DI RITORNO DAL PICCO LENIN, TRA ALLEGRI CONTRATTEMPI E MEMORABILI GIORNATE

Un kirghiso in visita al campo (a sinistra). A destra: il guado del fiume Rosso

Un tricolore mastodontico per la spedizione italiana

Il « campo delle cipolle » simbolo di « novità » fuori programma — Una cena di troppo attorno a un gigantesco falò — Al confine della Cina — Obiettivi a mitraglia sui maestosi panorami dell'Asia Centrale

«Il campo delle cipolle» è diventato per noi italiani una specie di simbolo dei nostri rapporti con i russi. Si trattava di una grande spianata tra le montagne, verdissima di cipolle selvatiche che impregnavano l'aria del loro profumo penetrante. Al campo delle cipolle ci si raccoglieva per cominciare tutti insieme la rampa che portava al Passo dei Viaggiatori, al campo delle cipolle ci si raccoglieva per scendere al campo base. Qui c'era una sorgente di acqua freschissima, c'erano grossi macigni per sedersi, c'era una vista grandiosa sul baratro di terra aperto dalle acque del ghiacciaio Lenin. Uno dei luoghi più belli che si possono trovare in montagna.

La storia del « campo delle cipolle » è cominciata proprio il giorno della discesa trionfale dalla vetta del picco Lenin. Gli alpinisti arrivavano qui alla spicciolata con addosso ancora tutta la fatica della settimana duramente combattuta tra rocce, neve, ghiaccio e bufera. Tutti barbuti, con le facce tirate, tutti contenti.

Al campo c'era un camion che avrebbe trasportato gli zaini e gli alpinisti più provati. Noi siamo tra i primi e cominciamo ad aspettare. C'è un bel sole caldo, c'è la sorgente, c'è il camion che ci risparmierà un po' di fatica; al campo base, certo, c'è il borsc (la minestra russa di verdure e carne) Aspettare è perfino piacevole.

Il camion si riempie di zaini e di gente. Parte. Ma noi continuiamo ad aspettare. Alla spicciolata arrivano dall'alto altri alpinisti. E noi aspettiamo. Deve tornare il camion per caricare nuovi zaini e nuova gente. Passa un'ora, passano due ore. Intanto il sole caldo che ci aveva reso piacevole l'attesa scende dietro la montagna e a 3800 metri quando non c'è sole fa freddo. Ma noi aspettiamo sempre quel maledetto camion che impiega tanto tempo per percorrere sette o otto chilometri tra andata e ritorno. Non riusciamo a capire perchè Roscin ci tenga tanto a tenerci lì al freddo quando potremmo essere già al campo per fare la doccia e mangiare.

Intanto l'ora del pranzo è passata da un pezzo e noi ci consoliamo parlando dei migliori piatti preparati dalle nostre mogli con contorni di antipasti delle migliori trattorie milanesi. In questo vagare del pensiero ci aiutano anche gli jugoslavi che sono diventati nostri strettissimi amici anche perchè uno di loro parla perfettamente l'italiano, anzi il triestino

Finalmente un rumore lontano di motore ci avverte che il camion arriva Si carica il tutto e, tranne pochi afflitti dagli acciacchi del Picco Lenin i quali preferiscono le quattro ruote, ci avviamo verso il basso come se nulla fosse accaduto

Comprendiamo il motivo della grande attesa solo al campo quando vediamo che per noi hanno preparato una fila di angurie e di meloni asiatici Non poteramo entrare al campo base alla spicciolata; loro dovevano accoglierci con tutti gli onori. Da quel momento « campo delle cipolle » ha significato per noi qualsiasi attesa incomprensibile dovuta a un certo spirito organizzativo russo. Campo delle cipolle sono diventati tutti gli ordini e i contrordini che hanno cosparso la nostra permanenza nell'URSS per l'« Alpiniade del cinquantesimo »

Campo delle cipolle può essere chiamata anche la storia della bandiera italiana. E' una storia divertente. Quando arrivammo al campo base dell'Alpiniade i sovietici con voce afflitta ci annunciarono che la nostra bandiera non era arrivata ma che l'avrebbero portata entro qualche giorno.

