

IL RACCONTO DEL FERRAGOSTO

RAGAZZA SMARRITA

«E' una ragazza bella, assai bella, ha un'aria tutta cittadina...»
 Antoine Laffite era costretto a gridare, quasi sopraffatto dal frastuono della gente che riempiva la stazione, e dallo sfiumare dei treni che partivano e arrivavano continuamente. «Dovevamo passare insieme il ferragosto in montagna. Era qui un momento fa, sotto questo orologio, lo mi sono allontanato per prendere il giornale...»
 Il poliziotto che ascoltava pareva molto annoiato per quel contraltone che lo aveva tirato fuori dalla stanzetta fresca del commissariato per gettarlo nella fornace di una stazione a ferragosto: «Parli piano, Piano, con ordine. Sa, bisogna vedere chiaro». E una sua mano faceva il largo gesto di invito alla calma, muovendo l'altra scorrevole irritata sugli scuri baffetti meridionali.

Antoine Laffite cercò di calmarsi, si passò più volte un grigio fazzoletto sulla nuca e sulla fronte, calcolando di non fare saltellare le corte gambe, strinse le mani e febrili mani di cassiere irritato, e raccontò al poliziotto la storia che, sebbene in altre condizioni di spirito, andava ripetendo a tutti i suoi colleghi di ufficio dal giorno in cui aveva ricevuto la lettera azzurra di Annette, che gli prometteva una bella vacanza di mezzo agosto.

Il poliziotto non era molto esperto, per la verità, di rapimenti e delitti d'alta classe; la sua carriera gli aveva offerto solo qualche furtarello di valigie, un paio di frodette in palcoscenico come venivano chiamate in gergo — ai danni di turisti stranieri e contravvenzione alla legge sui dazi. Tutto qui. Ma come in quel momento aveva invitato il gentile sceriffo a parlare con preoccupazione. Quella, per esempio, si proprio quella ragazza appoggiata al muro a succhiare una caramella, che ha tutta l'aria di aspettarsi qualcuno; sempietella bruttina, non troppo intelligente, magari.

Un treno era pronto per la partenza, il poliziotto decise di cominciare da quello e si avviò di corsa verso la locomotiva. Il marciapiede era lungo e il capotreno stava con la paletta alzata per dare il segnale di via libera. Per raggiungerlo il poliziotto dovette schivare prima di darsi la persona sulla lunghina, correre a zig-zag, saltare su tonnellate di valigie, borse e cestini, calpestare bimbi innocenti e atterrare vecchi, lenti a cederli il passo. Hifiede il capotreno, inverso con molta lentezza e maggior fatica nei corridoi del treno, per delle qualche bottone, gli si ruppe la giacca all'altezza della manica; lasciò parecchi litri di sudore suo e ne prese ottolitri di quello altrui. Durante tale faticoso percorso, sua unica preoccupazione fu di uscire da quell'inferno; e solo quando fu a terra, dopo essere stato protetto fuori dal convoglio già in movimento, nel rivedere la placida ragazza di prima che continuava a succhiare la sua caramella, si ricordò dell'altra ragazza, quella che egli cercava.

Si ricompose e stava per avviarsi verso un altro treno quando la ragazza della caramella lo chiamò e gli indicò la manica scucita quindi gli si avvicinarono e diede qualche colpetto sulla spalla con una mano, tirò magistralmente due o tre fili dicendogli, infine, che adesso poteva andare.

S'era già avviato quando era un sottile, sottile momento, si convinse che le probabilità di trovare la ragazza di Laffite erano le stesse, sia che girasse in lungo o in largo per la stazione, sia che stesse fermo in un sol posto e scrutasse attentamente tutti i viaggiatori di passaggio. Decise per quest'ultima soluzione e si appoggiò al muro, anelando come la ragazza della caramella aspettava qualcuno.

E fu per ingannare l'attesa che sorrise alla ragazza. Ella gli rispose:

