura spazzatura. Ma non è il caso di insistere in descrizioni più dettagliate: anche perché non c'è proprio nulla da descrivere, o interpretare, come si usa dire oggi.

Le materie usate, come in tutte le mostre di scultura, sono le più diverse: dai tubetti di piombo alle lamiere ondulate, dal bronzo all'alluminio. Il bronzo fuso è il più normale. Non mancano marmi e graniti: citiamo la bellissima pietra di Andrea Cascella, qualcosa che non si esaurisce nella brevità di una ideuzza plastica o appunto formale. La *Belle Allemande* di Max Ernst è un piatto con due corna, una delle tante semplificazioni di maschera africana. Il *Crocefisso* di Hirscher è una specie di riduzione bizantina, realizzata con scatolette di vario genere e marca tutte di «tolla», coi relativi colori a stampa e fuoco. Il pugno di bronzo di Moore, a tre punte, è un oggetto difensivo: non vorremmo né provarlo, né farlo provare.

Della *Ballerina* di Manzù abbiamo parlato in altre occasioni: confrontata alle schegge e ai trucioli di certi espositori della scuola di Parigi, sembra un pezzo classico. E lo stesso si dica per il vecchio bozzetto della *Vieille Paysanne* di Ossip Zadkine: un classico della scultura cubista. Il bozzetto del *Guerriero* di Marino Marini, comunque lo guardi e lo giri, risponde sempre a una forte e consistente impressione plastica. Lo *Stregone Danzante* di Mirko ricorda i bronzetti di Gonzales e la sua maniera di attorcigliare e fare nodi. Il rilievo di Pietro Cascella, nell'energica struttura triangolare, riprende il motivo delle cariatidi arcaiche, esposte nell'ultima mostra dell'artista al *Milione*. La *Dafne* di Arturo Carmassi: un seno in marmo che esplode. Nessuno oserebbe sottrarsi a questa rigogliosa esplosione. Nel proseguire per le sale della mostra ci siamo voltati indietro a rimirare lo scoppio parecchie volte.

Raffaele Carrieri



Fiori di zolfo purissimi, stabilizzati, uniti ad olii essenziali, naturali sono i componenti base di SULFRIN shampoo, l'antiforfora naturale
Tutti gli shampoo lavano la forfora dal capello; le sostanze naturali attive di Sulfrin eliminano le cause della formazione della forfora. La schiuma attiva di Sulfrin agisce direttamente sulle ghiandole sebacee, normalizzando e stabilizzandone la secrezione. Dopo uno shampoo Sulfrin vivrete una nuova sensazione di leggerezza, di più pulito, di liberazione. Finalmente i Vostri capelli respirano! Dimenticherete presto di aver avuto la forfora, una volta.

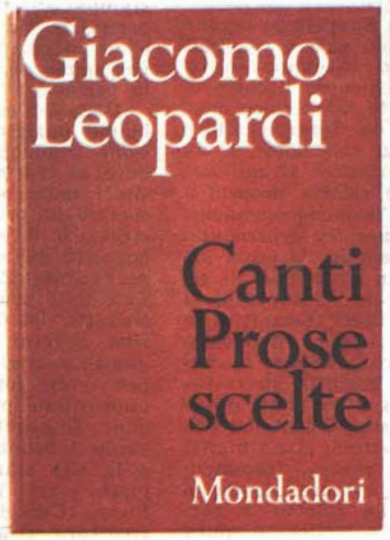
SULFRIN SHAMPOO l'antiforfora naturale della Dr. Dralle

La cura completa
SULFRIN esercita la sua azione direttamente sulle ghiandole sebacee normalizzandone la secrezione. Quattro o cinque applicazioni - cioè il contenuto di un tubo - a distanza di circa 9-10 giorni l'una dall'altra, determinano già un'iniziale stabilizzazione ghiandolare. Solo l'uso continuato di Sulfrin mantiene immuni dalla forfora.
Dr. Dralle

è un prodotto della "Dr. Dralle" di Amburgo distribuito in Italia dalla CIBA Industria Chimica

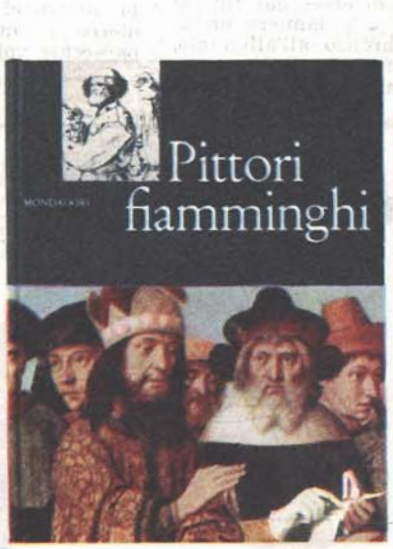
studio tpr SU 103 E

GUARDATE CHE DONI!













DONI IN EDIZIONE SPECIALE RISERVATI AGLI ABBONATI DI **EPOCA**

GRAZIA • ARIANNA • STORIA ILLUSTRATA IL GIALLO MONDADORI • TOPOLINO •

SCEGLIETE IL DONO: LO RICEVERETE SUBITO!

ALTRI DONI A DISPOSIZIONE (fino ad esaurimento):

STORIA DELLA LETTERATURA ITALIANA del De Sanctis
Volume di 630 pagine, copertina a colori, formato: cm. 17 x 25.

GLI IMPRESSIONISTI di Piero Del Giudice
Volume di grande formato (cm. 21,5 x 28) con numerose illustrazioni di cui 48 grandi tavole a colori.

IL BAROCCO IN ITALIA di *Dino Formaggio*
Volume in carta patinata con splendide riproduzioni anche a colori. Grande formato: cm. 21,5 x 28.

ABBONATEVI SUBITO! Uno di questi doni sarà vostro con un abbonamento:

per un anno a EPOCA	L. 5.150
per un anno a GRAZIA	L. 5.150
per due anni a ARIANNA	L. 4.750
per un anno a STORIA ILLUSTRATA	L. 3.650
per sei mesi a IL GIALLO MONDADORI	L. 5.150
per un anno a TOPOLINO	L. 5.150

due doni saranno vostri con un abbonamento:

per due anni a STORIA ILLUSTRATA	L. 7.300
per un anno a IL GIALLO MONDADORI	L. 10.300

Abbonamento per un anno a ARIANNA
— senza dono — prezzo speciale ridotto . . . . . L. 2.150

Condizioni valide solo per l'Italia.

Ecco i quattro differenti modi per sottoscrivere l'abbonamento, scegliete quello *più comodo per voi:*

1) inviare l'importo dell'abbonamento a: MONDADORI EDITORE - Ufficio Abbonamenti, via Bianca di Savoia, 20 - Milano, per mezzo del c.c.p. n. 3/34552 o di

quest'anno una scelta ancora piú ricca e varia

"non sono in vendita! sono solo per Voi"



GIACOMO LEOPARDI: CANTI - PROSE SCELTE
a cura di Lara V. Masini
Il volume riunisce tutti i « Canti » e alcuni appunti preparatori, in prosa e in versi, tratti dagli « Argomenti e abbozzi di poesie »; riporta inoltre gli argomenti più significativi delle « Operette morali », delle « Memorie e disegni letterari », dei « Pensieri », dei « Saggi e discorsi ».
Volume di 376 pagine, copertina a colori, formato: cm. 17 x 25.

