

NORMAN BARRYMAINE

SONO STATO NEL NORD-VIETNAM

Sbarcando ad Haiphong traboccante di armi e materiali provenienti dai Paesi comunisti, ci si trova subito "al fronte": arrivano i bombardieri americani, sparano i cannoni sovietici...



Aviatori nordvietnamiti durante un corso di addestramento nell'URSS.



Un ufficiale sovietico « fa lezione » servendosi di un modellino di aereo.



Le ultime istruzioni a tre piloti prima di un volo di addestramento.

Haiphong, novembre

Sono arrivati nel grande porto nordvietnamita di Haiphong a bordo di un cargo polacco, il *Kapitan Kosko*, che portava aiuti per il governo di Hanoi. Prima di entrare in porto, però, dovemmo gettare l'ancora vicino a Bay Halong, a venti miglia da Haiphong, in attesa che arrivasse a bordo il pilota che doveva guidare la nostra nave all'attracco. Durante quella sosta ci sorvolarono - a meno di mezz'ora di intervallo - due velocissimi *Phantom* americani, così bassi che sembrava dovessero portarci via l'albero di trinchetto: stavano tornando alla loro portaerei di cui avevamo scorto la sagoma nera contro la luna, quando le passammo davanti alcune ore prima, nel golfo del Tonchino. La portaerei chiese la nostra identità, senza rivelare la sua; poi un

cacciatorpediniere si portò a meno di un miglio da noi, ripetendo la domanda con un segnalatore luminoso. In quel momento eravamo a 35 miglia al largo dell'isola cinese di Hainan e stavamo per arrivare ad Haiphong con un carico di rifornimenti bellici; gli americani non potevano far nulla per fermarci. Ironicamente, il cacciatorpediniere concluse le sue segnalazioni luminose con un augurio: « Buon viaggio ».

Alle prime luci dell'alba, un aereo americano da ricognizione ronzò sopra di noi ad alta quota: probabilmente identificò la bandiera nazionale del cargo e scattò fotografie.

« Non abbiamo dovuto aspettare molte ore per avere un'idea della guerra », disse l'abbronzato comandante Braglewicz sul ponte del *Kapitan Kosko*. Non

direi che fosse nervoso, mentre i suoi occhi azzurri frugavano il cielo, ma era evidente che non gradiva questa missione ad Haiphong. Era il suo secondo viaggio in due mesi, verso il porto continuamente bombardato dall'aviazione statunitense: un'esperienza piuttosto logorante per un capitano che deve badare alla salvezza della nave e dell'equipaggio. Tra l'altro, aveva visto abbattere due *jets*, i cui piloti si erano salvati col paracadute.

Il bombardamento continuò inesorabile per tutto il tempo che restammo là: due e molto spesso anche tre incursioni al giorno nelle ore di luce, e a volte anche di notte, con i piloti che attaccavano al chiarore dei razzi. Gli obiettivi erano: zone di sbarco, trasporti, depositi di carburante, magazzini costieri, stazioni radar, basi missilistiche

terra-aria, batterie contraeree.

L'ultima cosa che vidi di questa terra dilaniata dalla guerra, tre settimane dopo, fu un neonato che piangeva in braccio alla madre, due bambine che salutavano con la mano, e un uomo che con blanda curiosità alzava lo sguardo dalla rete da pesca che stava tirando a bordo del *sampan* per osservare quattro cacciabombardieri armati di razzi che volavano sibilando verso il porto.

Venti mesi di bombardamenti americani hanno praticamente paralizzato il traffico - stradale, ferroviario e fluviale - nel Vietnam del Nord. Ci si può muovere solo di notte, alla luce insufficiente dei fari oscurati.

Tutti i ponti sono stati distrutti, le principali vie di comunicazione sconvolte, le linee ferroviarie ridotte in polvere. L'autostra-



L'URSS, oltre ad istruire sul proprio territorio gli ufficiali nordvietnamiti, ha inviato ad Hanoi gruppi di tecnici e specialisti come « consiglieri militari ».

da n. 1, che corre lungo la costa orientale, è in condizioni ormai così disastrose che i contadini la chiamano « la strada dei tempi che furono ».

Ma, anche se i bombardamenti hanno piombato i trasporti nel caos, non ho visto segni di crisi economica. E questo per via dei fantastici aiuti materiali che affluiscono nel Vietnam del Nord, attraverso il porto di Haiphong, dalla Russia, dalla Polonia, dalla Cecoslovacchia, dalla Germania Orientale, dall'Albania e dalla Cina. Quando attraccammo c'erano già tre navi sovietiche, una polacca, una albanese e una cinese. All'ancora, nella foce del fiume Cua Cam, c'erano altre tre navi sovietiche e una petroliera della stessa nazionalità, oltre a navi da carico polacche, cinesi e britanniche: aspettavano il loro turno per scaricare, come dovemmo fare noi per quasi quindici giorni.

Nello scarico, si dà la precedenza assoluta ai mezzi di trasporto. Dai paesi comunisti arrivano continuamente navi coi ponti gremiti di autocarri verniciati di verde, e di gru mobili rosse a sei ruote. Persino i cinesi, quantunque economicamente depressi, mandano autocarri, greggiando coi russi nel soccorrere Hanoi.

Le stive delle navi, oltre ad altre merci e materiale bellico, contengono numerosissime biciclette, che qui sono importanti quasi come i camion; a causa della penuria di carburante, infatti, i nordvietnamiti stanno tornando a un tipo di trasporto più primitivo: quello azionato dai muscoli dell'uomo. Mi hanno detto che un reparto di quasi mille uomini in bicicletta aveva portato nell'interno, in un solo viaggio, cento tonnellate di sale.

Sono state organizzate speciali unità per il trasporto dei rifornimenti militari e industriali. Ma la marcia notturna lungo le strade semidistrutte è lenta. I fiumi bisogna attraversarli su traghetti o pontoni di bambù, di cui il Vietnam del Nord è ricco. Oggi questa è una terra in cui domina l'improvvisazione, nata dalla necessità, ma che si mantiene apparentemente imperturbabile di fronte alle devastazioni provenienti dal cielo.

I viaggi notturni sono disciplinati da rigide precedenze. A ogni passaggio di fiume, guardie armate esaminano i lasciapassare. I ritardi sono inevitabili. Per coprire i cento chilometri che separano Haiphong da Hanoi occorrono spesso tre o anche quattro giorni di viaggio, muovendosi solo col buio, riposando di giorno sotto gli alberi, sperando di non essere individuati dai piloti americani.

Sono entrato nel Vietnam del Nord senza visto, arrivandoci indirettamente attraverso la Corea del Nord. Quando notò che io avevo il visto anche per il Vietnam del Sud, il funzionario dell'ufficio immigrazione nordviet-

NON VOGLIONO VOLONTARI RUSSI E CINESI: ACCETTANO SOLO ISTRUTTORI

Questi piloti nordvietnamiti hanno terminato i corsi di addestramento sui MIG 21 sovietici e sono pronti a entrare in azione. Fino a questo momento, però, l'aviazione vietnamita ha ottenuto scarsi successi contro quella americana, che teme soprattutto, nelle incursioni al nord, la contraerea sovietica.

namita commentò: « Bene, bene: il Vietnam, del Nord e del Sud, è un'unica nazione ».