Quando tornammo dopo la prima uscita di acclimatazione già da lontano vedemmo il tricolore che sventolava in mezzo alle altre bandiere ma solo quando fummo al campo ci accorgemmo delle proporzioni del nostro vessillo. Un bandierone gigantesco che dalla cima dell'asta arrivava quasi a toccare terra.

E che dire della compensazione dei pasti? Per esempio dopo la fermata al campo delle cipolle che ho descritto sopra eravamo arrivati alla base molto tardi, quasi all'ora del pasto serale. La grande mangiata che facemmo pensavamo proprio fosse in conto cena: ci rimpinzammo quasi con rabbia dopo le durissime prove della scalata al Picco Lenin. Quando finimmo di mangiare ce ne andammo alle nostre tende per aggiustarci un poco...

— Appena avrete finito di mangiare faremo un grande falò.

— ???

— Certo, voi avete fatto il pranzo. Adesso dovete cenare!

Francamente rinunciammo alla cena nonostante i chili perduti sul Picco Lenin e quella sera assistemmo a uno spettacolo straordinario. Il fuoco ardeva altissimo nella spianata erbosa. La luce traballante illuminava gli uomini che circondavano il fuoco in un largo cerchio. Il medico georgiano Musyliani come un piccolo folletto sistemava le cataste di ceste e cassette e danzava vicino alla fiamma alla maniera del suo paese. Bulgari, georgiani, lettoni, austriaci a turno cantavano nostalgiche canzoni di montagna. Era l'addio al campo dell'Alpiniade dove avevamo vissuto tutti una delle più belle pagine della nostra vita.

Ma il « campo delle cipolle » ha continuato a funzionare. Tornati alla base tutto l'accampamento venne preso come da una febbre: smontare al più presto Noi avevamo previsto il rientro in Italia il 1 settembre, avevamo già pensato alle piacevoli giornate di riposo al campo dopo la faticaccia, avevamo pregustato qualche piccola ascensione su qualche piccolo cinquemila Invece no Arrivati al campo base la sera del 19 la mattina presto del 20 già eravamo sul camion che ci scenaussava giù per le piste dell'Alai

Vietato, vietatissimo fotografare nella valle dell'Alai, zona di confine Nientemeno che il confine con la Cina Nell'andare quando già eravamo in zona meno « calda » cioè quasi al Campo dell'Alpiniade ci avevano rimproverato anche perchè accennavamo soltanto a fotografare nel polverone sollevato dal nostro camion. Ma al ritorno era un'altra cosa Abbiamo fotografato il guado del fiume rosso col camion piantato in mezzo all'acqua che non voleva più muoversi; abbiamo fotografato la grande catena di ghiaccio del Transalai altissima sopra l'altipiano Alla fine abbiamo fotografato... la Cina. Sì, proprio la Cina, rappresentata da una bella montagna bianca che spuntava dietro altre montagne bianche.

A Osc il giorno della partenza ci venne annunciato che l'aereo sarebbe partito alle ore tre del pomeriggio. Quindi raccomandazione di essere pronti alla una. Allora: rapido giro per il bazar, un'occhiata alla ciaikana (un locale dove uzbeki, kirghisi, tagiki usano bere il te e mangiare). Ma l'aereo partiva non alle tre ora locale, ma alle tre ora di Mosca, cioè alle sei Rapida modifica del programma, visita a un colkos cotoniero dove nel giro di due ore siamo riusciti a consumare almeno due pasti inframmezzati da diversi spuntini a base di frutta e te e finalmente l'avventura dell'imbarco con gli austriaci che non riuscivano a far quadrare i conti del loro smisurato bagaglio e l'aereo che, tranquillo nel campo di aviazione, aspettava si sbrogliassero le matasse burocratiche degli alpinisti occidentali. Ormai la serie delle avventure organizzative ci divertiva. Eravamo tanto abituati a questi improvvisi colpi di timone che sentivamo in essi un senso di calore umano di simpatia, sentivamo qualcosa che ci richiamava la vecchia Russia un po' pazza ma grande. Tutto sommato alla fine scoprivamo il bandolo di certe apparenti incongruenze e vedevamo che tutto si era aggiustato nel modo migliore. In fondo il « campo delle cipolle » è ancora adesso un ricordo piacevole di quelle indimenticabili giornate.