PITTORI FIAMMINGHI
a cura di Giuseppe Argentieri
Questo magnifico volume illustra e commenta le vicende essenziali della pittura nelle Fiandre tra il '400 e il '600. Fedelissime riproduzioni di dipinti e disegni accompagnano il testo offrendo un efficace panorama delle opere dei maggiori artisti: da Memling a Van Eyck, da Van der Goes a Brueghel, da Rubens a Van Dyck.
Volume di grande formato (cm. 21,5 x 28) con numerose illustrazioni di cui 48 grandi tavole a colori. Copertina a colori.

AUTOMOBILI - IERI OGGI DOMANI
di Enzo Angelucci
È un originale « album di famiglia » dell'automobile, con monografie delle Case più famose, notizie sulla produzione mondiale nel 1962, anticipazioni sulle macchine del futuro. Conoscerete le straordinarie vicende di quegli uomini che hanno dedicato il loro ingegno e il loro entusiasmo al progresso dell'automobile. Non dunque una storia « tecnica », ma un album che ricorda, illustra ed emoziona. Volume di grande formato (cm 20 x 27) con 650 disegni di cui molti a colori.
(Dono per gli abbonati di Topolino, a disposizione anche degli abbonati delle altre riviste).

STORIA DELL'ARTE ITALIANA del Mottini
È un panorama vivo e preciso delle opere e dei movimenti più significativi dell'arte italiana: dall'affermarsi del Romanico al Rinascimento, dal Barocco al Neoclassicismo, dall'arte dell'Ottocento a quella del Novecento, con le più avanzate tendenze contemporanee.
Volume di 440 pagine con 250 riproduzioni. Copertina a colori. Formato cm. 17 x 25.

COFANETTO RICETTE
de « Le Tre Melarance »
Contiene 150 ricette complete — piatti veloci, piatti elaborati per le occasioni speciali — e 100 schede di riserva dove potrete trascrivere le vostre ricette preferite. Che comodità! Potete consultare la ricetta che vi serve senza dover tenere in mano — mentre cucinate — un libro intero...
250 schede suddivise in 12 voci: dagli antipasti ai dolci e alle bevande. Cofanetto perfettamente rifinito, pratico, lavabile.

6 STAMPE A COLORI di Walt Disney
Pronti da incorniciare per la camera dei ragazzi, sei bellissimi disegni di Walt Disney appositamente ideati, con divertenti scenette in cui appaiono i simpatici personaggi cari alla fantasia di tutti: Paperino e Qui Quo Qua, i sette nani, zio Paperone, Archimede Pitagorico, Topolino e tanti altri. Ogni stampa a colori misura cm 41 x 49.
(Dono per gli abbonati di Topolino, a disposizione anche degli abbonati delle altre riviste).

GRANDE PANNELLO CINESE (cm. 40 x 150)
È la fedelissima riproduzione, su speciale carta telata, di un antico, prezioso pannello cinese.
È in grandezza naturale — cm. 40 x 150 — ed è montato su bastoncini, secondo l'uso orientale. Può anche essere incorniciato.
Questo esotico pannello, che armonizza con lo stile di ogni arredamento, renderà ancora più accogliente la vostra casa.

assegno bancario o vaglia postale (scrivere nome e indirizzo molto chiari, meglio se in stampatello, e indicare le riviste e i doni preferiti);

oppure 2) recarsi in uno dei negozi « MONDADORI PER VOI » (ove si possono ritirare direttamente i doni) nelle seguenti città: Bologna - Catania - Cosenza - Genova - Milano - Napoli - Padova - Pescara - Pisa - Roma - Torino - Trieste - Venezia - Venezia-Mestre - Viareggio (vedere l'elenco degli indirizzi sulla pagina del sommario).

oppure 3) rivolgersi agli Agenti della Mondadori nelle principali città, o al libraio di fiducia;

oppure 4) compilare e spedire la cartolina qui unita: in questo caso NON INVIARE ASSOLUTAMENTE DENARO. L'Ufficio Abbonamenti della MONDADORI penserà ad avvertire l'abbonato con una lettera quando sarà il momento di inviare l'importo.

N.B. - Per favore attenetevi esattamente alle indicazioni suddette allo scopo di semplificare il lavoro dei nostri uffici. Così, se sceglierete il modo 1) o 2) o 3), non spedite la cartolina. Se invece preferite il modo 4), mandate la cartolina, ma aspettate a fare il versamento fino a quando riceverete il nostro avviso. Grazie.

La cartolina, che serve per sottoscrivere nuovi abbonamenti, non è inserita nelle riviste degli amici abbonati. Per gli abbonamenti da rinnovare preghiamo di attendere il nostro avviso di scadenza.

SPEDITE QUESTA CARTOLINA

ABBONATEVI OGGI STESSO:
RICEVERETE SUBITO
IL DONO SCELTO E LA RIVISTA

ABBONANDOSI A PIU RIVISTE
SI HA DIRITTO A PIU' DONI

Gli ingegneri Ford che controllano la qualità del prodotto usano comparatori per controllare i pezzi più piccoli. Il comparatore ingrandisce 20 volte. In questo caso, si tratta di una valvola ad ago per carburatore.

Ford significa precisione... nei dettagli più minuti



Consul Cortina

Ogni pezzo della vostra Ford – dalla più piccola valvola ad ago alla cerniera del coperchio del portacenere – è disegnato, fabbricato e montato per permettervi di utilizzare la vostra automobile con infinita soddisfazione, durante tutti gli anni in cui la condurrete. Per verificare la qualità dei suoi prodotti, la Ford si serve delle attrezzature più recenti, come quella che vedete in questa illustrazione; essa permette di esaminare, verificare e riesaminare minuziosamente ogni pezzo di ogni prodotto. Alcuni pezzi della vostra Ford hanno l'incredibile tolleranza di sette-cento-sessanta-due milionesimi di centimetro. Probabilmente non ve ne rendete conto; ma la Ford, sì. Questa precisione non è che una delle ragioni per cui potete contare sulla vostra Ford. Essa è rappresentante della grande linea di vetture ed autocarri Ford, e potrete guidarla con fiducia. C'è una Ford nel vostro futuro.