Cortese e sorridente com'è costume dei vietnamiti, il funzionario mi consegnò poi un permesso di sbarco stampato da un lato in vietnamita e dall'altro in inglese, che diceva: « Questo permesso di sbarco è valido per circolare in Haiphong ». Era lo stesso tipo di lasciapassare che viene concesso a tutti i funzionari comunisti e agli equipaggi delle navi.

Un doganiere perquisì la mia cabina e sequestrò le mie macchine fotografiche, ma non scoprì una *Leica* che avevo nascosto nella tasca di un soprabito appeso nell'armadio.

Haiphong sembra una città europea: l'influsso francese è ancora visibile. Ma oggi essa presenta uno spettacolo fantastico. I marciapiedi di tutte le strade sono ingombri di macchinari, di impianti elettrici, di cavi, di gomme; i depositi traboccano di merci. Lungo il molo di legno, che permette l'attracco a sette navi da 10 mila tonnellate, c'è un'area adibita a deposito dove certe casse scaricate dalle navi sono rimaste per mesi e mesi sotto le piogge torrenziali della stagione dei monsoni.

Questo, forse, è l'effetto più importante dei bombardamenti americani. Paralizzando i trasporti, essi impediscono ai nordvietnamiti di distribuire abbastanza in fretta in tutto il paese gli aiuti comunisti. E non bisogna solo trasportare qua e là queste merci d'importazione, ma anche convogliare dalle campagne circostanti i prodotti d'esportazione: juta, bambù, minerali, ananas in scatola e succo di ananas.

Il carburante è un altro grave problema. Tutti i 18 grandi serbatoi di Haiphong sono stati distrutti insieme alle pompe per lo scarico delle petroliere. Dopo una dozzina di attacchi, il gran-



de deposito di carburante della città industriale di Nam Dinh, la terza in ordine di grandezza del Vietnam del Nord, non esiste più. Sono scomparsi anche i depositi intorno a Hanoi.

Ma le petroliere russe continuano ad arrivare regolarmente dal Mar Nero. Oggi gettano l'ancora in uno dei tributari del delta del Fiume Rosso. Il carburante viene scaricato a mezzo di chiatte-petroliere. È un sistema di una lentezza spaventosa. Di giorno le chiatte non possono muoversi: se lo fanno, rischiano di essere colpite dai jets americani in cerca di bersagli.

Ormai solo le donne lavorano in campagna

Mentre una volta le petroliere sovietiche potevano scaricare e ripartire in meno di quarantotto ore, oggi spesso ci vuole un mese. Ho assistito allo scarico della petroliera sovietica *Burgurulan*. Passarono tre settimane prima che potesse ripartire, vuota, per il Mar Nero. L'equipaggio ammazzava il tempo prendendo il sole o pescando con la lenza dai parapetti. Non credo che sia mai sbarcato nessuno.

L'atmosfera di Haiphong è assai diversa da quella di Saigon. Mancano le ragazze allegre che svolazzano come farfalle nei loro abiti di tessuto finissimo: la « divisa » delle ragazze nordvietnamite è formata da un paio di calzoni neri e da una giacca di cotone bianco, alla cinese, strettamente abbottonata. Ne ho viste pochissime con i capelli corti e pettinati all'occidentale. Quasi tutte portano le trecce.

A Haiphong non ci sono bar, contro gli oltre cinquemila di Saigon. E gli aiuti economici mandati dai Paesi comunisti non vanno a finire al mercato nero,

mentre a Saigon prospera largamente il commercio illegale degli aiuti americani.

Il vecchio *Cat-ti Hotel* è stato rimesso a nuovo, riverniciato e ribattezzato *Tourist*. La sua clientela è limitata ai tecnici provenienti dalla Russia e dall'Europa Orientale. Ci sono pochi ristoranti. In uno di essi ho visto una *troupe* della televisione polacca, invitata a pranzo da funzionari vietnamiti.

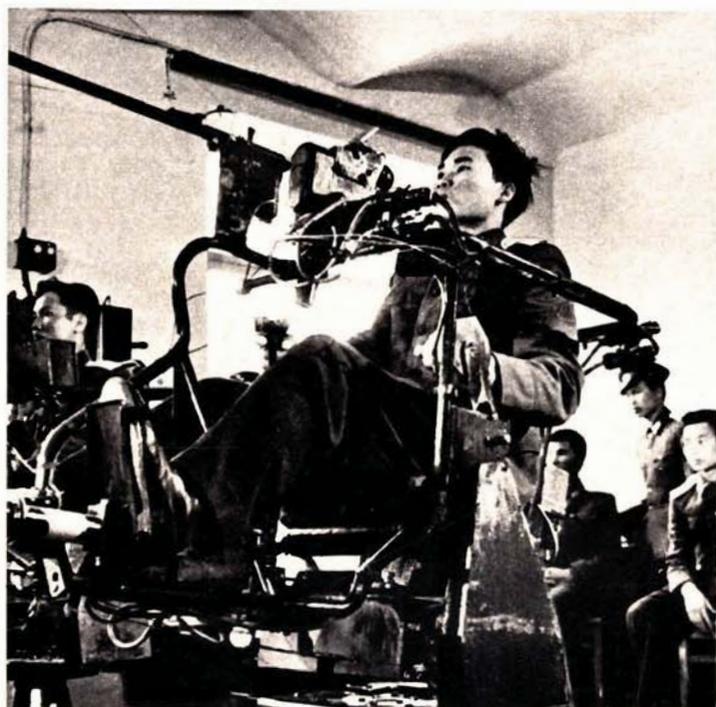
Haiphong è una città pulita. Non ho visto zanzare, solo qualche mosca. La pulizia sembra il marchio di fabbrica dei Paesi comunisti asiatici. Ho trovato la stessa situazione nella Corea del Nord e in Cina. Un altro marchio di fabbrica delle città comuniste è lo squallore dei negozi. A Haiphong c'è ben poco da comprare, e quel poco è di qualità scadente. Per la maggior parte è roba proveniente dalla Cina: termos, orologi, seta.

C'è poco da mangiare. Il riso, l'alimento principe degli asiatici, è razionato a 10 chili al mese per famiglia in città, a 7 chili in campagna. Anche il pesce di mare è razionato: la grande flotta delle giunche di Haiphong esce tutti i giorni nel golfo del Tonchino, e in genere la pesca è buona. Ma anche qui i bombardamenti americani impongono il loro pedaggio, ostacolando la distribuzione. Spesso i villaggi restano senza pesce per parecchi giorni di seguito. La razione di carne è scomparsa dal mese di marzo. Solo la verdura è abbondante e non soggetta al razionamento.

