

SOMMARIO

- 21 **VOTANO SEMPRE ALLO STESSO MODO**
di Domenico Bartoli
- 23 **IL DISARMO** di Ricciardetto
- 28 **BASTA!**
- 32 **HO FATTO LA STRADA DELLA PAURA**
di Giuseppe Grazzini
- 36 **DOTTOR CASTERS, PERCHÉ L'HA FATTO?**
di Georges Mazoyer
- 38 **SEI PICCOLI "MIG" CAMBIERANNO FACCIA AL MONDO?** di Raymond Cartier
- 42 **LA TEMUTA RECESSIONE NON CI SARÀ**
di Mario Missiroli
- 48 **IL "RAGGIO CHE UCCIDE": UN MISTERO CHIARITO** di Degna Marconi
- 60 **MAUROIS** di Grazia Livi
- 67 **I GIGANTI DELLA MUSICA (2)**
BACH di Alfredo Panicucci
- 88 **LA BEFFA DI TANGERI** di Arrigo Petacco
- 94 **IL MISTERIOSO SIGNOR RUSK**
di Theodore H. White
- 104 **L'HOSTESS È CADUTA!** di Pierre Martory
- 110 **CI DARÀ QUATTRO MINUTI DI TEMPO**
- 112 **CAPUCINE: PERCHÉ PIACE AGLI UOMINI?**
- 116 **IL GATTO CON L'OSCAR**
- 118 **LA MACCHINA DEL SOL**
- 127 **IL GIOVANE AUGIE MARCH** di Luigi Baldacci
- 131 **UN PROFETA SUL PODIO** di Giulio Confalonieri
- 133 **LA FORESTA DI LAM** di Raffaele Carrieri
- 137 **IL LUNGO SILENZIO DEL GIAPPONESE SHINDO**
di Filippo Sacchi
- 139 **L'APOLLO DEL PRAGA** di Roberto De Monticelli



Mühlhausen: l'organo della chiesa di San Biagio, detto anche l'organo di Bach. Qui, infatti, il musicista incominciò a suonare nel 1707, apprezzato dai contemporanei come un esecutore di buone doti. Nessuno, allora, prevedeva che il suo nome si sarebbe eternato nella storia dell'arte. A Johann Sebastian Bach è dedicata in questo numero la seconda puntata della serie *I giganti della Musica*. (Foto di Mario De Biasi)

NUMERO 635 - VOLUME II - MILANO, 25 Novembre 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. 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

EVERSHARP SCHICK

LAME

NEW
KRONA
EDGE

RASOI



Dall'America, la tecnica molecolare Vi porta un nuovo sistema per raderVi.

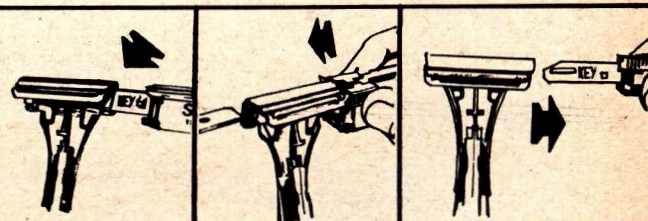
DOLCE: Il metallo della lama Schick KRONA è isolato dalla Vostra pelle da una pellicola protettiva ottenuta con una nuova tecnica molecolare. Vi rade a zero e non la sentite.

SICURO: La "sicura" di protezione, grazie all'angolazione ideale del rasoio Schick, tende la pelle, raddrizza il pelo. La lametta, sfiorando appena il viso, tronca il pelo alla base ad un angolo obbligato (90°).

RAPIDO: Automaticamente, il caricatore Schick innesta la lama nel rasoio spingendo fuori quella usata. Il rasoio è pronto: leggerissimo ed equilibrato. Vi rade con precisione, in un attimo. Nulla da smontare, nemmeno per pulirlo. Basta uno spruzzo d'acqua.