Ford

OGNI PRODOTTO FORD DÀ PIÙ VALORE AL VOSTRO DENARO

I prodotti della Compagnia Ford comprendono: Anglia • Consul • Capri • Zephyr • Zodiac • Thames • Trattori Fordson Major e Dexta • Taunus • Taunus Transit • Falcon • Fairlane • Galaxie • Thunderbird • Lincoln Continental • Mercury • Comet • Meteor

CINQUE VOCI IN PARADISO

L'uscita della terza cantica ha completato l'edizione in microsolco della "Divina Commedia"

di GINO PUGNETTI

Nel dicembre 1961 la *Cetra* iniziava con l'*Inferno* la pubblicazione dell'intera *Divina Commedia*. Ora, un anno dopo, l'opera colossale è completa in diciotto grandi microsolco. Come le due cantiche precedenti, il *Paradiso* è anch'esso letto da alcune tra le più accreditate voci del teatro di prosa e della televisione: Giorgio Albertazzi, Antonio Crast, Carlo D'Angelo, Achille Millo, Romolo Valli. È assente Arnoldo Foà, ma essendo la sua rotonda voce più carica di espressione infernale che paradisiaca, è stata usata soltanto nelle cantiche precedenti. Nell'incisione i canti del *Paradiso* risaltano in un silenzio come di chiesa, le parole del Poeta giungono all'orecchio scolpite, tornite, fascinose, persino facili da essere intese nella magica atmosfera. Fortunati gli studenti d'oggi che in casa propria o nella stessa scuola potranno udire la parola di Dante nella migliore esposizione esteriore.

Un fascicolo curato da Natalino Sapegno riassume utilmente il contenuto di ogni singolo canto. La confezione, come s'è detto altra volta per *Inferno* e *Purgatorio*, è adatta perché questa *Divina Commedia* possa esser tenuta negli scaffali della biblioteca, come un libro, senza che la micidiale polvere possa ferire il delicato microsolco. Il prezzo di ogni cantica, ciascuna di 6 dischi grandi, è di lire 19.800.

Il primato dell'Aida

Con la decima edizione, uscita in questi giorni col marchio della *RCA Victor*, l'*Aida* è l'opera di Verdi che conta un maggior numero d'incisioni. *La traviata* ne ha infatti in commercio nove, otto *Rigoletto*, sette *Trovatore*, cinque *Otello*. Quest'ultima *Aida* è eccellente per due ragioni: la prima, per la sensibilità verdiana del direttore George Solti, attento a cogliere ogni sfumatura e a rivalutare anche le pagine meno accese; la seconda, per l'eccelsa interpretazione della protagonista, la negra americana Leontine Price, di voce drammatica sensibile e giovane, degna di figurare oggi tra i primissimi posti nel firmamento un po' declinante delle dive del teatro lirico.

Incisa a Roma con l'orchestra e il coro dell'Opera, questa *Aida* raccoglie intorno alla Price un *cast* internazionale: il tenore canadese Jon Vickers, la mezzosoprano tedesca Rita Gor, il baritono americano Robert Merril, il basso italiano Giorgio Tozzi, mentre il direttore d'orchestra Solti è ungherese. Tante diverse nazionalità si sono bene amalgamate (anche nella buona dizione) in questa musica senza frontiere, universale. L'opera è raccolta in tre microsolco grandi, accompagnati da un libretto bilingue e da note sulla vicenda e sui cantanti. Tre grandi microsolco. Ottima incisione tecnica. Lire 11.000.

Il favoloso Hampton

Un disco di 30 cm., dedicato al jazz, è uscito recentemente con l'etichetta *RCA Victor* e col titolo *Swing classics*. Personaggio dominante è Lionel Hampton, batterista, pianista e vibrafonista famoso. Dal vibrafono, strumento derivato dallo xilofono, Hampton sa ricavare straordinari effetti, e a lui stesso si può dare il merito d'averlo fatto entrare dal teatro di varietà nei complessi jazz. Un'altra caratteristica di Hampton è quella di suonare il piano coi due soli indici delle mani, come fossero appunto bacchette di vibrafono, e di farne sprigionare ritmi eccitanti.

La vera fama di Hampton inizia nel 1936, anno in cui entrò a far parte del quartetto di Benny Goodman. I «riporti» di questo disco risalgono appunto a quel fortunato periodo, dal 1937 al '40, e sono da considerarsi come pezzi da collezione per la formazione dei complessi in cui Hampton si esibisce. Sono infatti con lui grossi nomi del jazz, fra cui Johnny Hodges, Nat King Cole, Dizzie Gillespie, Coleman Hawkins, Cootie Williams, Mezz Mezzrow ecc. Lire 3000.

Nat King Cole amoroso

Ecco un disco della *Capitol* che va bene per gl'innamorati. S'intitola *Wild in love*, è corredato da molte evanescenti foto di belle ragazze e contiene dodici melodie composte appositamente sul tema «amore» da Ray Rasch (musica) e Dotty Wayne (parole) e interpretate da Nat King Cole. Ben coadiuvato dagli arrangiamenti di Nelson Riddle, Nat King Cole sembra qui particolarmente lieto di fare il mattatore, di cantare e di recitare persino, sganciato dai soliti motivi di successo. Buona incisione.

Gino Pugnetti

AGENZIA ORSINI 170

se amate il buon caffè
lo amerete di più con la
MOKA EXPRESS

perchè solo con la vera MOKA EXPRESS si raggiunge la perfezione.



In compagnia si studia meglio, ripetendo la lezione a voce alta, è più facile imprimerla nella memoria ..... e se al momento buono arriva un buon caffè fatto con la MOKA EXPRESS, c'è ancora più distensione, più serenità, l'atmosfera ideale per chi fa uno sforzo mentale.

Ma badate, per fare un buon caffè ci vuole proprio la famosa MOKA EXPRESS
l'unica caffettiera prodotta da BIALETTI,
la sola dove c'è stampato l'omino con i baffi.





sembra facile
fare un buon caffè....ma ci vuole la...
caffettiera MOKA EXPRESS
prodotto BIALETTI

