

I messaggi di Ernst Toller (1933) e Natalia Ginzburg (1972)

Due ebrei agli ebrei

A distanza di 40 anni, e in condizioni diverse, un poeta tedesco e una scrittrice italiana, ebrei, proclamano che l'oppresso non ha il diritto di trasformarsi in oppressore

Nel 1933, quando sulle piazze tedesche i suoi libri venivano gettati nel roghi insieme a quelli di Thomas Mann, Brecht, Rilke, Einstein, la voce di Ernst Toller, tornò a levarsi ancora. Nella presentazione del suo libro «Una giovinezza in Germania», datata «nel giorno del rogo dei miei libri in Germania», Toller scriveva: «Chi tace in un tempo come questo, tradisce la sua missione di uomo». Ebreo, prussiano, volontario in guerra, Toller s'era trovato giovanissimo a vivere da protagonista la tragedia della rivoluzione tedesca in Baviera. A Monaco era stato fra i capi, come socialista libertario, della Repubblica sovietica bavarese, sciolta nel sangue. Scampato ai massacri e alla condanna a morte, finì in carcere. Attorno al suo nome, già famoso come drammaturgo e poeta, si levò in tutta Europa una battaglia che impose dopo qualche anno il suo silenzio. Morì suicida in esilio, quando la Germania stava già scatenando la seconda guerra mondiale.

«Una giovinezza in Germania» arriva tradotto in Italia solo quest'anno, a circa quarant'anni di distanza. È una voce antica e tragica, che tuttavia apre uno spiraglio sul convulso evento che fu la rivoluzione in Baviera. In quella rivoluzione, Toller cercò tutti i riscatti, tutte le redenzioni in una chiave espressiva drammatica e grottesca, in un quadro politico nel quale l'estremismo «spartachista» ribolliva, fino all'autodistruzione, crogiolandosi in un volontarismo etico, sincero e perdente.

quelle ebraiche, non saprei come rispondere. In tutti i paesi si leva un'ondata cieca di nazionalismo, di ridicolo orgoglio razziale: devo anch'io cedere alla follia di questo tempo, al patriottismo di questa epoca? Non sono proprio socialista anche per questo, perché credo che il socialismo saprà avere ragione dell'odio fra le nazioni come dell'odio fra le classi? Le parole: «Sono fiero di essere tedesco» o «Sono fiero di essere ebreo» suonano al mio orecchio altrettanto dissenzianti come se sentissi dire a un uomo: «Sono fiero di avere gli occhi castani!». Devo partecipare anch'io alla follia che anima i nostri persecutori e abbracciare il nazionalismo ebraico invece di quello tedesco? Orgoglio e amore non sono la stessa cosa: e se mi si domandasse di che paese sono, risponderei: una madre ebrea mi ha generato, la Germania mi ha nutrito, l'Europa mi ha formato, la terra è il mio paese natale, il mondo la mia patria».

La risposta del socialista

Al di là della carica puramente ideale (che pure conta e non può essere liquidata come pura «utopia»), vi è una scelta politica precisa in questo messaggio di Toller. Un invito a considerare che la esasperazione del nazionalismo oppresso è risposta sbagliata al nazionalismo oppressore. Indirizzati agli ebrei tedeschi, nel 1933, questo messaggio ebbe una carica di verità ingratata e di impopolarità, urtò un sentimento di nazione, umiliato e offeso al massimo in quegli anni. Tuttavia, ingrato e impopolare, il messaggio di Toller era — e resta — giusto. La sua risposta, diversa da quella socialista dell'epoca, trovava la chiave di volta decisiva, valida per tutti, ebrei e non ebrei: per superare nel quadro di una connessione superiore la dialettica ristretta e micidiale fra esasperazioni nazionalistiche opposte, le une opprressive le altre perseguitate.

Vi era in Ernst Toller un presentimento di quanti pericoli di involuzione reazionaria, razzista, avrebbe potuto subire il «nazionalismo ebraico» nel futuro? Può darsi. Quel che è certo, e che deve spingere a riflettere, è che i pericoli intravisti da Toller nel 1933, nell'anno in cui forse era più difficile l'azione del «distinguo», di fronte alle scatenarsi dell'antisemitismo nazista, oggi sono palesi, terribilmente palesi. Ce ne fa testimonianza una altra voce ebraica dei giorni nostri, Natalia Ginzburg. Una voce pacata ma fermissima, di chi cosciente della esistenza in sé di una componente importante, l'ebraismo, ne rifiuta i razziali condizionamenti, respinge, per

esplicito o invisibile che sia, il ricatto della identità etnico-israeliana.