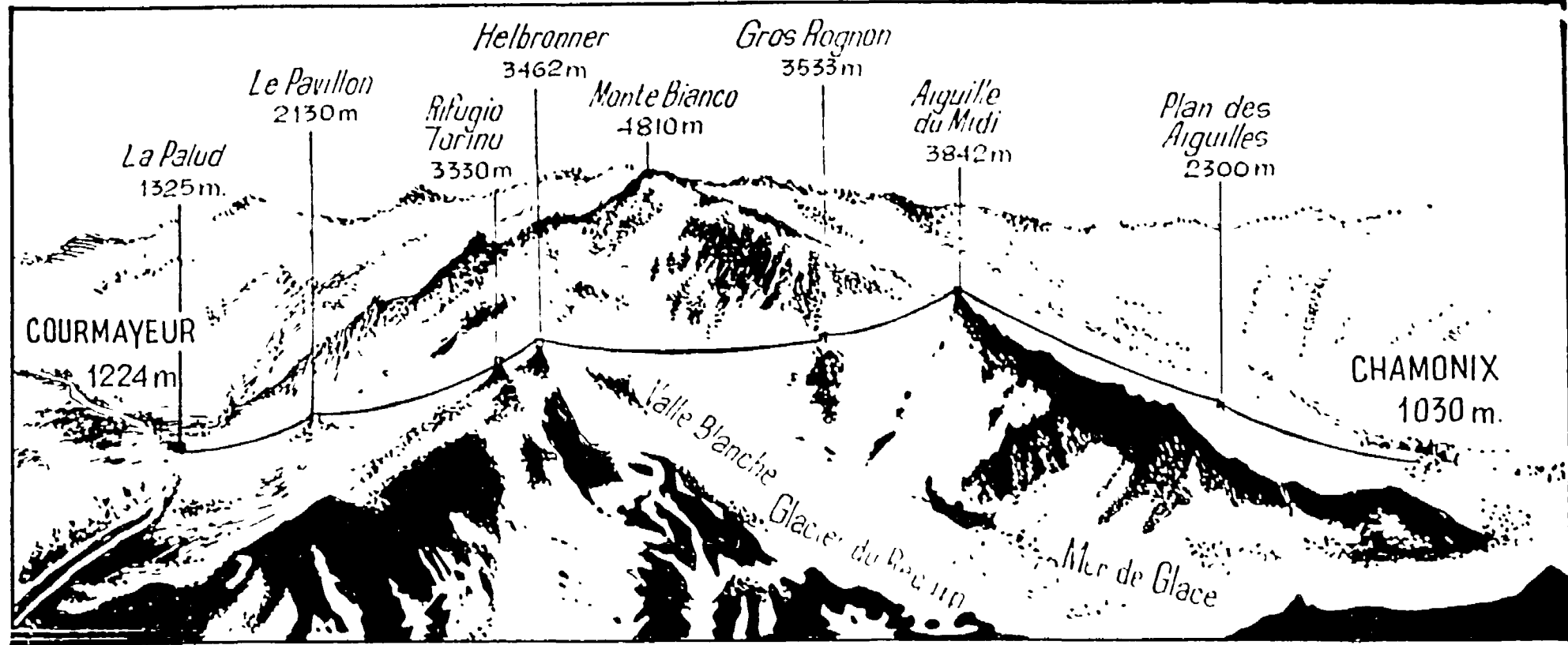
«Aspetta qualcuno?», le chiese. Ma non poté attendere la risposta che diede una donna alta, bella ed elegante, sembrava tutta alla donna descritta dal signor Laffite. L'insanguamento durò dieci minuti perché fu ostacolato dai lunghi convogli di marciapiedi da una comitiva di ragazzini con larghi capelli bianchi e, infine, da un robusto signore che accompagnava la donna in questione e che mostrò di ritenersi molto invecchiato. Fu per ingannare l'attesa che sorrise alla ragazza. Ella gli rispose:

«Aspetta qualcuno?», le chiese. Ma non poté attendere la risposta che diede una donna alta, bella ed elegante, sembrava tutta alla donna descritta dal signor Laffite. L'insanguamento durò dieci minuti perché fu ostacolato dai lunghi convogli di marciapiedi da una comitiva di ragazzini con larghi capelli bianchi e, infine, da un robusto signore che accompagnava la donna in questione e che mostrò di ritenersi molto invecchiato. Fu per ingannare l'attesa che sorrise alla ragazza. Ella gli rispose:

STA PER ENTRARE IN FUNZIONE LA FUNIVIA DEL GHIACCIAI

Ogni ora duecentoquaranta turisti a "passeggio", sul tetto d'Europa

Si attende solo il sopralluogo dei funzionari del ministero dei LL.PP. francese - Venti minuti di viaggio sospesi a 4.000 metri - Prodiggi di tecnica e lavoro per costruire la "ottava meraviglia del mondo", - I lavori sono durati tre anni



Ecco il percorso completo della funivia del Bianco da Courmayeur a Chamoni.

(Dal nostro inviato speciale) COURMAYEUR, agosto. Punta Helbronner, quota 3462. Il minuscolo ufficio della stazione di partenza della funivia del ghiacciai si riempie all'improvviso del trillo del telefono. Il signor Broglio, che ci sta raggiungendo sui particolari tecnici del colossale impianto, è costretto a interrompersi, alza il ricevitore: «Pronto? Qui la Helbronner...». La contrazione dura qualche minuto, s'intrecciano domande e risposte; debbono essere buone notizie perché Broglio, quando ruggancia, ha l'aria soddisfatta. «Sono quelli dell'Aiguille — ci dice — Tutto bene. Forse domani potrà entrare in funzione».