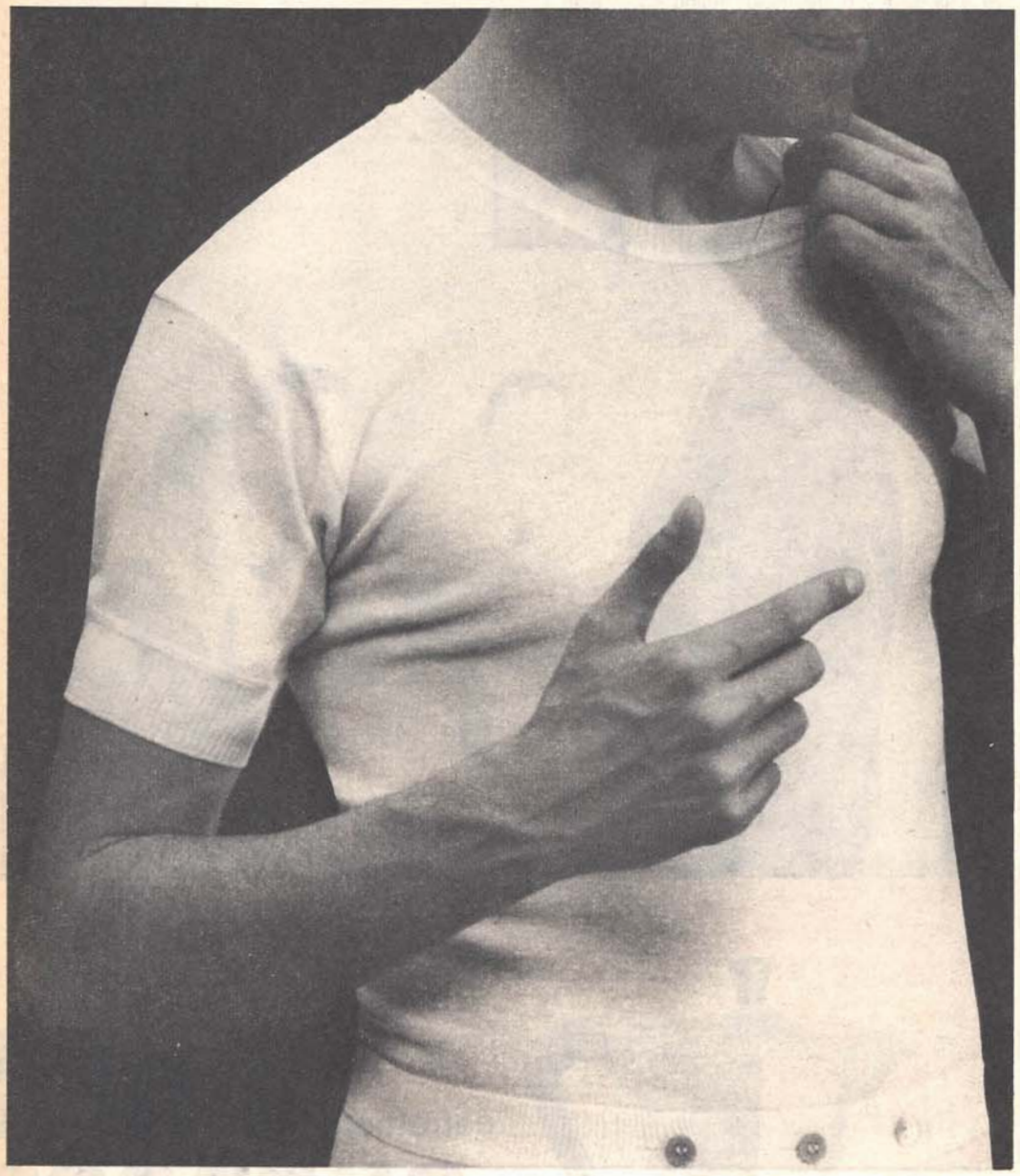


Ed ora il caffè della Vostra MOKA EXPRESS lo potete macinare con il praticissimo macinacaffè elicò
in vendita nei migliori negozi a lire 2.500.

RADAR



I primi freddi si avvicinano e la vostra maglia Ragno vi attende: morbida e confortevole, calda nella giusta misura, resistente. Un sicuro riparo e una cara abitudine alla quale non rinunciate più: Maglieria Ragno, sempre aggiornata nella linea, sempre curata nella confezione, sempre nuova anche dopo molte lavature.





maglieria
RAGNO
vive con voi

per uomo, donna, ragazzo

suo solo suo tutto suo

...il delizioso gusto
della caramella

DULCIORA

ripiena di CYNAR!
Sì,
CYNAR,
dà alla
caramella DULCIORA
quel gusto
"tutto suo"
che piace a tutti voi!



INTERAPPIA 188

CYNAR

CONTRO IL LOGORIO DELLA VITA MODERNA

ASCOLTARONO IN PIEDI IL "MESSIA" DI HAENDEL

La famiglia reale inglese manifestò così la sua ammirazione alla "prima" del capolavoro

di GIULIO CONFALONIERI

In fondo in fondo è all'Irlanda che noi dobbiamo la creazione del *Messia* di Haendel, ossia di uno dei massimi capolavori della musica occidentale. Come le cose andassero precisamente non sappiamo. Per certo, tutti i maggiori personaggi implicati nella comparsa del *Messia* risultano irlandesi di sangue, di sede o di relazioni sociali. Per incominciare dai primi, ecco l'eccentrico *doctor* Delany, grande ballerino quando a Londra bazzicava nei palazzi dei nobili e grande ispiratore d'alte imprese quando riattraversava il Canale di San Giorgio e tornava a installarsi nella sua severa casa di Dublino. Tra i secondi ecco Matthew Dubourg, violinista allievo di Geminiani e cittadino di Londra, che s'era però trasferito in Irlanda ancor giovane e là era diventato un pezzo grosso del mondo musicale. Ecco, fra i terzi, nientemeno che William Cavendish, quarto duca di Devonshire, *lord luogotenente* del re Giorgio I. Furono questi i tre capi della nobile congiura, intesa a far venire Haendel dall'Inghilterra in Irlanda; furono questi, insieme con molte gentildonne di Dublino, insieme coi gentiluomini della Società per il riscatto dei prigionieri, gli ideatori, i promotori e gli esecutori della *tournée* irlandese di Haendel, durata dal 18 novembre 1741 al 13 agosto 1743.

Ma c'è di più. Pur restando indiscusso che il *Messia* venisse composto da Giorgio Federico a Londra, nel corso di tre straordinarie settimane, durate dal 22 agosto al 14 settembre 1741, oggi sappiamo che l'invito, la *commissione* provennero pure dall'Irlanda. Infatti nel *Faulkner's Journal* del 6-10 aprile 1742 noi possiamo leggere una specie di articolo preparatorio alla grande serata del 13, il quale incomincia con le parole: «Le numerose signore e i numerosi signori, patroni delle nobili e caritatevoli istituzioni *per cui questo Oratorio è stato scritto...*».

Siamo felicissimi di attribuire all'Irlanda anche l'idea prima del *Messia* e siamo gratissimi alle signore dublinesi che, per occupare minor posto nella non amplissima *New Musick Hall* di Fishamble Street, decisero unanimemente di lasciare a casa i *panieri*, ossia i guardinfante, ossia cerchi delle crinoline; gratissimi ai signori dublinesi che si accordarono per rompere la tradizione e pagare anche il biglietto dei relativi domestici. Haendel, che in quel genere di cose non era mai secondo a nessuno, rifiutò naturalmente qualsiasi ricompensa, mentre la stessa cosa fecero l'*orchester master*, il soprano italiano *Signora* Avolio, il mezzosoprano Mrs. Susanna Maria Cibber e i cantanti del Coro. Il *Messia* dunque, anche se steso in inglese, è un Oratorio *irlandese*. È anzi il vangelo musicale degli irlandesi di qua e di là dell'Oceano.