Sospetto che tutti - in alto e in basso - abbiano un po' fame. Il pilota, i funzionari dell'ufficio immigrazione, i doganieri e i soldati che salirono a bordo della mia nave per le solite formalità andarono immediatamente in sala da pranzo e consumarono di gusto un buon pasto a base di crema di pomodoro, pollo arrostito con patate fritte, gelato



Qui sotto: un ufficiale sovietico si congratula col pilota Nguyen Van Quang dopo il suo primo volo da solo su un aereo a reazione. In basso: un allievo si esercita al tiro in un centro di addestramento russo. Hanoi chiede sempre nuovi istruttori a Mosca, però non intende accogliere reparti di volontari.



(giapponese), frutta e caffè. Nessuno chiese del riso.

Haiphong è una città popolata di adulti: gli oltre 50 mila bambini sono stati evacuati nei villaggi a 30 o 40 miglia di distanza. Un numero ancora più alto ha lasciato Hanoi. Lo sfollamento è obbligatorio: i genitori che non obbediscono all'ingiunzione perdono la razione di riso; in pratica è la condanna a morire di fame. I vietnamiti, come tutti gli asiatici, adorano i bambini, e queste separazioni sono perciò angosciose, anche perché essi sanno che la sistemazione dei loro figli nei villaggi di sfollamento lascia molto a desiderare: scarseggiano i viveri e anche l'acqua potabile, col relativo pericolo di malattie. Cosicché molti genitori, quando vanno a visitare i figli, portano loro dei piccoli fusti di acqua da bere.

Non si dà più l'allarme aereo con le sirene, perché faceva perdere tempo. Quando ululavano

le sirene, le operazioni di scarico venivano sospese, gli scaricatori scendevano a terra e andavano nei rifugi. Ora nessuno si mette più al riparo fino a quando non aprono il fuoco i cannoni della contraerea. Allora bisogna mettersi al coperto, perché le schegge piovono dappertutto. Il fuoco di sbarramento dei mille cannoni russi controllati dai radar nascosti tra le colline circostanti è il più intenso che abbia mai sperimentato; più forte persino di quello di Malta durante l'assedio dell'ultima guerra.

Il centro cittadino di Haiphong e quello di Hanoi non sono stati bombardati. E nei suoi bollettini radiofonici sulle incursioni aeree il governo parla sempre di attacchi alla «periferia» di Haiphong e Hanoi. Ma i marciapiedi delle due città sono stati sconvolti per costruire rifugi antiaerei e bocche di lupo. Tutti sono convinti - governo compreso -

che prima o poi gli americani bombarderanno il centro delle due città. Eppure la gente non sembra particolarmente atterrita dalla prospettiva: si direbbe, anzi, che i bombardamenti abbiano rafforzato nella popolazione la fedeltà al governo di Hanoi e la decisione di vincere la guerra a qualunque costo. Parecchi civili sono morti o sono rimasti feriti, un ospedale è stato colpito, varie case in un distretto residenziale sono state distrutte, con cento morti e trecento feriti; eppure ho notato che il morale era alto.

Il morale è sostenuto dagli atoparlanti che trasmettono le ultime notizie sul numero degli aerei americani abbattuti. Forse le cifre vengono un po' gonfiate, ma le perdite americane sono state effettivamente gravi. Alcuni bombardieri sono stati abbattuti dai lunghi missili sovietici SAM, del colore della sabbia. Ma l'arma non si è dimostrata così efficace come speravano Mosca e Hanoi: gli americani riescono a «disorientare» i razzi facendo girare sulla zona dell'incursione un aereo fornito di speciali apparecchiature elettroniche. Gli ufficiali sovietici fungono da consiglieri dei reparti addetti alle basi nordvietnamite, ma non premono mai il bottone che fa partire i missili, per evitare le accuse americane. È una questione di diplomazia. Sui MIG russi, analogamente, volano soltanto piloti vietnamiti, e questo può spiegare i loro insuccessi. È invece micidiale il fuoco di sbarramento dei cannoni antiaerei sovietici, alla cui precisione sono in gran parte dovute le perdite americane.

I piloti statunitensi che si sono lanciati col paracadute nel Vietnam del Nord sono detenuti in un carcere di Hanoi; dicono che siano trattati bene e ben nutriti, e un polacco che va spesso ad Hanoi me ne ha spiegato anche la ragione (di cui non posso ovviamente garantire l'attendibilità): secondo lui, il governo nordvietnamita spererebbe di concludere in futuro un accordo «alla cubana» con gli Stati Uniti, rilasciando i prigionieri in cambio di viveri o di materiali.

Dappertutto si legge il motto preferito di Ho Chi-min: «Unità, maggiore unità: successo, successo, maggiore successo. Che ciascuno di noi lavori per due». Tutto ciò che è fuori città costituisce «il fronte», è luogo di combattimento. Migliaia di persone hanno spostato le loro case - letteralmente, mattone di fango su mattone di fango - a una certa distanza dai possibili obiettivi dei bombardamenti. Anche le piccole fabbriche, mi hanno detto, sono state smontate e trasferite nei villaggi, dove gli operai cercano di riprendere il lavoro. Ma le fabbriche maggiori del complesso industriale tra Haiphong e Hanoi sono ancora intatte, e lavorano giorno e notte.

Il Vietnam del Nord è la terra

della mimetizzazione: i soldati rivestono di foglie il loro copricapo; traghetti e pontoni sono nascosti durante il giorno dalle fronde degli alberi, che mascherano anche le imbarcazioni di ogni genere. Gli autobus sono verniciati di verde, di giallo e di marrone per confondersi col paesaggio, e il loro tetto è coperto di rami.

Le donne sono state assorbite dalle fabbriche al posto degli uomini abili, chiamati alla difesa contraerea o arruolati nel corpo dei trasporti. Stando alle mie informazioni, l'ottanta per cento del lavoro in campagna è eseguito dalle donne. Il Vietnam del Nord ha sempre stentato a nutrire i suoi 17 milioni di abitanti anche in tempo di pace. E ora la produzione è crollata. Ecco uno dei motivi per cui Ho Chi-min vuole l'unificazione del Nord e del Sud: perché gli abitanti del settentrione possano beneficiare dei prodotti delle fertili risaie nel delta del Mekong. L'agricoltura del Sud è stata sempre più ricca di quella del Nord e prima della guerra Saigon esportava molto riso.

La gente non ha parole di critica per il governo

I bombardamenti americani non hanno ancora distrutto l'economia del Paese, come non hanno arrestato i rifornimenti di uomini e materiale bellico ai Vietcong nel Sud. I funzionari nordvietnamiti con cui ho parlato ad Haiphong hanno riconosciuto che l'industria del loro Paese è in balia delle forze aeree americane. Ma può darsi che l'Occidente sopravvaluti l'importanza dell'industria nordvietnamita. Non è molto grande. Come ha osservato un funzionario, «l'industria è un lusso; se gli americani distruggeranno le nostre fabbriche, le ricostruiremo rapidamente dopo la guerra; la loro distruzione non ci costringerà ad abbandonare la lotta».