«Io sono ebrea — ha scritto Natalia Ginzburg sulla Stampa del 14 settembre — Tutto quello che riguarda gli ebrei mi sembra sempre che mi coinvolga direttamente... Quando ho saputo della strage di Monaco ho pensato che avevano ammazzato ancora una volta quelli del mio sangue. L'ho pensato in mezzo a un mare di altri pensieri, ma l'ho pensato. Nel pensarlo ho provato disprezzo per me stessa perché era un pensiero da disprezzare. Non credo affatto che gli ebrei abbiano un sangue diverso da quello degli altri. Non credo che esistano divisioni di sangue... Nei confronti degli ebrei di Israele credo di avere pensato che essi avevano diritti e superiorità sugli arabi. A un certo momento questa mi è sembrata un'idea mostruosa. L'ho strappata e calpestata con furia... A volte ho pensato che gli ebrei di Israele avevano diritti e superiorità sugli altri essendo ebrei. Questa non era un'idea mostruosa ma un errore. Il dolore e le stragi di innocenti che abbiamo contemplato e patito nella nostra vita non ci danno nessun diritto sugli altri e nessuna specie di superiorità... Dopo la guerra abbiamo amato e commiserato gli ebrei che andavano in Israele pensando che erano sopravvissuti a uno sterminio, che erano senza casa, non sapevano dove andare. Abbiamo amato in loro le memorie del dolore, la fragilità, il passo randagio e le spalle oppresse dagli spaventi. Questi sono i tratti che oggi noi amiamo nell'uomo. Non era affatto preparati a vederli diventare una nazione potente, aggressiva e vendicativa... Quando qualcuno parla di Israele con ammirazione io sento che sto dall'altra parte. Ho capito, a un certo punto, che gli arabi erano poveri contadini e pastori. Su pochissime cose di me stessa, ma con assoluta certezza che non voglio stare dalla parte di quelli che usano armi, denaro e cultura per opprimere dei contadini e dei pastori».

Una falsa identità

Non sappiamo quanto questa confessione in pubblico di Natalia Ginzburg, resa in risposta a domande rivoltate da un'associazione di giornalisti cattolici, potrà soddisfare quegli intellettuali o quegli uomini semplici che, ebrei o non ebrei, cadono in questi giorni nell'accecazione, passata o attiva, della «falsa identità» in base alla quale, ebrei e non ebrei, sono identificati e che chi l'accetta si obbliga ad accettare perfino lo sterminio dei palestinesi messo in atto da Dayan.

Quel che emerge, dal messaggio di Toller e dal messaggio della Ginzburg, è esattamente il contrario: una precisa volontà di non identificazione delle ragioni di un popolo, di una religione, di una cultura con la «ragion di Stato» di un governo israeliano. Verità ingratata? Può darsi. Ma l'isolamento di Toller nel 1933 non toglie nulla oggi alla lucidità e coerenza della sua posizione. Tra quel messaggio e quello della Ginzburg sono passati quarant'anni. Resta giusta, nell'uno e nell'altro, la indicazione che in una società divisa in classi quando esplose una contraddizione (o una «disgregazione»), come scrive la Ginzburg), nessuno può fermarsi di fronte alle verità apparenti, consolidate dall'uso. Dopo quanto sta accadendo nel Medio Oriente per l'azione di vendetta di Israele, non appare più né una aberrazione né una bestemmia domandarsi se, nel mondo 1972, non sia poi vero che le ragioni degli ebrei perseguitati nei secoli non rivivano, perfino con i loro errori, nelle ragioni dei palestinesi di oggi.

Maurizio Ferrara

Viaggio in Siberia nel '50 della nascita dell'URSS



Dalla nostra redazione

ULAN-UDE, settembre

In burinato lo chiamano «Baigal Dalai», il «lago grande come il mare» in Jacuto «Baikou» il «lago dell'abbondanza». I primi russi che secolli fu giunsero sulle rive lo battezzarono «Slavnoi More», il «mare glorioso». I siberiani dicono che non si può capire la loro terra se non si è visto il lago Baikou. Marco Polo fu uno dei primi a menzionarlo nei suoi scritti, ma il primo a compiere la sua traversata fu il cosacco russo Kurbat Ivanov. Da allora sono trascorsi trecento anni, e non ci si stanca di descriverne la bellezza delicata e selvaggia e di cercare di svelarne i misteri. Inesperta, per esempio, rimane la ragione per la quale i minuscoli gambrelli che vivono nel fondo dell'acqua e che, divorando tutte le sostanze organiche morte, riescono a conservarne la limpidezza, se trapiantati in altre acque periscono.