Che l'*Angelicum*, per la serata inaugurale della nuova stagione, abbia posto gli occhi sopra il celebre Oratorio è cosa che riceve tutto il nostro plauso. Haendel è in Italia sconosciuto. In ispecial modo l'Haendel di quei grandi poemi corali, ben superiore allo Haendel dei melodrammi. A provare la grandezza di opere come *Sansone*, come il *Messia*, come *Israele in Egitto*, come *Saul*, come *Giuda Maccabeo*, come *Salomone*, come *Susanna*, come *Giosua* o *Jefte*, basta tener presente il fatto che il maestro di Halle, una volta entrato in quel mondo biblico, una volta afferrata quella nobile forma, invenzione di Balducci, di Cazzati, di Carissimi, di Stradella o di chi per essi, non s'occupò mai più di teatro e, possiamo quasi dire, d'ogni altro genere di composizione musicale. Raro è trovare nella vita di un grande artista tale atteggiamento di esclusivismo, tale fiducia di potersi rinnovare ogni volta senza uscir mai dal solco segnato.

Il *Messia* non è, forse, il più eccelso degli Oratorii haendeliani. Indubbiamente è il più popolare, il più caro, nel senso che il protagonista e il ritmo del racconto si presentano con fascini del tutto speciali, e il più equilibrato nell'alternativa fra Recitativi, Arie e Cori. *L'Alleluja* è quella specie di *Fiat lux* che fece balzare in piedi la famiglia reale alla prima esecuzione londinese del 23 marzo 1743 e che, da quel giorno, viene ascoltato nella stessa posizione da tutti i popoli civili; l'Aria del contralto *He was despised* è pagina di suprema tristezza; i Cori e gli intermezzi pastorali della Natività esprimono, in modi quasi infantili, il mistero più grave e più dolce.

Il *Messia* dell'*Angelicum* venne dato nell'orchestrazione di Mozart, la quale è certo un esempio magistrale di scrittura, ma non è, forse, preferibile a quella originaria di Haendel. A noi, abituati ad ascoltare il *Messia* da grandi masse corali e strumentali (a Londra, una volta, concorsero a eseguirlo fin duemila persone) fecero un certo effetto il delicato Coro Polifonico di Torino, istruito da Ruggero Maghini, e l'Orchestra da camera dell'*Angelicum*. Ciò malgrado, l'altissima preparazione, la profonda coscienza, il visibile entusiasmo di tutti conquistarono la vittoria e si imposero all'aspettativa del pubblico. Il maestro inglese Peter Gellhorn è piaciuto assai per l'esattezza e la contenutezza. Puntualissimi e spesse volte assai suggestivi i quattro solisti di canto, ossia il soprano Emilia Cúndari, il mezzosoprano Anna Maria Rota, il tenore Petru Monteanu, e il basso Ugo Trama. Successo grosso, grossissimo, con replica dell'*Alleluja*.

Giulio Confalonieri



Quando pensate di fare un regalo "importante", pensate a un Ronson. Quando volete esprimere a qualcuno la vostra considerazione, il vostro affetto, regalate un Ronson! Ronson: un regalo prezioso che mostra il vostro buon gusto.

14 meravigliosi modelli a gas e a benzina. Tutti i modelli Ronson Gas sono Varaflame a fiamma regolabile (basta un tocco del dito per regolare la fiamma); si ricaricano in 5 secondi con la bomboletta Ronson Multifill.

* **Windmaster Varaflame** *sfida il vento! Per chi ama la vita all'aperto*



Princess Varaflame
un vero gioiello
per la signora raffinata



Premier Varaflame
il Ronson ormai classico
per l'uomo di classe



Queen Anne Varaflame
il prezioso modello da tavolo,
ideale per un regalo di nozze

regalate un
RONSON
Ronson i migliori accenditori del mondo



liberi nel movimento, protetti da un indumento elegante e leggero, da un impermeabile "nailon", perchè tutto il meglio è "nailon"

"SCALA D'ORO"

SCALA D'ORO * PRODOTTO DI QUALITÀ * RHODIATOCE

nailon

RHODIATOCE

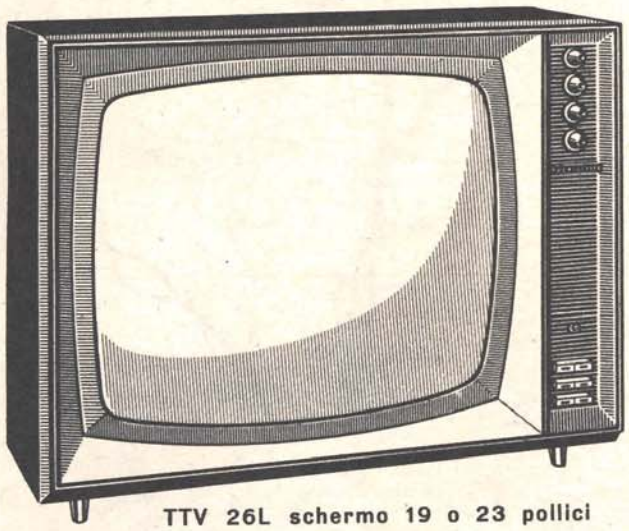
FIBRE NUOVE PER TEMPI NUOVI

I nomi "NAILON - SCALA D'ORO" sono marchi depositati di proprietà della Società Rhodiatoce

STUDIO STILE 163

da 60 anni in tutto il mondo

TELEFUNKEN
al servizio del progresso



TTV 26L schermo 19 o 23 pollici
Regolazione automatica della ricezione del 1° e 2° canale (sintonia automatica)
Regolazione automatica della luminosità dello schermo
Ottima ricezione in zone particolarmente difficili



Studio Palazzo 6E/63

partecipate al
quadrifoglio d'oro
vincite per
100 MILIONI
in gettoni d'oro 18 Kr.
oppure, a scelta, in investimenti di qualsiasi bene per pari valore (un arredamento per la vostra casa un motoscafo, una macchina fuoriserie, gioielli pellicce, mobili, macchine agricole, ecc.)
Voi acquistate e la Telefunken paga!
Per partecipare al concorso del quadrifoglio d'oro basta acquistare un apparecchio TELEFUNKEN dal valore di L. 20.900 in su.

D.M. 5159 del 16.6.62

TELEVISORI RADIO FRIGORIFERI
TELEFUNKEN
la marca mondiale

FILATELIA

UNA NUOVA SERIE DEL VATICANO

Mentre siamo in attesa della serie, certo interessante e importante, celebrativa del «Concilio Ecumenico», che si comporrà di ben sette valori, la Città del Vaticano insiste nell'emissione di piccole serie, sempre tuttavia degne di attenzione. Il 13 marzo emise i due alti valori di posta aerea, soggetto l'Arcangelo Gabriele; il 6 aprile la serie contro la malaria; il 12 giugno la serie a commemorazione del quinto centenario della canonizzazione di S. Caterina da Siena; sempre il 12 giugno la serie a propaganda per le vocazioni sacerdotali; il 5 luglio la serie commemorativa della morte di Pauline Marie Jaricot; oggi, infine, una serie a onore del sesto Congresso internazionale di Archeologia Cristiana, che si è tenuto a Ravenna negli ultimi giorni di settembre.