Uno degli ufficiali di collegamento polacchi, però, dava della situazione un giudizio un po' più pessimistico. Secondo lui, i nordvietnamiti non potrebbero reggere alla guerra per più di un altro anno, due al massimo, se gli americani continuassero a bombardare col ritmo attuale. La chiave del futuro, per lui, era la produzione agricola. Forse verrà un giorno in cui le navi comuniste porteranno viveri al posto delle armi.

Questo giudizio piuttosto pessimistico era condiviso da uno dei soldati venuti a bordo della mia nave, col quale ebbi numerose conversazioni mentre attendevamo di poterci ormeggiare lungo la banchina.

«Quelli sì che sono fortunati», disse in inglese guardando passare un sampan con una famiglia a bordo. «Quella è la loro casa. Per sfamarsi non hanno



publinter | 3-86

ah!, dieci anni più giovani con *badedas*

Già, questo è badedas!
Lo conoscete? Allora già sapete
come la sua clorofilla
deodori perfettamente il corpo
e le sue cinque vitamine
ringiovaniscono i tessuti. Sapete
come le sue preziose sostanze
puliscano delicatamente la pelle.
Dopo un badedas, sentite
la circolazione farsi più attiva,
sotto l'azione stimolante
dell'estratto di ippocastano.
E se ancora non conoscete
badedas, fate anche voi questa
stupenda scoperta:
fate un badedas, e sfiorando
la vostra pelle, anche
voi direte: "Questo è badedas!"

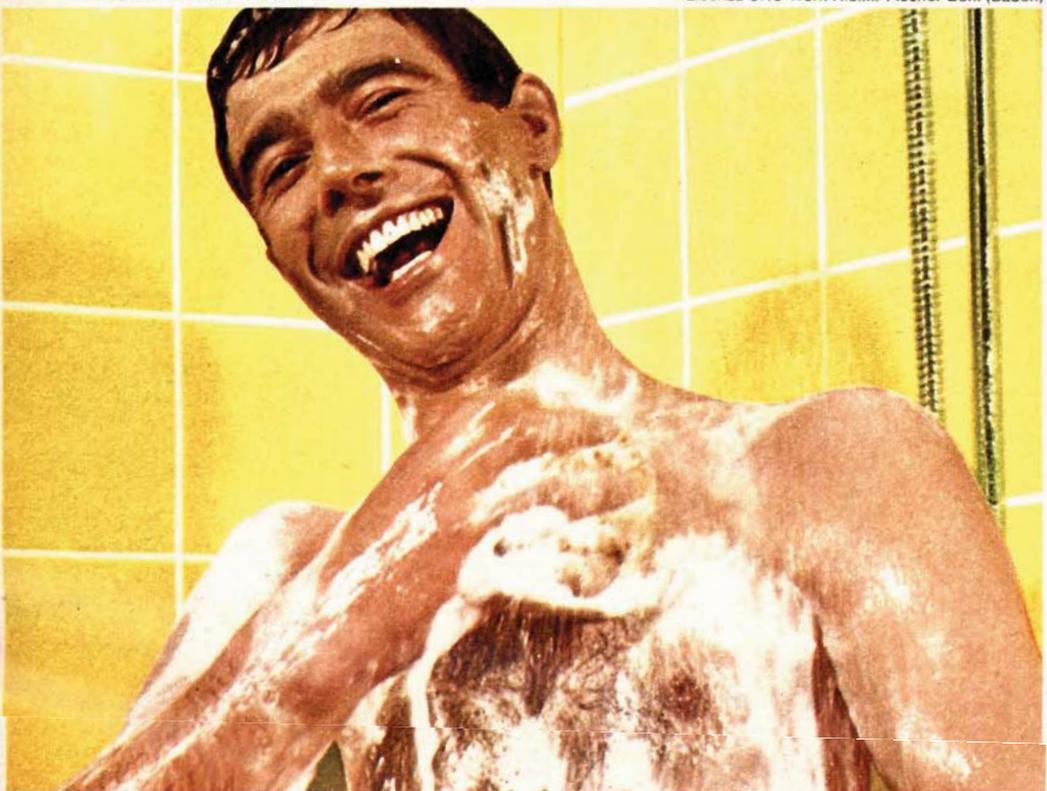


Estratto
di ippocastano:
ricchezza
naturale
di badedas!



UHU-Italiana S.p.A. 14a Strada - Cesate - Milano

Licenza UHU-Werk H.u.M. Fischer Bühl (Baden)



NORD - VIETNAM (continuazione)

che da pescare. Possono girare qua e là, sono liberi.»

Gli domandai quale fosse il suo più vivo desiderio, ed egli mi rispose: « Tornare a casa, nella fattoria della mia famiglia. Faccio il soldato da sei anni. Non vedo mia moglie e i miei due figli, un maschio e una femmina, da quasi due anni. Vogliamo tutti tornare a casa ».

Tuttavia il soldato non ebbe neppure una parola di critica per il governo « socialista » (nessuno usa la parola « comunista ») di Hanoi, nemmeno quando disse: « Ora dicono che la guerra può durare altri cinque anni, forse dieci. E da vent'anni che combattiamo. Prima i giapponesi, poi i francesi, ora gli americani ». Per la gente, questo non è un conflitto civile, è una guerra contro l'America.

« Perché gli americani ci attaccano? », proseguiva il soldato. « Non gli abbiamo fatto alcun male. L'America è una grande nazione, un Paese ricco. Noi siamo piccoli e poveri. »

Il dialogo fu interrotto da un'incursione, ma doveva essere ripreso in altra forma durante un lungo colloquio con un funzionario della capitaneria di porto Haiphong. « L'America », stavo dicendo, « vuole solo che i vietnamiti, sia del Sud che del Nord, abbiano la possibilità di scegliere il governo sotto il quale intendono vivere e di dire se sono per l'unificazione del Paese. »

« Noi desideriamo restare neutrali »

« Davvero? », ribatté lui. « Ma nel 1956 non hanno forse sostenuto Diem, che rifiutò di tenere le elezioni per risolvere il problema dell'unificazione? I patti della conferenza di Ginevra del 1954 prevedevano libere elezioni generali nel 1956, niente alleanze militari e il divieto d'ingresso nel Vietnam alle truppe straniere e a ogni tipo di armi e munizioni. » Per tre settimane non fecero che ripetermi questo argomento, che è difficile da confutare perché Ho Chi-min sottoscrisse gli accordi di Ginevra e così pure il Vietnam del Sud.

« Lo zio Ho non ha molta fiducia nei negoziati », riprese il funzionario. « Dopo la conferenza di Ginevra siamo stati traditi dagli americani e dal fantoccio Diem. Non abbiamo nulla da guadagnare a intavolare conversazioni, a meno che l'America non sia pronta a ritirare tutte le sue truppe e a lasciare che il popolo dell'intero Vietnam decida come intende vivere e sotto chi. Il Vietnam del Nord non vuol essere l'alleato di nessun Paese. Noi desideriamo restare neutrali. » Fu questo funzionario a dirmi che il Vietnam del Nord non voleva essere aiutato da soldati cinesi nella lotta contro l'America, quando gli domandai perché la Cina o la Russia non avessero inviato truppe.