Eccoci dunque sul Baikou, a bordo della piccola motonave «Pravdin» dopo un viaggio di due ore con la «Transiberiana» ed il governo sovietico della Repubblica autonoma dei Buriati. Il capitano, sorridente, ci offre un bicchiere e ci invita a bere l'acqua del lago. Lo facciamo senza difficoltà. È un'acqua chiara e fresca, quasi come quella di un torrente di montagna.

Eppure poco più di un anno fa il Comitato centrale del PCUS ed il governo sovietico adottarono un'apposita risoluzione sulle misure da prendere per assicurare la conservazione delle ricchezze naturali del Baikou. Perché si rese necessario un tale documento? Mentre il motoscafo continua a navigare sulle acque del lago, scendo a terra, in una splendida giornata di fine estate, ne parliamo con il

Una superficie pari a un ottavo dell'Italia, profondo fino a 1620 metri, con il 20 per cento di tutte le riserve di acqua dolce del globo: questo è il «lago dell'abbondanza», il «mare glorioso» che ha 22 milioni di anni - 500 specie di piante e 1300 di animali, tra cui l'omul, il temolo, lo storione, la foca - Come furono scongiurati i pericoli di inquinamento - Un intervento risolutivo

compagno Dmitrij S. Norenko, direttore della Sezione Baikou dell'Istituto siberiano di ricerche scientifiche e progettazioni ittologiche. Norenko, che ha 47 anni, si è circondato da cinque sino a 3.000-3.500 metri di altezza i cui versanti scendono verso il lago in grandiose terrazze. Ben 336 fiumi vi versano nel corso dell'anno 60 chilometri cubi d'acqua. Ma un solo emisfero, il fiume Angara, riceve tutta quest'acqua, tutti i 336 chilometri cubi che evaporano.

Il Baikou resta coperto di ghiaccio dall'inizio di gennaio sino a maggio. Anche in piena estate la temperatura dell'acqua, in superficie, raramente supera i 12 gradi. Nel Baikou, vivono oltre 500 specie di piante e 1300 specie di animali di cui 800 esclusive del lago, che non si trovano, cioè, in nessun'altra parte del mondo. Tale fauna comprende pesci come l'omul (che appunto si pesca solo nel Baikou) e lo storione, raramente incontrati orsi e caprioli, cervi e cinghiali e, soprattutto zibellini in un tipo unico al mondo, dalla pelliccia nera appena argentea.

«La discussione intorno al

fiume per scomparire. Al Baikou invece ci abitano ancora 22 milioni di anni ed esso continua a restare «giovanane».

L'immenso specchio d'acqua è circondato da cima sino a 3.000-3.500 metri di altezza i cui versanti scendono verso il lago in grandiose terrazze. Ben 336 fiumi vi versano nel corso dell'anno 60 chilometri cubi d'acqua. Ma un solo emisfero, il fiume Angara, riceve tutta quest'acqua, tutti i 336 chilometri cubi che evaporano.

Il Baikou resta coperto di ghiaccio dall'inizio di gennaio sino a maggio. Anche in piena estate la temperatura dell'acqua, in superficie, raramente supera i 12 gradi. Nel Baikou, vivono oltre 500 specie di piante e 1300 specie di animali di cui 800 esclusive del lago, che non si trovano, cioè, in nessun'altra parte del mondo. Tale fauna comprende pesci come l'omul (che appunto si pesca solo nel Baikou) e lo storione, raramente incontrati orsi e caprioli, cervi e cinghiali e, soprattutto zibellini in un tipo unico al mondo, dalla pelliccia nera appena argentea.

«La discussione intorno al

lago Baikou ed alla necessità di sfruttarne le immense ricchezze senza alterarne le caratteristiche, per consegnarlo intatto alle generazioni future — ci dice il compagno Norenko — esplose nel 1958-59, quando era in costruzione la gigantesca centrale idroelettrica di Irkutsk, sul fiume Angara che nasce appunto dal lago Baikou. In particolare si temette che lo sbarramento delle acque del fiume e la creazione del grande lago artificiale della centrale potessero far crescere il livello delle acque del Baikou, ad un punto tale da alterare la natura degli sbocchi dei fiumi che finiscono nel lago e dove pesci, ed in particolare l'omul e lo storione, depongono le uova, provocando così la distruzione di buona parte del patrimonio ittico del lago. La centrale di Irkutsk fu messa in funzione nel 1960, e l'esperienza ha smentito le ipotesi più catastrofiche, confermando le previsioni dell'Istituto geologico dell'Accademia delle scienze secondo le quali con il passare del tempo si sarebbero ricreate alle foci dei fiumi le condizioni naturali di protezione del pesce appena nato».

tenuato dai lavori preventivi di sistemazione delle rive agli sbocchi dei fiumi. In compenso la discussione, esplosa ormai non più soltanto in sede scientifica, ma pubblicamente sulla stampa, servì a richiamare l'attenzione sui veri pericoli ai quali il Baikou, andava incontro, ed a creare nel l'opinione pubblica la consapevolezza della necessità di salvaguardare ad ogni costo l'immenso riserva di acqua dolce rappresentata da questo lago.