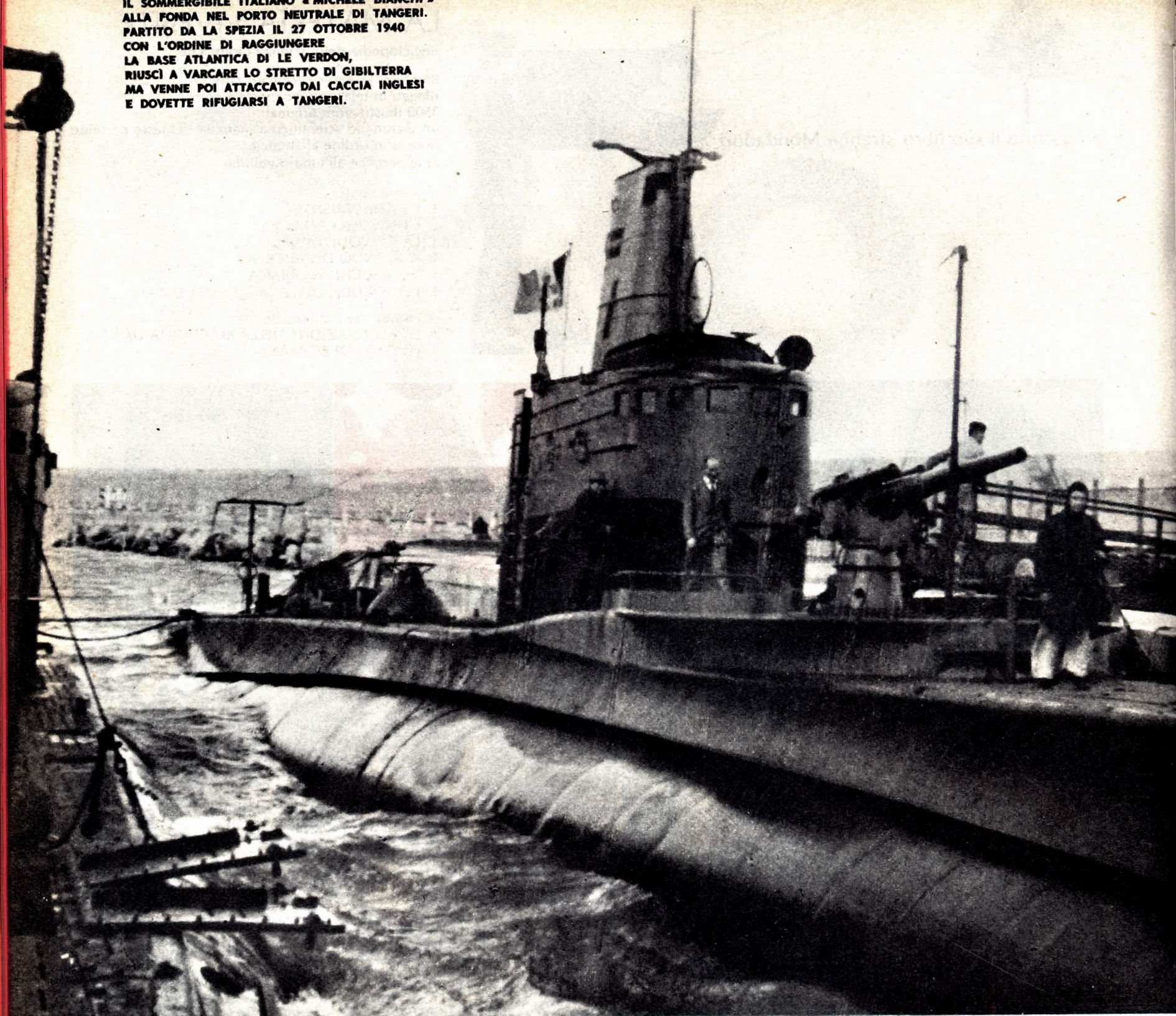
...è perfetto!

In vendita nei migliori negozi



Concessionaria per l'Italia: URAGME - Corso Trieste, 22 - Tel. 864.322 - Roma

IL SOMMERGIBILE ITALIANO « MICHELE BIANCHI »
 ALLA FONDA NEL PORTO NEUTRALE DI TANGERI.
 PARTITO DA LA SPEZIA IL 27 OTTOBRE 1940
 CON L'ORDINE DI RAGGIUNGERE
 LA BASE ATLANTICA DI LE VERDON,
 RIUSCÌ A VARCARE LO STRETTO DI GIBILTERRA
 MA VENNE POI ATTACCATO DAI CACCIA INGLESI
 E DOVETTE RIFUGIARSI A TANGERI.