« Non gliel'abbiamo chieste », disse lui. « Comunque, se i cinesi mandassero dei soldati, potremmo far fatica a sbarazzarci di loro dopo la guerra. Siamo stati dominati dalla Cina per mille durissimi anni. Non vogliamo ripetere l'esperienza. » Lo stesso discorso, mi fece notare, valeva per i russi. Il Vietnam non li voleva sul suo suolo. « Possiamo vincere da soli », riprese il funzionario. « Abbiamo battuto i francesi, batteremo gli americani. Sappiamo che loro sono più forti, ma vinceremo grazie alla superiorità della nostra tattica. Questa è una guerriglia. Gli americani non capiscono questo tipo di combattimento. L'esercito di liberazione nazionale controlla i quattro quinti del Vietnam del Sud. Non abbiamo perso un palmo di terra da quando sono arrivate le truppe americane. »

Il centro della vita mondana di Haiphong è il Club del Marinaio, che ai tempi del colonialismo francese era il tipico ritrovo dei pittoreschi bucanieri che solcavano i mari dell'Oriente nei racconti di Maugham e di Conrad. Con l'inizio dei bombardamenti esso ha perduto la sua attrattiva principale: i balli con le ragazze vietnamite, tutte rispettabilissime.

Tutti i marinai comunisti che ho visto - russi, polacchi, albanesi - erano bei giovanotti dall'aria sveglia, con camicie bianche dalle maniche corte, aperte sul collo, pantaloni blu e scarpe all'italiana. Evidentemente erano stati scelti con molta cura.

segue

LANCO

Il vostro orologio:
preciso moderno elegante

Lanco Super De Luxe 17
Infrangibile

Quadrante Superlusso ore appliques	
Calendario Cromato	L. 15.000
Calendario Placcato	L. 17.000
Calendario oro 18 Kt.	L. 50.000



Studio Boggeri

NORD - VIETNAM (continuazione)

Lo stesso discorso vale per le loro navi. Tutte le navi da carico sovietiche erano nuove, verniciate di fresco, con la falce e il martello dipinti in rosso sul fumaiolo. Al circolo, i vari gruppi nazionali non facevano lega tra di loro. Non ho mai visto un marinaio albanese o cinese parlare con un russo. Anche i contatti tra russi e polacchi erano ridotti al minimo.

Al circolo la vita cominciava verso le sei. I marinai avevano poco da fare: potevano bere, fare una partita di ping pong, leggere un vecchio numero della *Pravda* o fare la corte a una cameriera piuttosto carina. Bevevano tutti poco: per lo più, birra di produzione locale. Alcuni preferivano il *Lua Moi*, una *vodka* di riso; ma non ho mai visto un ubriaco. Alle dieci era tutto finito. Quella, per i marinai e per me, era l'ora del coprifuoco. Per le dieci dovevamo essere tutti sulle nostre navi.

I marinai vanno « in franchigia » senza soldi

È praticamente impossibile che questi marinai « si divertano », perché non hanno quattrini. Prima di scendere a terra ricevono dal loro capo *steward* dei tagliandi validi solo per il pagamento di bevande al circolo o per l'acquisto di *souvenirs* allo spaccio internazionale. I tagliandi non possono essere cambiati in valuta locale; perciò, se i marinai fanno quattro passi per la città, non hanno neanche i soldi per comprarsi una gasosa. Ho scoperto, però, che i dollari di Hong Kong erano bene accetti: li ho usati per comprare francobolli all'ufficio postale. Ho provato ad affrancare alcune cartoline, indirizzandole ad amici in Europa e anche in America. La ragazza dietro il banco mi assicurò che anche le cartoline dirette in America sarebbero state recapitate regolarmente. E così fu. Non chiedetemi che strada hanno fatto. È una guerra davvero strana quella in cui puoi mandare messaggi al nemico da dietro le linee.

Ma questa amabilità della gente è ingannevole. Finché dureranno i bombardamenti, Haiphong sarà uno dei posti più pericolosi del mondo intero. I piloti americani hanno l'ordine di non sganciare le loro bombe e di non lanciare i razzi nelle vicinanze delle navi comuniste. Ma io, trovandomi proprio là, pensavo che era un miracolo quotidiano il fatto che nessuno fosse colpito. I caccia-bombardieri volavano giornalmente a bassa quota sul fiume, usando le navi come riparo: gli aviatori americani, infatti, sanno che quando si trovano nelle vicinanze delle navi i mitraglieri vietnamiti non aprono il fuoco su di loro. Ma un incidente sarebbe la cosa più facile di questo mondo. E i vietnamiti lo sanno. Perciò nessuno di essi spara agli aerei che sorvolano le navi, e gli aerei a loro volta non le attaccano: ma accanto ad ogni piroscampo c'è sempre una lancia armata, di pompe antincendio, per soccorrere una nave eventualmente colpita, e di mitragliere antiaeree, per rispondere immediatamente a un attacco.

Poco tempo fa i russi protestarono con l'America perché una delle loro navi era stata colpita dalle schegge di alcune bombe. In realtà, quelle che si trovarono sul ponte erano pallottole di mitragliera. Alcune erano piovute anche sulla *Kapitan Kosko*. Venivano da una nave cinese ormeggiata nelle vicinanze: i cinesi sparano sempre quando passa un *jet* americano. Non so se i nordvietnamiti approvino queste azioni di guerra. So che russi e polacchi non le approvano.

Salpammo un mattino alle dieci, con l'alta marea. Mi sentii lusingato quando, due ore prima, uno dei funzionari della capitaneria di porto venne a bordo per salutarci. Avevamo avuto molte conversazioni; le nostre opinioni divergevano, ma i colloqui erano sempre stati cordiali. Quel mattino il funzionario si fermò a chiacchierare e a bere caffè fino a dieci minuti prima della partenza.

Quando ci stringemmo la mano per l'ultima volta, disse: « Spero che tornerà a trovarci quando saremo in pace ».

« Spero di non dover attendere troppo a lungo », risposi.

Norman Barrymaine

© World copyright 1966 Norman Barrymaine

INGEGNERE

REGOLARMENTE ISCRITTO
NELL'ALBO BRITANNICO

SEGUENDO A DOMICILIO I CORSI POLITECNICI INGLESI

- | | | |
|-------------------------------------|--------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| una CARRIERA splendida | - ingegneria CIVILE | Scrivete oggi stesso
e senza impegno a:
BRITISH INST.
Via P. Giuria 4 E TORINO
Sede Centrale Londra
Delegazioni in tutto il mondo |
| un TITOLO ambito | - ingegneria MECCANICA | |
| un FUTURO ricco
di soddisfazioni | - ingegneria ELETTRONICA | |
| | - ingegneria ELETTRICITÀ | |
| | - ingegneria INDUSTRIALE | |



Inaugurata a Caravate la chiesa di "Villa Delizia"

A poco più di un anno dalla posa della prima pietra avvenuta in occasione dell'apertura ufficiale di « Villa Delizia » - una casa di riposo per ciechi realizzata per volontà di una generosa benefattrice, il Cavaliere del Lavoro prof. Angiola Maria Migliavacca - presidente della Davide Campari S.p.A. - è stata inaugurata e benedetta a Caravate (Varese) la chiesina annessa alla casa stessa. Erano presenti numerose autorità. Nella foto: la Signora Angiola Maria Migliavacca vicino a Monsignor Castelli al momento della consacrazione dell'altare.