Già nel 1938 il Vaticano emise una serie, oggi assai pregiata, di sei valori a commemorazione del IV Congresso di Archeologia Cristiana. Secondo i varii cataloghi, codesta serie vale oggi 16 mila lire o anche 17 mila e cinquecento. Cioè un prezzo notevole. La serie d'oggi, dedicata al VI Congresso di Archeologia Cristiana, si compone di quattro valori: lire 20 in colore viola e nero, lire 40 in colore bruno chiaro e nero, lire 70 in colore verde e nero, e lire 100 in colore arancio brunastro e nero. Due valori riproducono una pietra tombale del terzo secolo, e gli altri due un sarcofago antico, conservati l'una e l'altro nel Museo Lateranense di Roma. A titolo informativo, ricorderò che la serie del 1938 aveva come soggetti la cripta di Santa Cecilia (Catacombe di S. Calisto) e la Basilica dei Santi Nereo e Achilleo (Catacombe di Santa Domitilla).

Pur non essendo esteticamente di grande spicco, anche questa nuova serietta può presentare interesse, specie considerando le ragioni dell'emissione.

Piccola posta

Dr. Alfredo Mormino, Palermo. EccoLe i risultati delle aste ministeriali, tenutesi a Roma nei giorni 26 e 27 luglio: lotto 45, valore secondo il catalogo Sassone 1961 milioni 68 e 925 mila lire, aggiudicato per 10 milioni e 501 mila lire; lotto 46, valore di catalogo 90 milioni, aggiudicato per 18 milioni e 190 mila lire; lotto 71, valore di catalogo 87 milioni e 708 mila lire, asta deserta; lotto 75, valore di catalogo 69 milioni e 574 mila lire, asta deserta; lotto 86, valore di catalogo 74 milioni e 250 mila lire, offerta di lire 750 mila, non aggiudicato; lotto 107, valore di catalogo milioni 97 e 718 mila lire, offerta di milioni 4 e 650 mila lire, non aggiudicato. Le aste continuano, per i lotti 7, 14, 16, 34, 58, 37, 60 e 43, in questo mese di ottobre.

Arrigo Lattuga, Bologna. L'esposizione aerofilatelica «Luposta» si tiene a Berlino, e verrà inaugurata il 12 settembre.

Lucia Benedetti, Torino. Gli uccelli, che Lei ammira nella serie emessa nel luglio di quest'anno dalla Corea del Nord, sono: spatola nel 5 h. azzurro, barbagianni nel 5 h. bruno, merlo nel 10 h. azzurro verde e nero, rondine nel 10 h. azzurro e giallo, cigno nel 20 h. azzurro ocra verde e giallo.

Il postino

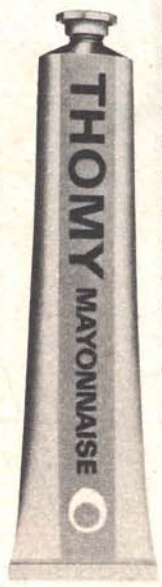
IL VOSTRO TRIONFO CON
OLIO THOMY
È IL TRIONFO
DELLA QUALITÀ THOMY

PIÙ LEGGERO NEL FRITTO PIÙ GUSTOSO SULL'INSALATA



L'OLIO THOMY È QUALITÀ THOMY

Lambert 6/62



L'olio di semi THOMY, così delicatamente limpido
perchè così puro, viene estratto
dai semi più pregiati, perfettamente selezionati
secondo le precise esigenze
della moderna dietetica:
ecco perchè l'olio THOMY è più leggero
e veramente sano, ha il sapore che si sente a crudo
e conserva tutta
la sua naturale fragranza anche nella cottura
e nel fritto...
...è di qualità THOMY, la qualità
che crea il trionfo di ogni donna in cucina!

In vendita in confezione sigillata e garantita.

Anche la maionese THOMY è qualità THOMY

Ricordate: tutti i prodotti
THOMY partecipano al
BOLLO ITALIA... e procurano
regali più belli in tempo più breve.

BOLLO THOMY ITALIA THOMY

siete proprio
a posto:
avete
un impermeabile
in LEACRIL



Piove, fa freddo ma non ve ne accorgete:
il vostro impermeabile in Leacril
vi ripara dal mal tempo, magnificamente.
E' più di un impermeabile
ed è più di un soprabito,
vi dà un aspetto elegante,
un comfort eccezionale
e nessuna preoccupazione:
non prende le pieghe
si lava facilmente e asciuga in fretta
è antitarme.
Tutto quello che voi vi aspettate
da un buon impermeabile.

LEACRIL

Leacril è il Marchio di Qualità
della fibra acrilica
prodotta dall'ACSA
Corso Europa 20 - Milano

RADAR

5 MINUTI D'INTERVALLO



LUNATICI ROMANTICI
— Andiamo a fare quattro passi, cara, c'è una magnifica terra piena!
(Dall'Aglio)



— Glielo avevo detto che chi più spende meglio spende.
(Citti)



— No, se è uno scienziato non lo voglio; l'ultima volta che ne ho mangiato uno, aveva troppo sale nella testa.
(Dall'Aglio)



— Eppure la nonna era qui, prima che tu iniziassi le pulizie...
(Dall'Aglio)



estratto naturale purissimo di succo primaverile di betulla giovane, integrato con vitamina solare D3 e alcool purissimo, attivante l'irrorazione sanguigna del cuoio capelluto, sono i componenti di Birkin, la lozione naturale per capelli. Le ricerche scientifiche hanno confermato la meravigliosa efficacia dell'estratto naturale di betulla contro la debolezza del capello. Birkin rigenera le funzioni del bulbo capillare, stimola e rinforza la vitalità del capello donandogli bellezza e vigore. Birkin betulla è una forza naturale attiva, rigeneratrice della vigoria del capello.

Birkin®
betulla
lozione naturale per capelli della Dr. Dralle

Garanzia
ogni flacone di Birkin, la lozione naturale per capelli della "Dr. Dralle", contiene autentico e controllato estratto di succo di betulla, alcool puro, vitamina D3 ed altre 26 sostanze integrative accuratamente scelte e perfettamente idonee a completare l'efficacia curativa della lozione.
Dr. Dralle

è un prodotto della "Dr. Dralle" di Amburgo distribuito in Italia dalla CIBA Industria Chimica

studio tpr BI 101 E

eh... sì sta proprio bene!

È elegante
è di linea moderna
è di ottima stoffa
è un abito MONTI
veramente un bell'abito! -

È uno
dei famosi abiti:
monteRosso a L. 26.500
e
monteVerde a L. 21.500
pronti
in tutte le taglie



Monti

abiti belli abiti pronti

Tutto il mondo ride

Via Veneto

Il principale chiama la propria segretaria e le dice:

— Quel furfante di Rossi mena il can per l'aia e non ci ha ancora pagato. Mi faccia una cortesia: mentre io sbrigo certe telefonate, lei gli scriva una letterina che gli faccia capire che siamo seccati.

— Bene, commendatore — risponde la ragazza, e si ritira nel suo ufficio.

Dopo dieci minuti ritorna portando al principale un foglio dattilografato. Il commendatore lo scorre, poi scuote il capo.

