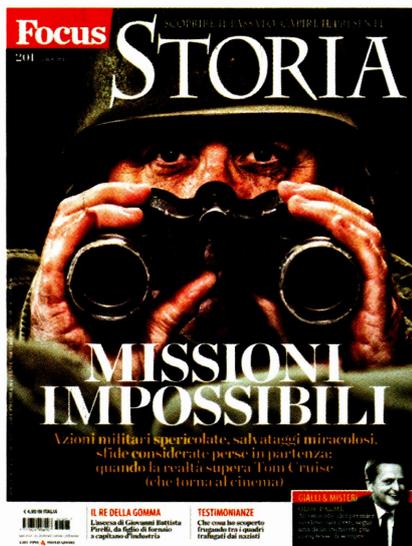


LA PAGINA DEI LETTORI

Inviatemi opinioni, idee, proposte, critiche. Pubblicheremo le più interessanti oltre a una selezione dei commenti alla nostra pagina Facebook (www.facebook.com/FocusStoria). Scrivete a Focus Storia, via Mondadori 1, 20054 Segrate o all'e-mail redazione@focusstoria.it



Una missione (quasi) impossibile

 A proposito di salvataggi estremi, di cui parlate su *Focus Storia* n° 201, dedicato alle missioni impossibili, volevo ricordare una storia che mi appassionò molto nel 1999: il salvataggio della velista francese Isabelle Autissier, che si era ribaltata con la sua imbarcazione nel Pacifico, tra la Nuova Zelanda e il Sud America, durante una gara di giro del mondo in solitaria. Fu salvata da Giovanni Soldini che la cercò per tutta la notte al buio e con il mare in tempesta senza arrendersi. Mi colpì il fatto che i soccorsi non riuscivano a raggiungerla, perché quella zona è molto difficile per la navigazione, ma Soldini con la sua tenacia ci riuscì e poi disse che era stato aiutato molto dalla fortuna. Ma secondo me prima di tutto fu coraggioso e portò a termine una missione quasi impossibile.

Alessandro, Torino

Kommandos boeri

 Riguardo all'articolo "Pronti a tutto", pubblicato su *Focus Storia* n° 201, a proposito dei kommandos boeri nelle due guerre anglo-boere, vorrei ricordare che fu proprio durante una delle loro incursioni contro un treno militare che il 15 novembre 1899 il corrispondente inglese di guerra del *Morning Post* di Londra Winston Churchill (1874-1965) venne fatto prigioniero dall'alfiere Oosthuizen. Churchill

riuscì poi avventurosamente a fuggire dal carcere così che poté assistere alla terribile battaglia di Spion Kop. Scrive lo storico britannico Niall Ferguson nel suo saggio *Empire* (2003): «Il generale Sir Redvers Buller era stato mandato in aiuto dei 12.000 soldati inglesi assediati dai boeri a Ladysmith, nella provincia inglese del Natal. A sua volta, Buller diede al generale Sir Charles Warren l'incarico di penetrare le difese boere nei pressi della collina di Spion Kop. Il 24 gennaio 1900 Warren ordinò a una forza mista di Lancasters e Uitlanders (immigrati inglesi) di scalare la ripida e rocciosa collina con il favore della notte e approfittando della nebbia. Incontrarono soltanto un picchetto nemico, che fuggì; sembrava che i boeri avessero ceduto la collina senza combattere. Nella fitta nebbia del mattino, gli inglesi prepararono una sorta di trincea provvisoria, certi di aver riportato una facile vittoria. Ma Warren si era ingannato sull'esatta conformazione del terreno. La posizione britannica era completamente esposta al fuoco dell'artiglieria boera che veniva dalle colline circostanti; a dire il vero, non avevano neppure raggiunto la vetta della collina. Appena la nebbia si alzò, ebbe inizio la strage». Churchill scrisse che i proiettili boeri piovevano al ritmo di sei o sette al minuto e poté soltanto guardare inorridito mentre «il grosso e continuo fiume dei feriti scorreva verso la retroguardia. Ai piedi dell'altura sorse un villaggio di autoambulanza. I morti e i feriti, distrutti dai proiettili, ricoprivano la vetta divenuta una rovina di rocce insanguinate» e in seguito confessò a un amico: «Le scene a Spion Kop erano tra le più strane e terribili che abbia mai visto». Ebbene il comandante dei millecento barellieri volontari indiani che raccoglievano i feriti inglesi era l'avvocato e giornalista Mohandas Karamchand Gandhi (1869-1948). Scrive il giornalista Yogesh Chadha nella sua biografia *Rediscovering*

Gandhi (1997): «I componenti del reparto erano indù, musulmani e cristiani. Servirono l'esercito britannico per circa sei settimane, portando via i feriti dai campi di battaglia, e a volte marciando per 40 chilometri al giorno. Gandhi si mise al comando dei suoi uomini sul campo. Per giorni e giorni operarono sotto il tiro nemico. Il direttore inglese del *Pretoria News* scrisse che dopo una notte di lavoro, che aveva sfiancato uomini di costituzione più robusta, si imbatté in Gandhi, seduto a prima mattina sul ciglio della strada, intento a sgranocchiare un biscotto d'ordinanza dell'esercito. Tutti gli uomini di Butler erano scoraggiati e depressi, e le maledizioni si sprecavano per qualsiasi motivo ma Gandhi era stoico nel portamento, di buon umore e fiducioso nelle parole e aveva uno sguardo affabile. Faceva bene guardarlo». Gandhi e altri volontari ricevettero la medaglia di guerra e il reparto venne menzionato nei dispacci militari.

Fabio Lambertucci, Santa Marinella (Roma)

La Pechino-Parigi

 Leggendo l'articolo "Il re della gomma", pubblicato su *Focus Storia* n° 201, sono rimasto incuriosito dalla notizia del primo raid automobilistico Pechino-Parigi, che a quanto ho appreso avvenne nel 1907. Davvero Scipione Borghese e il giornalista Barzini fecero un percorso così lungo e pericoloso soltanto in sessanta giorni? Le macchine di allora non erano certo attrezzate per un'impresa del genere, e 16mila chilometri senza alcuna assistenza esterna sono tanti ancora oggi. Insomma, vorrei sapere qualcosa di più di questa temeraria avventura tutta italiana di inizio secolo scorso.

Marco Rossi

FS Risponde Irene Merli, autrice dell'articolo.

Nel 1907 il quotidiano francese Le Matin organizzò la gara automobilistica Pechino-Parigi, praticamente il primo mai realizzato. Il 31 gennaio, infatti, sul giornale venne pubblicata questa sfida: «Quello che dobbiamo dimostrare oggi è che dal momento che l'uomo ha l'automobile, egli può fare qualunque cosa e andare dovunque. C'è qualcuno che accetti di andare, nell'estate prossima, da Pechino a Parigi in automobile?». Dall'Italia s'iscrisse il principe Scipione Borghese e con lui



GETTY IMAGES