IMBOTTIGLIATA?
Le protesi dentali masticano di tutto con super-polvere

ORASIV
FA L'ABITUDINE ALLA DENTIERA

UN OPUSCOLO PER LA DIAGNOSI E LA CURA RADICALE DELLA

ASMA
bronchiale

viene inviato gratuitamente dietro richiesta da ASMA E. VIA PANSA 6 - NOVARA
Aut. Uff. San. N. 973 del 18-2-63

COMPOSIZIONE
Armonia - Contrappunto
- Fuga - Orchestrazione -
Corsi per Corrispondenza
HARMONIA - Via G. Massaia - FIRENZE

CHE COSA SUCCEDDE

GLI AVVENIMENTI

TRE "IPOTESI" DI PRETI SULLA CEDOLARE

Abbiamo chiesto al ministro delle Finanze, onorevole Preti, quali siano gli orientamenti del governo in materia di imposte sui titoli azionari in vista della scadenza del cosiddetto « regime cedolare ». Il ministro ci ha dichiarato:

« Si avvicina a grandi passi la scadenza del regime provvisorio della imposta cedolare, introdotto con il decreto legge 23 febbraio 1964 n. 27. E precisamente il triennio scadrà il 24 febbraio 1967. A distanza di quattro mesi da questa data si possono ipotizzare almeno tre soluzioni, tra le quali il governo potrà scegliere.

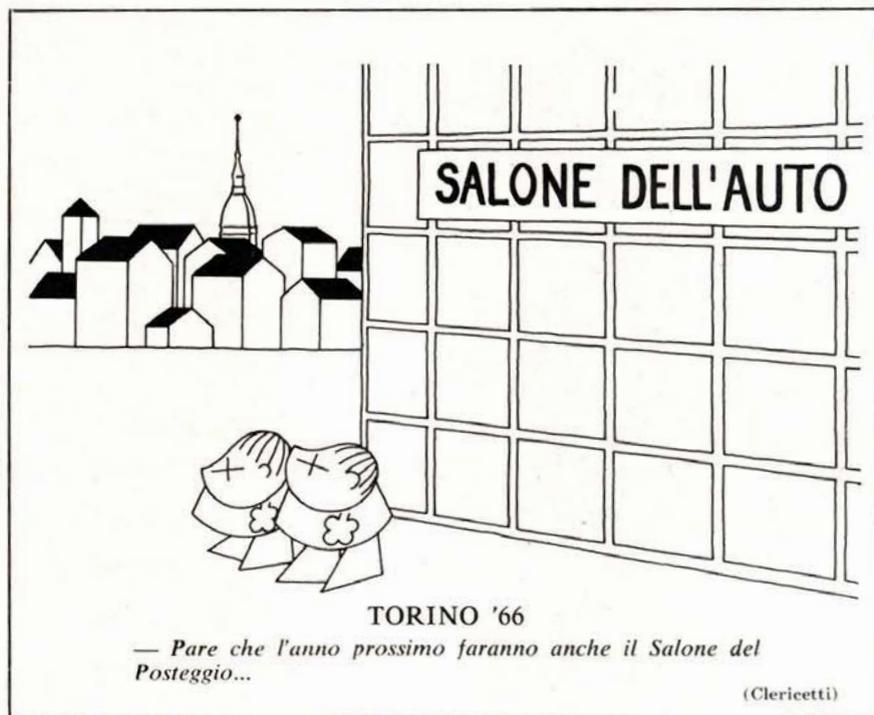
« La prima consiste puramente e semplicemente nel non far nulla. Allo scadere del triennio, e nel silenzio del legislatore, riprenderebbe vigore la legge del 29 dicembre 1962, n. 1745: di conseguenza, l'imposta cedolare verrebbe nuovamente applicata secondo le formule della legge istitutiva, vale a dire, nella generalità dei casi, sotto forma di ritenuta d'acconto con l'aliquota unica del 15 per cento, salvo il regime all'8 per cento per le azioni al portatore, e messe secondo le leggi di regioni a statuto speciale.

« La seconda ipotesi consiste nella proroga del regime transitorio vigente, che lascia al possessore dei titoli la scelta tra pagare la ritenuta d'acconto del 5 per cento oppure la ritenuta secca a titolo di imposta del 30 per cento.

« La terza soluzione è più difficilmente ipotizzabile. Potrebbe consistere in un regime transitorio diverso dall'attuale e, com'è fin troppo evidente, la diversificazione finirebbe per ricadere sulle aliquote. Ma sarebbe seriamente pensabile un'aliquota secca inferiore al 30 per cento, che è quella che dà luogo alle maggiori critiche? Personalmente penso di no. »

PERCHÉ LA CONTINGENZA NON SCATTA

Per la prima volta dopo quasi cinque anni, l'indice del costo della vita non ha avuto aumenti tali da far salire di almeno un punto l'indennità di contingenza. Un fatto analogo accadde l'ultima volta nell'ottobre del 1961. In precedenza,



c'era stato un « mancato scatto » nell'aprile del 1960. Nel periodo della recessione economica invece, si ebbe in media un aumento di due punti per trimestre, con la punta massima di quattro nell'aprile del 1963.

Verso il giugno del 1965 cominciarono a manifestarsi i segni di una ripresa economica generale. A ottobre, l'indennità di contingenza salì soltanto di un punto e nella stessa misura si è rinnovato lo scatto al termine dei successivi trimestri.

Negli ultimi tre mesi si è avuta una considerevole diminuzione dei prezzi degli ortofruttili: non è, questo, un settore che abbia una incidenza rilevante sull'andamento del costo della vita; ma la sua flessione ha avuto il potere di non fare aumentare nemmeno di un punto l'indennità di contingenza, perché nello stesso tempo sono rimasti stazionari i prezzi delle abitazioni, dell'abbigliamento e dei generi vari.

Lo stabile andamento dei prezzi nel 1966 è stato uno degli elementi più positivi rilevati nella situazione economica. L'indice generale dei prezzi all'ingrosso si è trovato, alla fine dell'estate, su livelli leggermente inferiori a quelli della fine dell'anno precedente, soprattutto a causa di flessioni nel settore degli alimentari.

L'indice dei prezzi al consumo nei primi otto mesi è salito complessivamente soltanto dello 0,8 per cento, un aumento di gran lunga inferiore a quelli che erano stati rilevati durante gli ultimi sei anni.

VIETNAM: COSA NE PENSANO GLI ITALIANI?