— Eh, no, signorina! — dichiara. — Così è troppo violenta, troppo offensiva. Corriamo il rischio di disgustarci per sempre il cliente, oltre a non ottenere nulla di concreto. La rifaccia, per favore. Ma attenui, attenui, mi raccomando.

Dopo altri dieci minuti, la ragazza torna con un altro foglio.

— Questo va già meglio — osserva il commendatore dopo averlo letto — ma ci sono ancora delle frasi un po' pesanti. Dia retta a me, attenui, attenui.

Passano ancora dieci minuti e la segretaria torna con un terzo foglio.

— Oh, adesso sì, che ci siamo! — afferma soddisfatto il principale, dopo un'attenta lettura. — Ora va benissimo. Però — aggiunge restituendo la lettera all'impiegata — badi che « canaglia » si scrive col « gl » e « farabutto » con due « ti ».

La voce di Londra

— Dimmi, Charlie — chiede la biondina al fidanzato militare — qual è stato il momento più emozionante della tua carriera di paracadutista?

— Be', ecco — risponde Charlie, serio serio — forse è stato quella volta in cui, quando atterrai, mi trovai di fronte un cartello sul quale era scritto: « È vietato calpestare l'erba nei prati ».

*

Il grande avvocato esce dal ristorante di lusso e il portiere fa per aprirgli lo sportello d'una rutilante « fuori serie » parcheggiata davanti all'ingresso del locale.

— Grazie — dice con un sorriso il principe del foro — ma questa non è la mia macchina. È troppo bella.

Tuttavia, sentendosi adulato, dà al portiere una mancia piuttosto cospicua.

— Sono io che ringrazio voi, *sir* — osserva il portiere. — E in confidenza vi dirò che quella macchina è mia. Me la sono comprata a furia di mance.

*

L'autostrada Londra-Brighton è sempre affollatissima e gli incidenti, perciò, sono tutt'altro che rari. Le autorità preposte alla viabilità non mancano d'un certo macabro umorismo e hanno posto all'ingresso dell'autostrada questo cartello:

« Attenzione! State entrando in una zona pericolosa! Buona fortuna! »

Ici Paris

Il signor Durand rincasa e trova la moglie con un diavolo per capello. La domestica ha fatto fagotto e li ha piantati in asso.

— Ed è tutta colpa tua! — conclude *madame* Durand, furibonda. — Mi ha detto che al telefono l'hai trattata in maniera ingiuriosa.

— Al telefono? — ribatte Durand, allibito. — Oh, santo cielo! Ma io credevo di parlare con te!

*

— E così — dice Raoul a Gontrano — ho saputo che hai trovato tua moglie a un veglione... Una cosa molto romantica.

— Molto romantica un accidente! — replica Gontrano di malumore. — Mi aveva detto che sarebbe rimasta a casa a badare ai bambini!

Quinta Strada

Un profondo pensiero di Anthony Perkins, uno degli « scapoli d'oro » del cinema hollywoodiano:

« La caccia al marito è probabilmente il solo sport venatorio in cui l'animale cacciato finisca per doversi munire di una licenza. »

*

— E questo — dice la commessa della profumeria al giovanotto provinciale — è un profumo di cui tutte le donne vanno letteralmente matte: sa di quattrini.

PREZZI DI EPOCA: Algeria N. F. 1,20 - Angola 13$00 - Antille Olandesi NAF. 0,75 - Argentina Ps. 35 - Australia Sha. 3/6 - Austria Sch. 10 - Belgio Fr. b. 14 - Brasile Cr. $ 120 - Canadà $ 0,30 - Cile E° 0,44 - Cipro Mils 140 - Colombia $ Col. 3,00 - Congo Fr. b. 13 - Costa Rica Colòn 3,40 - Danimarca Kr. 3,50 - Egitto Pst. 12 - Ecuador Sucre 6,00 - Eritrea (aereo) $ Eth. 1,70 - Etiopia (aereo) $ Eth. 1,60 - Finlandia Fms. 160 - Francia N. F. 1,20 - Germania D. M. 1,50 - Giappone Yen 180 - Grecia Drk. 12 - Guatemala US$ 0,35 - Haiti US$ 0,35 - Inghilterra Sh. 2/6 - Iran Rials 30 - Iraq Fils 150 - Israele IL. 1,05 - Jugoslavia din. 180 - Kenya Sh. 2,70 - Kenya (aereo) Shs. 4/50 - Libano Pt. 175 - Libia Pt. 10 - Lussemburgo Fr. b. 13 - Malta Sh. 1/8 - Marocco N. F. 1,20 - Messico Pesos 5,30 - Olanda Fl. 1,40 - Paraguay Guar. 32 - Perù Soles 12 - Polonia Zlotych 15 - Portogallo Esc. 10,50 - Princ. Monaco N. F. 1,20 - Somalia (aereo) So. 4,50-5,50 - Spagna P.tas 15 - South Rhodesia Sh. 3/6 - Sudafrica R. 0,30 - Svezia Kr. 2 - Svizzera Fr. sv. 1 - Tunisia N. F. 1,20 - Turchia L. T. 2,75 - Uruguay Pesos 4,50 - U. S. A. $ 0,35 - Venezuela (aereo) Bs. 4. - Copie arretrate (in Italia) L. 150 - Correo Argentino Central B. Franqueo a pagar. Cuenta 574. Tarifa reducida. Concesion 4447.

EPOCA

ARNOLDO MONDADORI EDITORE S.p.A.

PRESIDENTE
Arnoldo Mondadori

AMMINISTRATORE DELEGATO E DIRETTORE GENERALE DEL SETTORE PERIODICI:
Giorgio Mondadori

CONDIRETTORE GENERALE:
Adolfo Senn

AMMINISTRATORE EDITORIALE DI EPOCA:
Gianfranco Cantini

DIRETTORE DELLA PUBBLICITÀ:
Gian Paolo Mezzanotte

DIRETTORE DI EPOCA
Nando Sampietro

LA REDAZIONE

REDATTORE CAPO:
Nino Manerba

REDATTORI:
Domenico Agasso, Ezio Colombo, Guido Gerosa, Giuseppe Grazzini, Ricciotti Lazzero, Giacomo Maugeri, Libero Montesi, Livio Pesce, Franco Rasi, Ariberto Segàla

CAPO DEI SERVIZI FOTOGRAFICI:
Mario De Biasi

FOTOGRAFI:
Sergio Del Grande, Walter Mori, Carlo Bavagnoli, Daniel Camus, Walter Carone, Jacques Garofalo, Carlo Pizzigoni, Marisa Rastellini, Antonio Scarnati, Michel Simon