Per Ferragosto o subito dopo. Si attende ancora il sopralluogo dei funzionari parigini del Ministero dei lavori pubblici, ma ormai

nessità, il viaggiatore è in grado di calarsi dalla cabina e toccare terra, ma si tratta di un disastro che ovviamente non poteva essere applicato per la funivia del Bianco, salvo mettere il disgraziato turista nell'alea di finire in un crepaccio o di morire assiderato sul ghiaccio prima di essere raggiunto e tratto in salvo. Alle preoccupazioni-limiti delle autorità francesi, i tecnici di Lora Totino hanno allora risposto con una garanzia-limite: in meno di una settimana, fra la Punta Helbronner e l'Aiguille du Midi, per 5093 metri, è stato tesato un cavo di acciaio (14 millimetri di diametro), azionato da un motore autonomo, che permette il recupero alla base di partenza di tutte le cabine in qualsiasi momento e in qualunque condizione atmosferica.

La telefonata di poco fa annuncia appunto a Broglio che il collaudo del cavo sarà avviato entro il prossimo autunno. Gli operai che lo hanno eletto giungono ora alla Helbronner: sono quattro, su un carrello dalle sponde basse che scivola lievemente mentre scorre lungo il filo, più lento mano a mano che s'avvicina alla stazione. Parlano forte come chi è abituato a vivere nelle grandi solitudini, per nulla intimoriti dal barattolo arrotato che si apre sotto il loro piede, assai lentamente ignari della nostra apprensione. «E gente che lavora da anni nelle funivie — ci spiega Broglio — sono un po' tutti: bravi operai, alpini, ma nessuno acrobata».

In un baleno il carrello è «smantellato» e sostituito con una delle diecimila cabine in duralluminio che porteranno i turisti avanti e indietro sul tetto d'Europa. Ora tocca il turno con un fremito impercettibile la navicella scivola via col suo carico umano, sospesa al filo d'acciaio. E l'inizio di una carovana di 20 minuti, a quasi quattromila metri di altezza, fra qualche vertiginosa e orrida crepacciata, da un ghiacciaio all'altro, fino all'Aiguille du Midi, il Mont Maudit, il Grignon, l'Aiguille Verte, la Valle Blanche, il Gran Tubacca, il deserto della Mer de Glace svelano ai nostri occhi scenari fino a ieri riservati ai guide e scalatori dai nomi famosi. Uno spettacolo pittoresco e insieme affascinante, un altro meraviglioso successo di ingegno e del lavoro umano sulla natura più aspra e selvaggia.



Una stazione della funivia sulle roccie dell'Aiguille du Midi. Fra la punta Helbronner e l'Aiguille du Midi per 5093 metri è stato tesato un cavo di acciaio (14 millimetri di diametro) azionato da un motore autonomo che permette il recupero alla base di partenza di tutte le cabine in qualsiasi momento e in qualunque condizione atmosferica.



Un altro tratto della traversata. Per superare l'ostacolo fraposto dai tremila metri che separano la stazione della Helbronner dal Gros Rognon si è ricorso ad una variante arditissima del progetto. Tra il Grand e il Petit Flambeau vennero tese sei funi lunghe 311 metri che concorrono a sostenere il cavo portante della funivia e a impedire che affondi nella neve.

Funi di salvataggio
 Di solito, sulle funivie vengono adottate funi di salvataggio dotate di speciali attrezzature con le quali, in caso di estrema

Di solito, sulle funivie vengono adottate funi di salvataggio dotate di speciali attrezzature con le quali, in caso di estrema

Di solito, sulle funivie vengono adottate funi di salvataggio dotate di speciali attrezzature con le quali, in caso di estrema

Di solito, sulle funivie vengono adottate funi di salvataggio dotate di speciali attrezzature con le quali, in caso di estrema

Di solito, sulle funivie vengono adottate funi di salvataggio dotate di speciali attrezzature con le quali, in caso di estrema

Il superstite dell'Eiger rientra in Italia

INTERLAKEN, 14 — L'alpinista italiano Claudio Gordini sopravvissuto alla tragedia del monte Eiger, domani rientra in Italia, dato che le sue condizioni di salute si sono ristabilite al punto da consentirgli il viaggio. Il primario dell'ospedale di Interlaken ha parlato infatti di fenomenale guarigione.

Il chirurgo, dottor Walter Baumgartner, ha detto che Gordini ha smentito le notizie pubblicate da alcuni giornali secondo cui egli e il suo compagno non collaborarono con due tedeschi, periti anch'essi, con il povero Londei durante la scalata della parete nord del monte Eiger.

Gordini ha detto che i due gruppi avevano unito le forze lunedì scorso e che gli italiani avevano anche diviso le provviste alimentari coi tedeschi, dopo che questi avevano perso parte delle loro.