La sera del 3 novembre 1940, le persone che si godevano l'ultimo sole sul lungomare di Tangeri furono improvvisamente scosse dal rumore di forti esplosioni provenienti dal mare. A poche miglia dalla costa il cacciatorpediniere inglese *Greyhound*, in servizio di sorveglianza nello stretto di Gibilterra, sembrava impazzito. Si era messo a filare con repentine e brusche accostate che lo inclinavano paurosamente, ora sparando con i suoi cannoni da 120 millimetri, ora gettando bombe di profondità che sollevavano enormi colonne d'acqua.

Per gli abitanti della felice città neutrale in un mondo ormai sconvolto dalla guerra, quello non era uno spettacolo inconsueto.

« Danno la caccia a un sommergibile! », gridava la gente correndo verso le banchine. Fuori del porto stava svolgendosi un dramma.

Per alcuni minuti il *Greyhound* continuò ad eseguire furiosi zigzag e a lanciare bombe contro l'invisibile nemico, poi la torretta di un sommergibile apparve fra un ribollire d'acqua a circa due chilometri entro le acque territoriali. « Ce l'ha fatta! », commentarono gli spettatori, « ormai è salvo. » Ma l'unità britannica, pur non facendo più uso delle armi per non violare le leggi internazionali, non si diede per vinto ed effettuò un ultimo tentativo, avventandosi con la prua contro il battello ormai in completa emersione. L'urto sembrò inevitabile,

ma il sommergibile riuscì a virare appena in tempo e si diresse verso il porto innalzando la bandiera italiana.

Il *Greyhound* desistette dalla caccia e le due unità nemiche si incrociarono a brevissima distanza. La folla assiepata sul lungomare assistette allora a un episodio cavalleresco e commovente. Dritto sulla torretta, il comandante italiano portò la mano alla visiera, poi si tolse il berretto agitandolo in segno di saluto verso il comandante inglese, ben visibile in controplancia. Questi rispose alzando le mani sopra la testa e stringendole vigorosamente: un gesto sportivo fra due leali avversari.

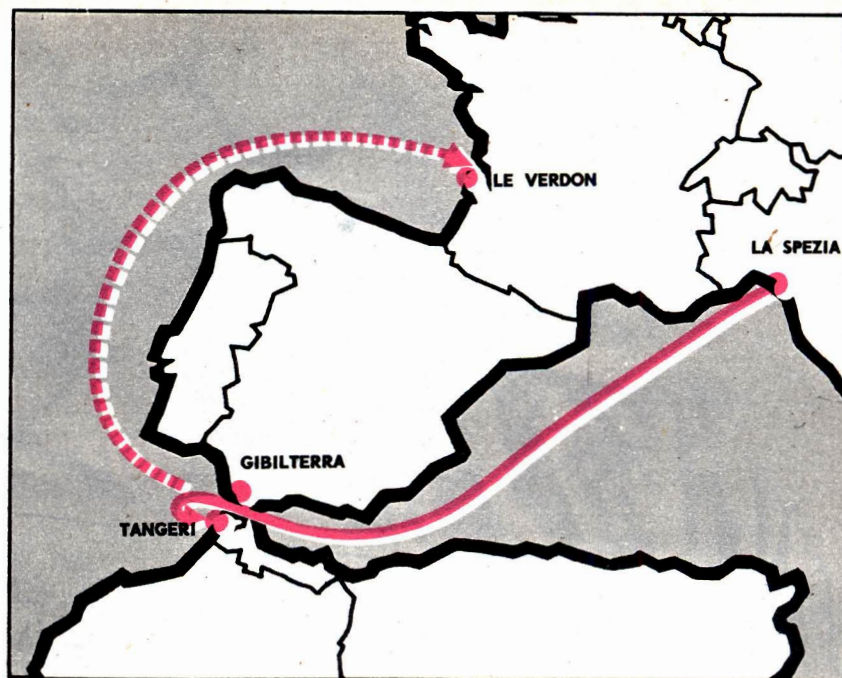
Quel sommergibile entrato fortunatamente nel porto neutrale