CAPO SERVIZIO IMPAGINAZIONE:
Alberto Guerri

IMPAGINATORI:
Gianni Corbellini, Mario Mengaldo, Franco Molteni, Lorenzo Maesano

SEGRETARIO DI REDAZIONE:
Igino Mariotto

REDAZIONE ROMANA

CAPO DELLA REDAZIONE:
Brunello Vandano

REDATTORI:
Domenico Meccoli, Arrigo Petacco

SEGRETARIO DI REDAZIONE:
Silvio Rea

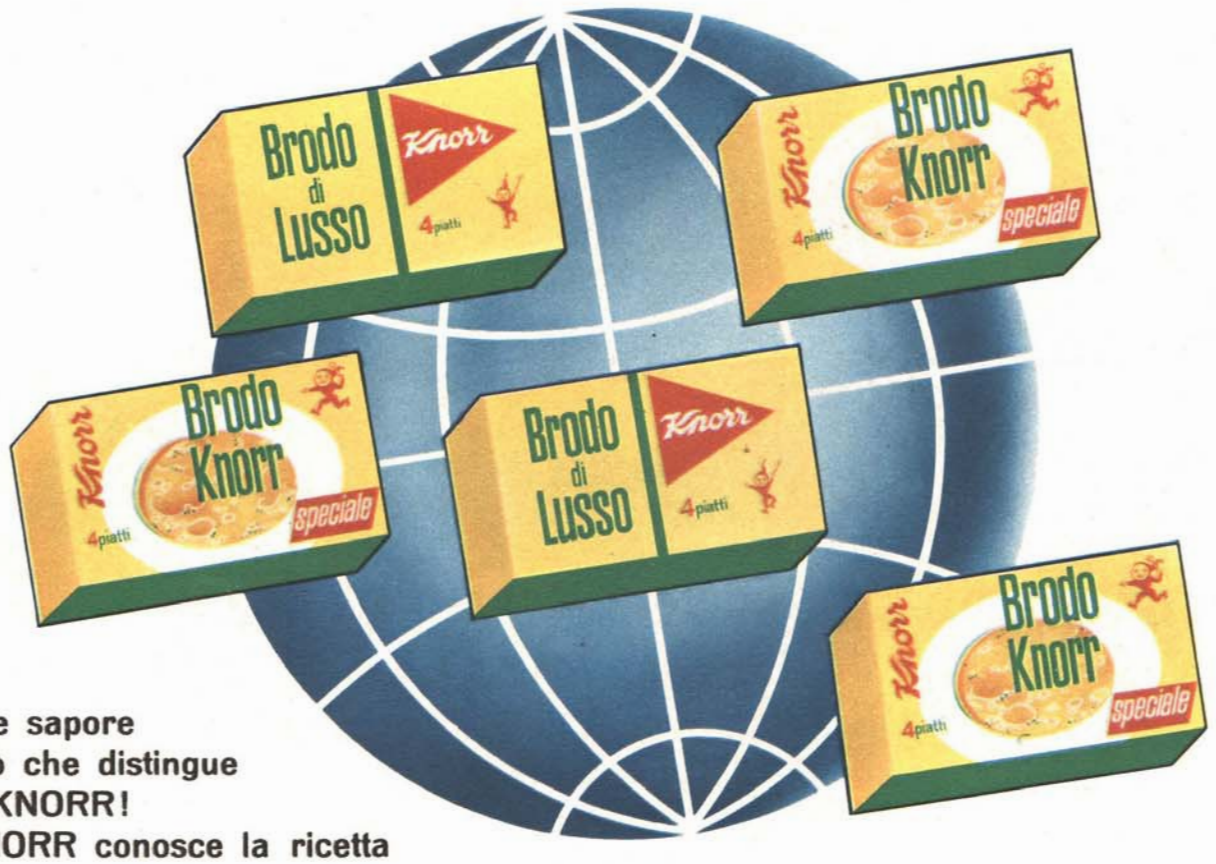
REDAZIONE NAPOLETANA
Giulio Frisoli

REDAZIONI ESTERE
PARIGI: Lorenzo Bocchi (8 Rue Halévy, Paris 9e). Tel. Opéra 8577
LONDRA: Livio Caputo (2, Marlborough Court, Pembroke Road - London W. 8). Tel. WEStern 0368
STOCCOLMA: Birgit Key-Aaberg (Ostermalmstorg 2). Tel. 672865
NEW YORK: Natalia Danesi Murray, Rappresentanza Generale, Mondadori Publishing Co. (597 Fifth Avenue N. Y. 17). Tel. Plaza 3-0540
MONACO: Massimo Sani (Rosental 6, München 2). Tel. 290793
TOKYO: Orion Service (59,1-chome, Kanda Jimbocho, Chiyodaku). Tel. (29) 9110, 1901

COLLABORATORI
Nicola Adelfi, Luigi Baldacci, Antonio Barolini, Domenico Bartoli, Luigi Barzini jr., Raffaele Carrieri, Giulio Confalonieri, Alba De Céspedes, Roberto De Monticelli, Ulrico di Aichelburg, Enrico Emanuelli, Dino Falconi, Vittorio Gorresio, Augusto Guerriero, Libero Lenti, Virgilio Lilli, Grazia Livi, Mario Missiroli, Franco Occhiuzzi, Arturo Orvieto, Alfredo Panicucci, Guido Piovene, Arrigo Polillo, Gino Pugnetti, Giuseppe Ravegnani, Filippo Sacchi, Emilio Servadio, Ignazio Silone, Giovanni Spadolini

Knorr

il genuino brodo svizzero più venduto nel mondo



Qualità e sapore
Ecco ciò che distingue
i brodi KNORR!
Solo KNORR conosce la ricetta
del brodo appetitoso, che a tutti piace in famiglia.

Knorr



il nostro brodo di fiducia

P.7

Arnoldo Mondadori Editore - Nando Sampietro Direttore responsabile - Pubblicazione registrata presso il Tribunale di Milano n. 3845 del 14-10-1955 - Officine Grafiche Arnoldo Mondadori, Verona - Spediz. in abb. post. (Gruppo II) - Tutti i diritti di proprietà letteraria e artistica riservati - Manoscritti e foto, anche se non pubblicati, non si restituiscono.

wall to wall il nuovo tappeto-pavimento da parete a parete



ATA

LEACRIL

ACSA / Milano

LEACRIL®

Fibra Acrilica

Un pavimento di tappeto Rossifloor e la vostra casa è subito diversa, piú bella e piú colorata, piú intima e piú silenziosa. Wall to wall è un meraviglioso tappeto, morbido e caldo, ma si può viverci sopra senza troppi riguardi, perché è in fibra **Leacril** con sottostrato impermeabile: non trattiene la polvere, è lavabile, dura una vita e è sempre adattabile su qualsiasi superficie. Soprattutto è sempre nuovo, perché la fibra **Leacril** è resistente all'usura e tanto elastica da non subire deformazioni permanenti.

Wall to wall è prodotto in quindici colori, in altezze fino a quattro metri e è distribuito in tutta Italia dalla Organizzazione di vendita e di assistenza tecnica Rossifloor. Per maggiori informazioni inviare il tagliando allegato a: Rossifloor, Via Pirelli 18, Milano.

ROSSIFLOOR

Via Pirelli 18 - Milano
Società Europea
Consociata della LANEROSSI S. p. A. Milano
Procedimento americano della Cabin Crafts
(Dalton, Georgia U.S.A.)

01 FR
Nome .....
Via .....
Città ..... Tel. .....