Quelli sono, o meglio, quali erano i pericoli? «Alle ricchezze del lago e dei suoi dintorni sono interessati diversi enti e ministeri i quali, tuttavia, nel passato, agivano per proprio conto senza alcuna visione globale della situazione. Abbiamo visto il caso del ministero per l'energia elettrica. Dal canto suo il ministero della industria forestale è interessato a sfruttare le immense foreste intorno al lago ed a ridurre al massimo le spese di trasporto dei tronchi servendosi dei corsi d'acqua. Ma il taglio indiscriminato degli alberi altererebbe l'ambiente. Con il trasporto del legname lungo i fiumi, invece, parte dei tronchi vanno perduti, marciscono ed affondano. Continuando a marciare, i tronchi diffondono sostanze velenose, dannose alle uova dei pesci ed ai pesci appena nati.

LA TECNOLOGIA ANNUNCIA NUOVI PROGETTI NEL CAMPO DEI TRASPORTI I SUPERTRENI DI DOMANI

Sono già in servizio «tartarughe» da 200 all'ora, ma si stanno studiando prototipi capaci di raggiungere velocità superiori - Veicoli da 500 all'ora entro il 1980 - Soluzioni vantaggiose e concorrenziali rispetto al traffico aereo

Se qualcuno avesse scritto dieci o quindici anni fa, che si costruissero treni di 350 chilometri all'ora, ed anche superiori, sarebbero state oggi di piena attualità per i treni, italiani e non italiani, avrebbe sollevato incredulità. Oggi è proprio questa, e si presenta per di più come una «realità di transizione», verso traguardi assai più avanzati.

Guardiamoci per prima cosa intorno: i nuovi locomotori, gli E 44, cosiddetti «tartarughe», di cui una cinquantina è già in servizio, sono in grado di trascinare un convoglio di 8 carrozze a 200 all'ora. Le elettromotrici Aie 601 ultima serie, marciano a 180 all'ora, ma possono, mediante sostituzione degli ingranaggi posti tra i motori e gli assali, marciare a 250 all'ora, come i due prototipi così attrezzati hanno confermato di poter fare. Il prototipo di velocità massima di 250 all'ora. Per ottenere questo, è già disponibile una prima soluzione: il turbotreno. Francesi, sovietici, inglesi ed americani sono al lavoro per mettere a punto treni veloci che utilizzino una gas motiva a una turbina a gas derivata da quelle che utilizzano i grandi elicotteri. Tale turbina viene accoppiata al motore e ad un gruppo riduttore, per cui il veicolo utilizza motori di trazione direttamente accoppiati agli assali. Il più avanzato di questi prototipi, il francese TGV 001, presentato nel mese di giugno

scorso alla stampa ed al pubblico, tocca i 300 all'ora. Il turbotreno è basato sul fatto che la turbina a gas, rispetto alla potenza che sviluppa, è molto leggera e poco ingombrante, per cui si può concentrare in poco peso e poco volume un'immensa potenza (4800 cavalli) necessaria a trascinare un convoglio leggero di 3-5 segmenti articolati a 300 chilometri all'ora. I 300 chilometri all'ora costituiscono un limite tecnico che non è possibile superare senza abbandonare il classico sistema della trazione e della frenatura affidate alla ruota d'acciaio con bordino che corre su una rotaia classica in acciaio. A velocità superiori ai 300 all'ora, l'aderenza diventa incerta: basta che la ruota sia umida, il carico non perfettamente distribuito, si verifichi una rapida fluttuazione nella coppia motrice dei motori, perché le ruote slittino rispetto alla rotaia. Occorre dunque abbandonare il classico sistema ruota motrice e frenante-rotaia. Una prima via aperta, che si sta studiando e sperimentando attivamente in vari paesi, è quella di mantenere le ruote e le ruote con bordino, ma di affidare il compito di motore e di freno ad un organo completamente diverso da quelli finora utilizzati: il motore Lineare. Si tratta di un motore elettrico alimentato in corrente alternata trifase, che ha una sagoma ad U rovesciata e che abbassa, nell'interno di questa U, una costola verticale d'alluminio,

spessa due o tre centimetri e alta una trentina. Tra il motore e la costola, si sviluppa un sforzo motore o uno sforzo frenante di uguale intensità, senza che vi sia collegamento meccanico tra i due organi.