di Tangeri era il *Michele Bianchi*. Dislocava 1036 tonnellate ed era comandato dal capitano di corvetta Adalberto Giovannini, il quale, scendendo a terra, si rese subito conto che la parte più difficile della sua missione doveva ancora incominciare. Il comandante aveva avuto un ordine preciso: raggiungere l'Atlantico e fare buon uso dei suoi siluri contro i convogli nemici. Ma ora tutto cambiava: il « lupo di mare » avrebbe dovuto trasformarsi in un diplomatico, in una spia, in un cospiratore, per combattere ad armi impari una lotta silenziosa e audace se voleva riportare la sua unità in zona di operazioni, sfidando il blocco organizzato contro di lui dalle unità britanniche.

Il *Bianchi* era partito da La

Un film rievcherà le paradossali vicende di cui fu protagonista l'equipaggio di un sommergibile italiano durante la guerra: costretti a rifugiarsi nel porto della "città internazionale" per sottrarsi al blocco inglese, i nostri marinai vissero per due mesi sotto gli occhi dei loro nemici, incontrandoli spesso per le strade, nei bar, al cinema

DI ARRIGO PETACCO



LA ROTTA SEGUITA DAL SOMMERGIBILE «BIANCHI» DA LA SPEZIA A LE VERDON

LA BEFFA DI TANGERI: IL "BIANCHI" SCOMPARVE COME UN FANTASMA



IL COMANDANTE GIOVANNINI

Spezia nel pomeriggio del 27 ottobre, con meta finale la base atlantica di Le Verdon (Bordeaux). Varcare lo stretto di Gibilterra, continuamente vigilato dalle navi inglesi, non era una impresa facile, ma già altri sommergibili italiani vi erano riusciti, a cominciare dal *Filzi* che l'aveva attraversato in emersione. Il pericolo non era rappresentato tanto dalla difesa nemica, quanto dal mare perennemente agitato a causa dell'incontro delle due correnti, quella atlantica e quella mediterranea, che provocano gorgi e vuoti d'acqua profondi come abissi, e dal fatto che i nostri comandi non avevano mai eseguito rilievi idrografici in quella zona: avventurarsi lungo la rotta insidiosa che portava all'o-

ceano era, di conseguenza, come navigare alla cieca in un mare sconosciuto.

Per i primi giorni tutto si svolse normalmente a bordo del *Bianchi*: di notte navigazione in superficie con i motori a nafta per ricaricare gli accumulatori dei motori elettrici, di giorno navigazione in immersione o sosta nei fondali. Dopo una settimana il *Bianchi* giunse in vista della rocca di Gibilterra. Era l'una e cinque minuti del mattino del 3 novembre: il comandante Giovanniini ordinò l'immersione. Se tutto fosse andato bene, il sommergibile sarebbe riemerso nell'Atlantico la sera stessa verso le 19. Ma il comandante non era troppo ottimista. «Balleremo molto», disse ai suoi ufficiali. Il novilu-

nio di novembre aveva rafforzato le maree.

Il «ballo» incominciò dopo poche miglia: gli «ecometri» rilevarono il rapido decrescere della profondità, segno evidente che si stava involontariamente devian-do verso la costa africana. Gli sbalzi dall'alto in basso erano continui, a volte anche di una dozzina di metri. Poi, alle 8,20, il *Bianchi* sprofondò in uno di quei «vuoti d'acqua» che le correnti dello stretto provocano frequentemente. «Era come precipitare da un grattacielo», raccontò un uomo dell'equipaggio. «Ora si cadeva di prua, ora di poppa, spesso anche verticalmente. Nell'interno gli uomini rotolavano sul pavimento o sul soffitto. I paglioli si alzavano, i cas-

setti rovesciavano il loro contenuto. Bisognava tenersi ben stretti alle strutture per non rompersi la testa contro le paratie.»

Il salto pauroso nell'abisso si interruppe a 120 metri di profondità, ossia al limite di collaudo. Scendere più in basso poteva significare la morte, perché si sarebbe superato il limite di resistenza alla pressione esterna.