Gordini ha detto che i due gruppi avevano unito le forze lunedì scorso e che gli italiani avevano anche diviso le provviste alimentari coi tedeschi, dopo che questi avevano perso parte delle loro.

UN COMUNICATO DELLA MOSTRA VENEZIANA

Ridicole giustificazioni addotte per l'esclusione della Cina dal Festival

Si «precisa» che l'invito non era «ufficiale» ma doveva considerarsi «di cortesia e a carattere esclusivamente informativo»!

In merito alla notizia pubblicata ieri da noi circa la non partecipazione della Cina popolare alla XVIII mostra internazionale d'arte cinematografica di Venezia, la direzione della mostra ha emesso un comunicato in cui precisa che «la non accettazione dei film è dovuta ad una regola di carattere generale per cui alla mostra partecipano soltanto i Paesi che hanno regolari rapporti diplomatici con l'Italia. In merito all'invito ufficiale a partecipare al Festival, mostra, — continua il comunicato — si precisa che tali inviti vengono rivolti ai singoli Paesi in via ufficiale tramite il ministero degli Esteri, per cui ogni altra comunicazione deve intendersi di cortesia ed a carattere esclusivamente informativo».

Gli inglesi mangeranno pane congelato

LONDRA, 14 — Il pane congelato è la parte della mostra internazionale d'arte cinematografica di Venezia, la direzione della mostra ha emesso un comunicato in cui precisa che «la non accettazione dei film è dovuta ad una regola di carattere generale per cui alla mostra partecipano soltanto i Paesi che hanno regolari rapporti diplomatici con l'Italia. In merito all'invito ufficiale a partecipare al Festival, mostra, — continua il comunicato — si precisa che tali inviti vengono rivolti ai singoli Paesi in via ufficiale tramite il ministero degli Esteri, per cui ogni altra comunicazione deve intendersi di cortesia ed a carattere esclusivamente informativo».

NUOVA CONQUISTA DELLA SCIENZA MEDICA

L'apparecchio che sostituisce il cuore

L'ha inventato uno scienziato inglese: è in grado di far riprendere le pulsazioni normali a un cuore che ha cessato di battere - Il funzionamento è istantaneo

La scienza medica continua a fare passi da gigante. Nel momento esatto in cui il cuore del malato cessa di funzionare, una scoperta importante nel campo clinico e in quello chirurgico, nelle formule chimiche e nei ritrovati biochimici, ha permesso di intervenire da parte di medici e chirurghi, entrano in azione le batterie, possono produrre dalle quaranta alle cinquanta scosse al minuto e nel frattempo il cuore si riprende automaticamente le pulsazioni normali a un cuore che per qualche ragione abbia cessato di battere. Si tratta di un apparecchio composto da un paio di batterie elettroniche, unite fra di loro da un circuito speciale e racchiuso in una specie di scatola in piuma d'oca, quando ne viene applicato al torace del malato, si verifica in un paio di minuti un collasso cardiaco, che si risolve in un paio di minuti, e a due medici interni dell'ospedale di «St. George», il cardiologo Aubrey

Soluzioni audacissime

Soluzioni tecniche audacissime e assolutamente nuove sono state necessariamente per costruire quella che è la prima funivia del mondo. La funivia del ghiacciai — come è nota — era stata ideata per collegare quelle già esistenti, fino al rifugio Torino dalla parte di Courmayeur e fino all'Aiguille du Midi dal versante di Chamoni. La distanza da coprire (oltre cinquemila metri) pose subito il problema di una stazione intermedia capace di sostenere i plumbi per i cavi e di contenere i pozzi per la corsa dei contrappesi, tutti pensabili alla perfetta tensione delle funi. L'unico punto adatto poteva essere la cresta del Gros Rognon, troppo limitata ed esposta, però, per accogliere tutti i macchinari e garantirli dalla penetrazione del nevichio; si dovette quindi ripiegare su una sola campata per tutto il percorso, con il Gros Rognon come semplice stazione di transito.

L'ostacolo più grave, che avrebbe potuto mettere all'opera l'intero progetto, si presentò subito dopo: tra la stazione della Helbronner e il Gros Rognon corrono quasi tremila metri, lungo i quali era necessario trovare una solida base per il sostegno dei cavi in modo da evitare il loro contatto col suolo. Nell'oceano di neve e di ghiaccio la zona del Flambeau costituiva l'unica isola stabile, adatta a ricevere il carrellato di sostegno, se non che le rocce, sottoposte a ripetuti sondaggi, si rivelarono friabili e attraversate da lame di ghiaccio che potevano renderle pericolose. Ancora una volta fu giocoforza ricorrere ad una variante arditissima del progetto: fra il Grand e il Petit Flam-