Emilio Frisia

Nei primi giorni solo 157 incidenti non gravi

La guida a destra in Svezia sta diventando un'abitudine

STOCCOLMA, 4 — La guida a destra sta diventando oramai un'abitudine per gli svedesi giunti al terzo giorno del nuovo ordine. Ieri era la prima giornata lavorativa e anche nelle ore di punta tutto si è svolto abbastanza regolarmente. Due gli accorgimenti presi dagli automobilisti: molti hanno preferito lasciare la macchina a casa e avvalersi dei mezzi pubblici, altri si sono alzati per tempo oed hanno mantenuto una velocità più modesta del solito. Comunque, dall'inizio della guida a destra gli incidenti registrati — per altro non tutti imputabili alla novità — sono in tutto il paese 157, di cui soltanto 32 hanno provocato feriti, nemmeno gravi. Nella foto: il traffico sul ponte Traneberg prima (in alto) e dopo l'innovazione

Inaugurata da Saragat a Genova l'imponente opera autostradale

Bellissimo il ponte sul Polcevera ma è costato cinque miliardi in più

E' il più audace viadotto d'Europa, secondo del mondo — Il progetto del prof. Riccardo Morandi Le inadempienze della società appaltatrice — Le nuove tariffe da Milano a Savona

Dalla nostra redazione

GENOVA, 4

Per più di quattro secoli al navigante che si accostava alla nostra città da Ponente il riferimento panoramico essenziale è stata la « Lanterna »: la possente torre faro che si innalza a 125 metri sul livello del mare. Da qualche tempo però questa visione è cambiata: ad ovest dell'antico fanale il panorama della città (quando non è velato dalle brume industriali) è segnato dal ricamo gigantesco del nuovo viadotto sul Polcevera, il più audace ponte autostradale realizzato in Europa, secondo, per ampiezza di « luce » nel mondo soltanto al viadotto sulla laguna di Maracaibo in Venezuela.

Il viadotto, che è stato inaugurato nel tardo pomeriggio di oggi dal Presidente Saragat, non ha però soltanto mutato l'aspetto costiero della nostra città ma rappresenta un notevole sollievo per il traffico cittadino liberato (come è avvenuto per la « tangenziale » di Bologna) dalle centinaia di migliaia di autoveicoli che dalla Val Padana si dirigono nella riviera di ponente e viceversa. Alla cerimonia inaugurale hanno presenziato i ministri Mancini, Bo e Taviani, i dirigenti dell'IRI e il cardinale Siri.

Da stasera si può andare da Milano a Savona in autostrada risparmiando in media una ora di tempo, tanto quanto era necessario per attraversare le delegazioni di Sampierdarena e di Cornigliano, mentre chi viene dal ponente può giungere speditamente sin nel cuore della nostra città, a ridosso del palazzo San Giorgio, proseguendo dalla autostrada sulla sopraelevata.

Il ponte, che mette in comunicazione le autostrade Milano-Genova e Genova-Savona, è lungo 1104 metri e scavalca ad una quota di metri 56,20 la vallata del Polcevera in un punto particolarmente congestionato

L'ha ideato il professor Riccardo Morandi, un ingegnere romano di 65 anni, docente di « forma e struttura di ponti » presso la facoltà di architettura dell'ateneo di Firenze ed è la seconda delle sue tre grandi opere stradali: la prima è il viadotto di Maracaibo e la terza, in avanzato stato di costruzione, è a Wadi Kuf, in Libia.

Caratteristica essenziale dello stile di Morandi è l'audacia delle « luci », imposta, naturalmente, da difficoltà superabili ma risolte in modo così brillante da far coincidere, com'è di molti capolavori architettonici, bellezza e funzionalità.