Per frenare la caduta, il *Bianchi* si libera della zavorra, e ora la sua leggerezza provoca un rimbalzo verso l'alto. Si sale «a pallone», a velocità vertiginosa. Gli uomini osservano con sgomento i manometri: salendo in quel modo si può finire sotto i cannoni puntati dei «caccia» britannici. Per fortuna, il sommergibile si ferma a 50 metri: ma è solo que-

stione di un attimo, perché un'altra voragine si apre e il *Bianchi* precipita nuovamente.

Le lancette dei manometri girano vorticosamente: 100 metri... 120... 130... 140. Finalmente si arrestano sul 142. I marinai respirano di sollievo: malgrado gli scricchiolii sinistri, lo scafo resiste alla pressione dell'acqua. Ma ecco che ricomincia la salita « a pallone ». Si giunge a pochi metri dalla superficie e poi si ricade ancora giù nell'abisso. Molti uomini gridano, altri pregano o imprecano, altri ancora accusano gravi malesseri. Le lancette del manometro continuano a girare velocemente: 120... 130... 140... 150... e questa volta si fermano sul 154. Ora la resistenza dello scafo è affidata a Dio. Gli uomini con le barbe luccicanti di sudore si fanno il segno della croce.

A questo punto, il *Bianchi* ha un'altra impennata e sale verso l'alto come una palla da tennis. Alle 15.50 raggiunge la superficie: il comandante apre il portello e corre sulla torretta. Incredibilmente, a poca distanza da una delle più munite basi britanniche, la calma è assoluta. Ci sono in giro soltanto delle barche da pesca e il sommergibile varca tranquillamente lo stretto. Per circa un'ora la navigazione prosegue tranquilla, poi appaiono all'orizzonte alcuni « caccia » nemici. Il più vicino è il *Greyhound*, che avanza minacciosamente.

Il comandante Giovannini non ha molto da scegliere. La sua unità è seriamente danneggiata e non può sostenere lo scontro. Decide perciò di immergersi e di raggiungere il porto di Tangeri. Dirama gli ordini con la voce rotta dall'ira, mentre accanto a lui il guardiamarina Colica grida: « No! Non dobbiamo fuggire », e scoppia in singhiozzi.

L'ingresso del *Bianchi* a Tangeri venne salutato dalla popolazione come se si trattasse del vincitore di una gara sportiva. I membri della numerosa colonia italiana si recarono a bordo distribuendo strette di mano e inviti a cena. Ma quell'eccezionale giornata non si era ancora conclusa. Poche ore dopo un altro sommergibile italiano, il *Brin*, comandato dal capitano di corvetta Longanesi, ripartì nel porto sfuggendo alla caccia del *Greyhound*. Anche il *Brin*, travolto dalle correnti, aveva subito seri danni nel tentativo di varcare lo stretto.

L'arrivo di due unità belligeranti in un porto neutrale aveva già un precedente nel caso dell'incrociatore corsaro tedesco *Admiral Graf Spee*, che un anno prima si era rifugiato nel porto di Montevideo per sfuggire a tre incrociatori inglesi. Al *Graf Spee* erano state concesse 72 ore di tempo per riparare i danni: allo spirare del termine era uscito dal porto e si era autoaffondato per non essere colpito dalle unità nemiche che lo attendevano al varco delle acque territoriali. Sarebbe accaduta la stessa cosa

anche per i due sommergibili italiani? Certamente sì, se il giorno seguente, 4 novembre 1940, non fosse accaduto un fatto inatteso. Quel mattino, le truppe spagnole occuparono Tangeri con un atto di forza. La città mantenne la sua neutralità, ma alla giunta amministrativa che la governava si sostituì un generale spagnolo.

Quando Giovannini fu informato dell'accaduto si sentì più tranquillo. Sapeva che con gli spagnoli era più facile trattare. Infatti, il governatore concesse sessanta giorni di tempo per riparare i danni dei due sottomarini. Per i marinai italiani, quella sosta insperata si tramutò in una lieta vacanza, piena di aspetti assurdi e divertenti. Capitava spesso, per esempio, che essi incontrassero per strada o nei bar gruppi di soldati inglesi giunti a Tangeri da Gibilterra per trascorrere il week-end. Tuttavia non ci furono mai incidenti: anzi qualche volta i « nemici » si scambiarono frasi scherzose e si offrirono reciprocamente da bere.