Treni di questo tipo possono agevolmente superare i limiti dei 300 all'ora. I francesi, seguiti in un secondo tempo dai britannici, hanno messo a punto una linea di prototipi di veicoli completamenti nuovi: veicoli a cuscino d'aria, che marcano in sede propria, su una pista in cemento munita di una robusta costola verticale che limita il veicolo. Su una pista sperimentale tra Parigi ed Orleans, veicoli a cuscino d'aria, che utilizzavano per il loro movimento un motore a gas turbobole di tipo aro, capaci di portare fino a 80 passeggeri, hanno marciato regolarmente a oltre 250 all'ora.

Un gruppo di tecnici tedeschi si è posto di recente su una strada ancor più lontana da quelle classiche: ha approntato un primo veicolo a sostentamento e elettromagnetico. In questo veicolo sono installate grosse bobine elettriche, mantenute da un impianto criogenico di bordo a una temperatura inferiore ai 250 gradi sotto zero. In queste condizioni il rame degli avvolgimenti diventa superconduttivo, per cui è possibile farvi circolare correnti elettriche di un'intensità mai pensata: oltre centomila ampère. Correnti così intense generano campi magnetici di inten-

sità altrettanto elevata, che si concatenano con cavi sistemati lungo la linea. Tra le bobine ed i cavi, si generano delle forze meccaniche (ma di origine elettromagnetica) capaci di sostenere il veicolo, e cioè tenerlo sospeso ad una decina di centimetri dal terreno, durante la sua marcia. Il primo prototipo ha marciato ad 80 all'ora, ma si tratta di un primo esemplare destinato soprattutto a collaudare l'impianto criogenico e l'efficacia del sistema di sostentamento bobine-cavi.

Con veicoli su rotaia a motore lineare, con veicoli su pista a cuscino d'aria, con veicoli a sostentamento elettromagnetico, è possibile superare la barriera dei 300 chilometri all'ora, in condizioni di soddisfacente sicurezza. Gli specialisti impegnati nei diversi progetti si dichiarano certi di poter mettere a disposizione del servizio pubblico passeggeri veicoli capaci di marciare tra i 400 ed i 500 all'ora entro il 1980. E, visto quanto si è verificato in campo ferroviario negli ultimi dieci anni, e considerando le strade imboccate sul piano tecnico, ci sono tutte le premesse perché la cosa venga realizzata. Difficile è prevedere quale dei sistemi in fase di studio darà migliori risultati sul piano tecnico ed economico. Rimane il fatto che gli anni 80 vedranno il trasporto pubblico terrestre marciare sul filo del 500 all'ora.

Il compagno Norenko ha terminato. Egli si è limitato ad esporre i fatti, senza trarre alcuna conclusione. In effetti, i fatti parlano da soli. In questo periodo di grandi polemiche sull'ecologia, quanto è avvenuto sul Baikou può definirsi esemplare. Certo, anche in una società socialista la salvaguardia della natura è un problema. I rapporti di produzione socialisti, di per sé, non lo eliminano. Trascuratezze, errori, incomprensioni possono creare difficoltà. Quando però il problema viene individuato e se ne viene accertata la causa, questa società possiede gli strumenti e la forza per correre ai ripari. In essa non esistono interessi privati precostituiti, operazioni speculative, indici di profitto capaci di bloccare l'opera di risanamento.

Paolo Sassi Romano Caccavale

Autunno in URSS con l'Italturist

7 Novembre a Mosca e Leningrado

Itinerario:
Roma - Milano - Leningrado - Mosca - Milano - Roma

Trasporto: Aereo
Durata: 8 giorni
Partenza: 1° Novembre

Quota di partecipazione: da Milano Lit. 155.000

Week-end a Mosca

Itinerario:
Milano - Mosca - Milano

Trasporto: Aereo
Durata: 6 giorni
Partenza: 30 Ottobre

Quota di partecipazione: da Milano Lit. 155.000

I viaggi in URSS sono organizzati in collaborazione con l'Intourist di Mosca.

00187 Roma
Via IV Novembre, 112
Tel. 68.98.91

Italturist
vacanze nei paesi dal cuore caldo