A Genova Morandi aveva un problema di estrema difficoltà da risolvere: come scavalcare l'arteria vitale del sistema portuale industriale della nostra città senza provocare ingorghi ed interruzioni. La risposta al quesito è stata quella di un viadotto a « sistema bilanciato » in cui la travata su cui corrono le auto è « appesa », mediante tiranti d'acciaio rivestiti da cemento, a tre pile alte ciascuna metri 90,30. I tre pilastri (che rassomigliano a gigantesche « A » maiuscole) hanno permesso al ponte di valicare in due balzi, uno di 202 metri e l'altro di 207 il parco ferroviario del Campasso e quello della piazza d'Armi. Altre sette « pile » minori destinate semplicemente a fornire un supporto al nastro di cemento armato dell'autostrada, tenuto « sospeso » dalle tre maggiori, completano il viadotto dal lato ponente.

Per progettare l'opera l'ingegner Morandi ha dovuto lavorare un anno e mezzo ma nel 1961 tutto era ormai pronto: la società « Le condotte d'acqua » (una « holding » internazionale controllata dal capitale vaticano) vinse l'appalto concorso con l'impegno di portare a termine l'opera nel 1963 ad un costo di tre miliardi e 677 milioni.

Tutti gli impegni sono andati però in fumo, perchè i lavori iniziati il 1° luglio 1961 sono terminati solo poco dopo il ferragosto 1967 ed il costo è salito a circa otto miliardi di lire. Un aumento quasi astronomico determinato solo in piccola parte dalle difficoltà tecniche dell'opera (si pensi che i pali di fondazione delle tre pile alte 90 metri sono stati infissi sino a 50 metri sotto il livello della vallata del Polcevera e che gli operai erano costretti a lavorare, come acrobati, a 50 metri d'altezza protetti, quando vi era, da una rete come al circo): almeno due anni di ritardo sono imputabili alla società appaltate.

I pedaggi fra Milano e Savona, con l'entrata in funzione del viadotto, sono stati così fissati: motocicli a due ruote da 150 cc ed oltre 600 lire, autovetture fino a 10 hp (FIAT 500 e 600, NSU Prinz e « Bianchina ») motocarri ed autocarri sino a 10 quintali di portata 700 lire, autovetture da 10 a 15 hp (FIAT 850, 1100 e 124, Lancia Fulvia, Giulia 1300, Simca 1000, Volkswagen ed Opel Kadett) ed autocarri sino a 25 quintali di portata 1100 lire, auto oltre i 15 hp, camion superiori ai 25 quintali di portata 1550 lire.

Paolo Saletti

Di fronte a uno sciopero minacciato dai portuali

Posto fine al blocco: oggi a Genova la Liming incomincia a scaricare

Delegazioni dal generale Gatti e in Prefettura

Dalla nostra redazione

GENOVA, 4

Pochi minuti prima dell'una, al termine di una riunione di cinque ore tra le autorità italiane e il comandante della nave cinese *Liming*, è stato deciso di togliere il blocco al mercantile. Esso verrà rimorchiato, alle otto di domattina, nella calata Sanità, dove potranno essere iniziate le operazioni di scarico

La *Xuchang* con le sue scritte in italiano e cinese sulle fiancate, aveva iniziato intanto stamane le operazioni di sbarco a Savona, con due ore di ritardo a causa del maltempo. Lo sbarco, procedendo regolarmente, sarà completato domani pomeriggio dopo di chè il mercantile cinese salperà alla volta di Genova nel cui porto, da 21 giorni, la *Liming* è posta in quarantena a calata Derna da un provvedimento che se poteva già apparire grottesco, ora, dopo gli avvenimenti savonesi, è semplicemente assurdo.

Stamane poi si è raggiunto il colmo con il seguente episodio. Il cartello con la massima di Mao, posto in bella mostra sulla *Liming* era scomparso. Una bettolina con un carico di acqua potabile è stata subito inviata sotto bordo della nave cinese. Le autorità portuali hanno deciso di rifornire la nave, che da ventun giorni si trovava « isolata » a calata Derna, nel porto di Genova, stamane alle 13. Ma il cartello si era soltanto scolorito per la pioggia. Mezz'ora dopo ha fatto la sua ricomparsa e la bettolina è stata richiamata indietro. Così per il momento niente acqua potabile. Forse i marinai della *Liming* hanno approfittato del violento nubifragio abbattutosi su Genova, per fare rifornimento di acqua piovana.