Un panettiere italiano dona i suoi risparmi

Lo stesso comandante Giovannini ricevette un giorno un complimento inatteso. Durante una visita a terra, un comune amico lo presentò all'ammiraglio inglese della riserva John Gaunt, che abitava in una villa sul mare e si diceva fosse il capo dell'*Intelligence Service* locale. « Ho seguito dalla mia finestra la vostra manovra per sfuggire al caccia britannico », gli disse l'ammiraglio. « Voglio esprimere a lei e al comandante Longanesi il mio compiacimento per la maniera brillante con la quale vi siete sottratti alle prue avversarie ».

Ma questi gesti cavallereschi non frenavano naturalmente l'attività degli agenti nemici, tendente a sabotare le unità italiane. Per questo a bordo regnava una ferrea disciplina. D'altra parte, Tangeri offriva troppe distrazioni ai marinai, durante le uscite serali.

Un altro problema che il comandante Giovannini dovette affrontare fu quello dei fondi. I mezzi finanziari dei due sommergibili erano molto limitati, e ben presto le casse furono vuote. Quando ormai i comandanti avevano rinunciato a distribuire la paga ai loro uomini, un italiano di Tangeri, il panettiere Giovanni Macca, salì a bordo e consegnò ventimila franchi. « Questi sono tutti i miei risparmi », disse, « ma sono felice di poterli donare ai vostri equipaggi ». Altre 60 mila lire furono poi offerte dal Consolato italiano.

In quella strana vacanza di guerra, i marinai del *Bianchi* e del *Brin* vollero festeggiare la ricorrenza di Santa Barbara, la loro protettrice, con gare sportive cui assistettero molte persone. Quel giorno furono distribuite anche alcune decorazioni per un fat-

segue

un
tessuto

inconfondibile

REDMAN

è più caro
e prezioso



to d'armi avvenuto nel Mediterraneo. Poiché mancavano le medaglie, le donne italiane di Tangeri provvidero a cucire dei nastri che, in mancanza di meglio, il comandante Giovannini appuntò al petto dei suoi uomini.

Intanto, mentre le unità inglesi continuavano il blocco all'uscita del porto, i due sommergibili erano diventati le pedine di un silenzioso gioco politico. A Roma, Mussolini voleva essere informato giornalmente degli sviluppi della situazione e contava di risolverla con un forzamento del blocco. A Londra, Churchill dovette difendersi ai Comuni contro un'interpellanza che accusava il governo di non essere stato capace di ottenere il sequestro dei sommergibili. A Madrid, le autorità continuavano a smentire le notizie pubblicate dalla stampa anglo-americana, secondo la quale l'incidente di Tangeri era stato provocato deliberatamente dal governo italiano per indurre Franco a entrare in guerra al fianco dell'Asse.

Trascorse così più di un mese. Ai primi di dicembre il *Bianchi* e il *Brin* erano pronti a salpare, ma i comandanti fecero il possibile per dimostrare che erano ancora necessarie molte riparazioni. Troppe persone interessate seguivano la vita di bordo: sarebbe bastato un colpo di telefono per comunicare a Gibilterra la partenza imminente. Per convincere gli agenti nemici che gli italiani non avevano nessuna voglia di lasciare quel porto comodo e ospitale, il comandante Giovannini fece ricorso a diversi stratagemmi. Gli inglesi si lasciarono ingannare e allentarono la sorveglianza lasciando all'imboccatura del porto soltanto il cacciatorpediniere *Agate*.

La notte in cui i due comandanti italiani decisero di tentare il forzamento del blocco, il mare era calmissimo e illuminato dalla luna piena. Era, insomma, la notte meno adatta per un'impresa del genere, ma fu scelta proprio per questo. Nel corso della giornata, i marinai avevano steso la biancheria in coperta e inviato alle lavanderie di Tangeri i loro migliori capi di vestiario. Gli agenti inglesi che li sorvegliavano avrebbero certamente considerato questi movimenti come un segno che la partenza era ancora lontana. A sera, gli uomini furono mandati in franchigia, ma con l'ordine di essere tutti a bordo prima dell'una. Anche i capitani Giovannini e Longanesi scesero a terra come al solito. Parteciparono a un *cocktail* e quindi se ne andarono tranquillamente al cinema, sedendosi a poche file di distanza da quelle occupate da alcuni ufficiali inglesi.