Il CIRM (Centro Internazionale Ricerche di Mercato) ha recentemente compiuto un sondaggio di opinione pubblica, sul tema « Come gli italiani vedono la guerra nel Vietnam », a Milano, Napoli, Verona, Latina e Taranto, intervistando un migliaio di persone. Ecco le domande con le relative risposte.

1) - Secondo lei, quanto è lontano il Vietnam dall'Italia? La maggior parte degli intervistati non sa indicare con sufficiente approssimazione questa distanza. Solo l'8 per cento dà una risposta accettabile: fra i 13 mila e i 20 mila chilometri.

2) - Che tipo di gente vive nel Vietnam? Il 58 per cento ha risposto che i vietnamiti sono « di razza asiatica ». Le indicazioni più specifiche sono state estremamente varie. Molti intervistati hanno definito gli abitanti del Vietnam come « siamesi », « mongoli », « malesi », « filippini », « giapponesi », « polinesiani ».

3) - Tra chi si combatte l'attuale conflitto? Tutti hanno detto che da una parte la guerra viene combattuta dagli americani; c'è stata invece qualche confusione sull'identità del « nemico », indicato come « vietcong », « russo », « cinese » o più semplicemente « comunista ».

4) - Perché si combatte? Il 15,1 per cento ha risposto « per arginare il comunismo », « per la pace », il 14,9 per cento ha detto « per scacciare il giogo capitalista », il 9,3

per cento « per la sicurezza territoriale americana », il 17,5 per cento « perché russi e americani mangiano la torta insieme », il 4,6 per cento « per la riunificazione del Vietnam » e il 38,6 per cento non ha indicato alcun motivo.

5) - Gli Stati Uniti hanno ragione o torto nell'intervenire in questo conflitto? Nell'Italia Settentrionale, il 33 per cento degli intervistati dà ragione agli americani e il 42 per cento gli dà torto; per il Sud la proporzione è del 28 per cento pro Stati Uniti e del 31 per cento « contro ». Il resto è costituito da persone che non hanno espresso giudizi.

LA RIVOLTA DELLE MASSAIE AMERICANE

Le massaie americane sono scese in guerra contro le catene di supermarket, dove fanno buona parte dei loro acquisti. Per protestare contro i recenti aumenti nel prezzo del pane, del latte, della carne e di molti cibi congelati, centinaia di migliaia di donne hanno deciso di boicottare i grandi empori. Il movimento, cominciato a Denver per iniziativa di una certa signora West il 17 ottobre scorso, si è gradualmente esteso in tutto il paese e ora comincia ad avere ripercussioni piuttosto drammatiche anche in campo politico.

Per dimostrare che facevano sul serio, le massaie si sono messe a piantonare dalla mattina alla sera i negozi « colpevoli » degli aumenti, ostentando cartelli accusatori. I supermarket, che hanno un margine di profitto appena superiore all'uno per cento, si sono spaventati e hanno subito ribassato i prezzi di alcuni generi di più largo consumo, rassegnandosi a vendere per il momento sottocosto pur di non perdere clienti che avrebbero potuto non ritornare mai più.

Il successo ottenuto dalle donne di casa americane ha aiutato il partito democratico, che durante la campagna elettorale era attaccato dai repubblicani come responsabile dell'inflazione, e che ha potuto invece addebitarla ai commercianti. Ma questa vittoria ha posto anche degli interrogativi inquietanti: fino a che punto, per esempio, in un mercato come quello americano, è possibile che la volontà dei consumatori alteri le inesorabili leggi economiche? Ora i casi sono due: i supermarket, passata la tempesta, torneranno ad aumentare silenziosamente i prezzi, oppure alcune catene di negozi verranno per forza a trovarsi presto in serie difficoltà.

SOMMARIO

- 14 VIENNA: UNA VOCE CONTRO IL TERRORISMO di Ricciardetto
- 33 PERCHÉ LA NATURA SI VENDICA? di Domenico Bartoli
- 36 PASSA IL FIUME DELLA ROVINA
- 48 IL GIORNO IN CUI TUTTO IL MONDO SI DOMANDA: FIRENZE È MORTA? di Guido Gerosa
- 56 LA SFINGE DI DELFT di Guido Re
- 64 SONO STATO NEL NORD-VIETNAM di Norman Barrymaine
-
- 73 IL MONDO DI DOMANI (1)
L'AUTOMOBILE COL CERVELLO ELETTRONICO di Franco Bertarelli
-
- 96 BERTONE PER FARE STRADA AFFITTÒ UN CAVALLO di Giacomo Maugeri
- 98 LA PIÙ PICCOLA BAMBINA DEL MONDO
- 106 LA TARTARUGA DELLA REGINA VITTORIA
- 108 UNA KADETT SPORTIVA E 5 MOTORI PER UNA CHEVROLET
- 110 CARLO 18 di Carla Stampa
- 114 TONY CURTIS: L'ARTE DI RIMANERE GIOVANI di Grazia Livi
- 118 PARLA UN GANGSTER di Joseph Valachi
- 124 NANCY LA FIGLIA DEL RE
- 126 PREPARIAMOCI A VINCERE CONTRO I ROMANI di Gianni Brera
- 132 LA REGINA VITTORIA O IL ROMANZO DELLA BUONA VOLONTÀ di Luigi Baldacci
- 137 HENRY FONDA VINCE LA GUERRA DA SOLO di Filippo Sacchi
- 138 BRUCKNER PRECORRE IL NAUFRAGIO DELL'EUROPA di Giulio Confalonieri
- 142 LA RASSEGNA DEI COMPLESSI STABILI A FIRENZE di Roberto De Monticelli
- 143 LO SCHIACCIANOCI di Gino Pugnetti



Donne e ragazzi, rifugiati sul tetto di una casa circondata dall'acqua presso Firenze, fotografati da bordo dell'elicottero che sta per portarli in salvo. Alle catastrofiche alluvioni che hanno colpito l'Italia dalla Toscana al Brennero, *Epoca* dedica in questo numero un ampio servizio. Nell'inserito a colori, la prima puntata del documentario scientifico *Il mondo di domani*. (Foto Mario De Biasi)