L'assurdità della situazione è stata rilevata anche dai lavoratori portuali genovesi, giustamente preoccupati per le correnti di traffico che la azione delle autorità sta allontanando dal massimo scalo italiano Una delegazione di lavoratori si è recata ieri mattina dal generale Gatti, da sette mesi facente funzione di presidente del consorzio, è successivamente in prefettura, facendo rilevare al generale ed al capo del Gabinetto del prefetto (impegnato a « provare » il percorso attraverso cui il presidente Saragat ha raggiunto il viadotto sul Polcevera) l'assurdità della situazione

Nemmeno all'epoca in cui il nostro paese era diviso in decine di staterelli, repubbliche, principati, accadeva che a quaranta chilometri di distanza venissero attuate norme così opposte tra loro come sta accadendo oggi tra Savona e Genova. Una cosa possibile nello scalo savonese, dove la *Xuchang* sta regolarmente completando le operazioni di sbarco, ospitando a bordo i giornalisti e mostrandovi pavesata di scritte, diventa impossibile a tre ore di navigazione, nel porto di Genova.

Ancora una volta sono stati i lavoratori ad avanzare proposte concrete, come quella di trasferire il mercantile cinese dall'ormeggio in « andata » a calata Derna, all'attracco a calata Sanità, per iniziare finalmente le operazioni di sbarco del carico della *Liming* destinato a Genova e lasciar quindi ripartire il cargo

Stamani le delegazioni che si sono recate dal generale Gatti ed in prefettura hanno affermato che se per domattina non fossero intervenuti fatti i lavoratori portuali genovesi avrebbero preso iniziative dirette astenendosi dal lavoro.

Anche l'organizzazione sindacale FILP - CGIL ha compiuto un passo presso la vice presidenza del consorzio sollecitando finalmente la cessazione della « guerra privata » contro il mercantile cinese, e sembra che le trattative in corso debbano portare, dopo tre settimane, ad uno sblocco positivo.

p. s.

SAVONA — La « Xughang » attraccata nel porto di Savona in attesa delle operazioni di sbarco ritardate da una violenta pioggia (Telefoto)

Brutte sorprese per i francesi di ritorno dalle ferie

SALGONO I PREZZI LOTTE IN VISTA

Gli aumenti hanno colpito soprattutto i trasporti pubblici e gli approvvigionamenti alimentari

Dal nostro corrispondente

PARIGI, 4.

Passato l'ultimo week end dell'estate, da ogg, Parigi rifà il « pieno ». La vita politica si annuncia densa di movimento, e nel calendario della rentrée il primo evento è la conferenza stampa con dibattito che Waldeck Rochet terrà mercoledì pomeriggio sulle prospettive unitarie della sinistra L'allocuzione di Pompidou alla televisione farà il punto sull'affaire Giscard d'Estaing, e sullo stato (grave) della maggioranza gollista. Il clima sociale è pesante, gonfio di tempesta.

Lunedì, rientrando dalle ferie, centinaia di migliaia di lavoratori troveranno una prima brutta sorpresa: sono aumentati i biglietti degli autobus, dei treni, del metrò; si tratta del più massiccio rincaro delle tariffe verificatosi nei trasporti da nove anni a questa parte: esso è in media del 60 per cento in più sulle reti degli autobus e dei metrò, e del 30 per cento in più sulla rete ferroviaria. Un biglietto di metrò di seconda classe è passato da 0,55 Franchi a 1 Franco, vale a dire a 125 lire. Un biglietto di prima classe costa ormai duecento lire. Sugli autobus, le cose vanno ancora peggio

Per andare da l'« Humanité » alla fermata della « rue des Saint Pères », io acquistavo, fino a un mese fa, quattro tagliandi, a 0,25 Franchi: adesso, devo acquistarne cinque, per lo stesso percorso, a 0,50 franchi ognuno (il che fa circa trecento lire). Attraverso questo gioco sottile e complicato della nuova divisione dei percorsi, mi sono accorta che lo aumento del 60 % arriva fino a punte del 116 e anche del 124 per cento sui piccoli tragitti, che sono diventati i più costosi Sui cartelli che segnalano le nuove tariffe, affissi con bella evidenza in ogni stazione una parola sola: « Voleurs » (ladri). Mi pare « una parola di ordine » appropriata: essa solleva infatti un assenso spontaneo in chiunque, francese o straniero, tornati dalle ferie si avvicini ad un botteghino di metrò.