Dopo lo spettacolo, i due comandanti si avviarono lentamente verso il porto, conversando e soffermandosi di tanto in tanto, come due amici che non hanno nessuna voglia di andare a letto. Ma appena furono a bordo il loro atteggiamento mutò di colpo. Gli ordini passarono di boc-

ca in bocca, sussurrati febbrilmente. Tutti gli uomini raggiunsero i loro posti. Due sommozzatori scesero silenziosamente in mare, armati di grosse pinze, e tagliarono i cavi della linea telefonica che univa Tangeri a Gibilterra. Quando rientrarono, ebbe inizio l'operazione di partenza.

La notte era limpidissima: si distingueva nettamente la costa spagnola oltre lo stretto. Tangeri e le ville sulla collina del Marshan si vedevano come in pieno giorno. L'*Agate* (che i marinai italiani avevano scherzosamente battezzato «mulo») compì il suo giro davanti al porto. Non c'era da farsi molte illusioni, la partenza sarebbe stata presto scoperta.

I caccia nemici giunsero troppo tardi

Il comandante Giovannini attese che il «mulo» si allontanasse il più possibile, poi ordinò di mollare. I due sommergibili, con la biancheria stesa in coperta come un incredibile gran pavese, presero lentamente il largo. A bordo, gli uomini erano silenziosi e si attendevano da un momento all'altro di essere scoperti. Proprio in quel momento, infatti, l'*Agate* lanciò dei segnali luminosi. Erano segnali d'allarme agli altri «caccia»? Non si è mai saputo.

Pochi minuti dopo, alle 2,44, le due unità italiane doppiavano la punta del molo con i motori spinti al massimo. I «caccia» britannici giunsero davanti al porto di Tangeri quando ormai era troppo tardi. Seminarono bombe di profondità per un raggio di alcune miglia, ma inutilmente: il blocco era stato forzato.

Durante la navigazione verso la base atlantica di Le Verdon, il *Bianchi* non ebbe altri incidenti. Il *Brin* sostenne invece uno scontro a fuoco con un sommergibile nemico, il quale abbandonò il combattimento, forse perché colpito. Entrambi giunsero quindi felicemente alla base, anche se con molti giorni di ritardo. Tuttavia, lo stesso giorno radio Londra annunciò inspiegabilmente l'affondamento del *Brin* e la cattura del *Bianchi*.

«Dopo avere forzato il blocco», racconta il comandante Giovannini, che ora abita a Johannesburg dove dirige una fabbrica di cappelli, «scesi nel mio alloggio. Ero molto stanco. Il mio ufficiale di rotta aveva posato sulla cuccetta il giornale di bordo affinché scrivessi il rapporto, ma non ne avevo nessuna voglia. Solo la data, già scritta sulla pagina, attirò la mia attenzione: ero partito da Tangeri un venerdì 13 dicembre.»

La stessa data non aveva portato fortuna al comandante dell'*Admiral Graf Spee*. Esattamente un anno prima, infatti, l'incrociatore tedesco si era autoaffondato davanti al porto neutrale di Montevideo.

Arrigo Petacco



dal giorno di Natale...

VIA LIBERA ALLE IMMAGINI PIÙ FELICI

AGFA OPTIMA, ecco il regalo di quest'anno, il dono che dà gioia a voi e a tutti i vostri cari.

AGFA OPTIMA, la fotocamera 24 x 36 completamente automatica: non si misura, non si calcola più. Basta inquadrare il soggetto e premere il "tasto magico": un punto verde nel mirino dà via libera a perfette immagini dei vostri momenti più felici.

OPTIMA

AGFA OPTIMA, UNA SERIE DI CINQUE FOTOCAMERE AUTOMATICHE, DA 38.900 A 86.900 LIRE. IL VOSTRO FORNITORE DI FIDUCIA SARÀ LIETO DI AIUTARVI NELLA SCELTA.



OPTIMA II L. 53.700