N. 842 - Vol. LXV - Milano - 13 novembre 1966 - © 1966 Epoca - Arnoldo Mondadori Editore

Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Milano, via Bianca di Savoia 20 - Tel. 8384 - Ufficio Abbonamenti: tel. 504.743/504.756 - Indirizzo teleg. EPOCA - Milano. Redazione romana: Roma, via Sicilia, 136/138 - Tel. 464.221, 481.585, 471.147, 479.257, 487.951 - Indirizzo telegrafico: Mondadori-Roma. Abbonamenti: Italia; Ann. L. 7.500+300 per spese relative al dono - Sem. L. 3.800. Estero: Ann. L. 12.000+500 per spese relative al dono - Sem. L. 6.050. Inviare a: Arnoldo Mondadori Editore, Via Bianca di Savoia 20, Milano (c/c postale n. 3-34552). Per il cambio di indirizzo inviare L. 60 in francobolli e la fascetta con il vecchio indirizzo. Numeri arretrati L. 200 (c/c postale n. 3-34553). Gli abbonamenti si ricevono anche presso i nostri Agenti e nei negozi «Mondadori per Voi»: Bari, v. Abate Gimma 71, tel. 23.76.87; Bologna, v. D'Azeglio 14, tel. 23.83.69; Bologna, piazza Calderini 6, tel. 23.62.56; Catania, v. Etna 271, tel. 27.18.39; Cosenza, Corso Mazzini 156/c, tel. 2.45.41; Firenze (Prato), p.za San Francesco 26, tel. 2.33.54; Genova, v. Carducci 5/Tr, tel. 53.918; Gorizia, c.so Verdi 102/b (galleria), tel. 8.70.07; La Spezia, v. Biassa 55, tel. 2.81.50; Lecce, v. Monte S. Michele 14, tel. 20.07; Lucca, v. Vittorio Veneto 48, tel. 4.21.09; Milano, Corso Vittorio Emanuele 34, tel. 70.53.33; Milano, v. Vitruvio 2, tel. 27.00.61; Milano, v.le Beatrice d'Este 11/a, tel. 83.48.27; Milano, c.so di Porta Vittoria 51, tel. 79.51.35; Milano (Piotello), v. Roma 42; Napoli, v. Guantani Nuovi 9, tel. 32.01.16; Napoli (Capri), v. Camerelle 3, tel. 77.83.58; Padova, v. Emanuele Filiberto 6, tel. 3.83.56; Pescara, Corso Umberto I 14, tel. 2.62.49; Piacenza, c.so Vittorio Emanuele 147, tel. 3.19.12; Pisa, v.le Antonio Gramsci 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; Roma, p.za Gondar 10, tel. 831.48.80; Torino, v. Monte di Pietà 21/f, tel. 51.93.22; Torino, via Roma 53, tel. 51.12.14; Trieste, v. G. Gallina 1, tel. 3.76.88; Udine, v. Vittorio Veneto 32/c, tel. 5.69.87; Venezia, Calle Stagneri - San Marco 5207, tel. 2.40.30; Venezia, S. Giovanni Crisostomo 5796, Cannaregio, tel. 2.51.02; Venezia (Mestre), v. Carducci 68, tel. 5.06.96; Viareggio (Galleria del Libro), viale Margherita 33, tel. 4.27.34; Vicenza, c.so Palladio 117 - (Gall. Porti), tel. 2.67.08. Estero: Tripoli (Libia) (Libr. R. Ruben) - Giaddat Istiklal 113, tel. 34.439. Pubblicità: inserzioni in bianco e nero Lire 720 per millimetro/colonna.



Istituto Accertamento Diffusione

Questo periodico è iscritto alla FIEG



Federazione Italiana Editori Giornali

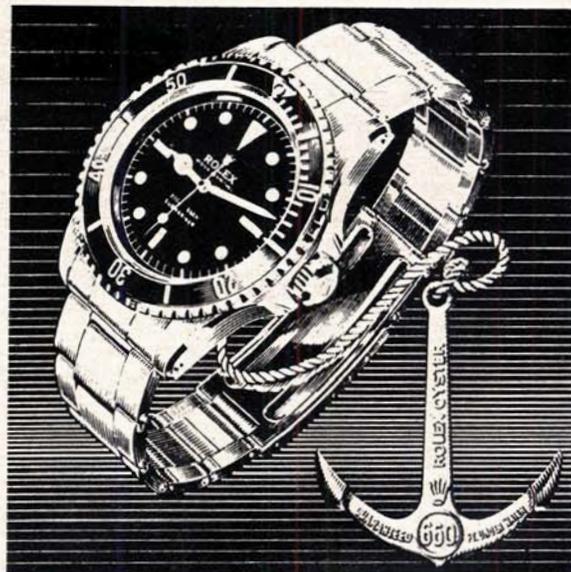
ARNOLDO MONDADORI EDITORE



ROLEX

OYSTER SUBMARINER

ovunque sicuro e perfetto



GRANDEZZA NATURALE

Modello G. 5513 - per profondità sino a 200 metri
Cassa in acciaio inossidabile, bracciale estensibile in acciaio L. 87.500

Tudor Oyster Perpetual Submariner - per profondità sino a 200 metri
Cassa e bracciale come nel modello precedente L. 59.000

Nelle profondità del mare

Immersione, pesca subacquea, esplorazione del fondo marino... chiunque abbia goduto una sola volta di questa esperienza ne rimane conquistato per sempre.

Essenziale, per praticare questo sport, è l'orologio di assoluta fiducia: un orologio assolutamente impermeabile che garantisce il perfetto funzionamento anche alle grandi pressioni esercitate dall'acqua nelle profondità del mare.

Infatti, chi si avventura nel « mondo del silenzio » perde facilmente la nozione del tempo: è necessario potersi rendere conto con precisione, ad una rapida occhiata, del preciso tempo trascorso in immersione e, soprattutto, di quanti secondi o minuti rimangono a disposizione per restare immersi senza pericolo.

La Rolex è fiera di poter presentare l'orologio che risponde pienamente a queste esigenze: l'orologio Submariner; speciale adattamento del modello « Rolex Oyster Perpetual », di fama mondiale.

Per l'uomo sportivo

Il « Submariner » è garantito capace di sopportare senza alcun danno o infiltrazione la pressione dell'acqua come indicato: a 200 metri di profondità. La cassa è provvista di un bordo girevole, calibrato in 12 sezioni di 5 minuti ciascuna. Lo zero, rappresentato da un triangolo luminoso, può essere collocato dinanzi alla lancetta dei secondi, dei minuti o delle ore. Così, in ogni momento, un semplice sguardo permette di stabilire in modo immediato il periodo di tempo trascorso.

Si carica automaticamente, grazie al « Rotor Perpetual », brevetto Rolex. Protetto contro gli urti in modo impeccabile, resiste a tutti i rischi che lo minacciano nelle immersioni, nello sport della vela e del canottaggio, sulla neve, in montagna e ovunque sia soggetto a bruschi trattamenti: è, insomma, l'orologio dell'uomo sportivo, dinamico.

Per la vita moderna

Lancette e cifre del quadrante sono extraluminose, e perciò ben visibili anche nella penombra azzurrina delle grandi profondità. Anche la lancetta dei secondi è segnata da un punto luminoso. D'altra parte, gli usi del « Submariner » non sono limitati allo sport, e a quello subacqueo in particolare: questo orologio straordinario si presta benissimo per il controllo delle velocità in automobile, o della durata di una conversazione telefonica, o del procedimento di sviluppo fotografico... o di un tempo di cottura. Insomma, il « Submariner » è l'orologio che misura il nostro tempo.

IL QUADRANTE E LE LANCETTE SONO LUMINOSI E NON EMETTONO RADIAZIONI DANNOSE

Esaminare anche gli altri modelli « Oyster Perpetual » per uomo e per signora, in acciaio - acciaio e oro - oro 18 carati.



ROLEX

« IL PRINCIPE DEGLI OROLOGI »
Una tappa nella storia della misura del tempo
GINEVRA