Bel ritorno, dunque. Ma bastasse l'aumento dei trasporti. Gli alloggi, l'elettricità, il gas, l'acqua sono stati maggiori. La padrona di casa mi ha accolto arcigna — come se fossi responsabile io dell'impennata dei prezzi — e mi ha preannunciato un aumento dell'affitto. I fitti nei vecchi immobili sono stati maggiorati dal 5 al 15 %: infatti, l'elettricità è maggiorata del 4,8% in media e il gas dell'1,85 %. A questo si aggiunga il rincaro infido e praticamente incontrollabile dei generi alimentari: un chilo d'uva bianca costa 4,50 franchi, vale a dire circa 600 lire; i pomodori da sugo trecento lire, un piede di lattuga più di cento lire. Un bello spirito afferma che, ormai, a Parigi è meglio andare in trattoria per mangiare, e prendere un taxi per muoversi. Ma costui non ha ancora messo piede nei ristoranti, dove ormai un pasto corrente (e abbastanza insipido) composto da antipasto, carne, frutta e un quarto di vino costa, anche in un bistrò infimo, una ventina di franchi (vale a dire 2500 lire).

Poiché la Francia sotto De Gaulle è più eterna che mai, essa può ancora andare a piedi, tenere un po' meno alla bistecca, e pensare di più al Quebec. E' quello che si potrebbe commentare. Ma il ragionamento non convince affatto i francesi. Soprattutto se si pensa che questo disastroso aumento della vita, verificatosi dal primo al 31 agosto, quasi di soppiatto, è stato preparato da quella riforma della sicurezza sociale, che mena un colpo di bastone sul bilancio di trentaquattro milioni di cittadini mutuati imponendo loro un aumento delle quote e una riduzione dei rimborsi I decreti a venire, dopo tale riforma, diminuiranno dall'80 al 70 % il tasso di rimborso delle spese mediche e dentarie, dal 100 all'80 % il rimborso di certe spese di ospidalizzazione. Aumenteranno del 6, 6,5 % i versamenti a carico dei mutuati. L'indennità per le cure termali e già stata soppressa. Sui prodotti farmaceutici una commissione apposita ridurrà le medicine rimborsabili

Per quanto concerne gli automobilisti, la sicurezza sociale non intende coprire più tutte le spese causate dagli incidenti stradali. Le compagnie di assicurazione sono così tenute a prenderne una parte a loro carico. Di conseguenza la polizza di assicurazione aumenterà del 5-5,2 %. Se una donna sposata riceve adesso l'assegno per il salario unico familiare, essa cesserà di percepirlo se non ha bambini, non appena i decreti entreranno in vigore. Un colpo qua, un colpo là si arrotonda la cifra che il governo riesce a detrarre ai lavoratori.

Maria A. Maccioccchi

Doni di Niemoller e Kent (Premi Lenin) ai vietnamiti

MOSCA, 4.

La TASS riferisce che il pastore Martin Niemoller, Premio Lenin per la pace, ha deciso di donare 5000 rubli del premio alla Croce Rossa Nordvietnamita. L'artista americano Rockwell Kent, egli pure insignito quest'anno del premio Lenin, ha donato 10.000 rubli alle donne e ai bambini delle regioni del Sud Vietnam liberate dal FNL.

Collegio « G. PASCOLI » Cesenatico (Forlì) - Telefono 80 236

Collegio « D. RORAI » Rovigo - Via Silvestri n. 9, Telef. 24 800

Collegio « G. PASCOLI » Ponticella di San Lazzaro di Savena (Bologna), Telef. 47.47.83

Collegio « A. PAPA » n. 22, Telef. 32 28.76 Milano - Viale A. Papa

Scuola media e Liceo scientifico parificati - Ogni ordine di Scuola - Recupero anni - Ritardo servizio militare - Chiedere programma - CASELLA POSTALE 1092 - BOLOGNA A. D.