Ricevuto ieri da Paolo VI

L'inviato di Atenagora in Vaticano

Riserve del Patriarca Alessio sul previsto incontro di Gerusalemme

Il metropolita di Tiatira Atenagora, già arcivescovo del Canadà ed attualmente arcivescovo greco-ortodosso di Gran Bretagna, delegato ufficiale del patriarca ecumenico Atenagora e del santo sinodo della Chiesa ortodossa di Costantinopoli, è stato ricevuto ufficialmente, ieri mattina, da Paolo VI.

«Motivo della visita — precisa un comunicato del Vaticano — era di prendere contatto col Santo Padre e con i suoi collaboratori su di un possibile incontro in Terra Santa tra il Santo Padre e il patriarca Atenagora. La visita odierna — rileva poi il comunicato — riveste un significato speciale, perchè è la prima volta, dopo alcuni secoli, che giunge a Roma un rappresentante ufficiale del patriarcato di Costantinopoli. Il metropolita ha rivolto al Santo Padre un indirizzo, al quale il Papa ha risposto con parole di ringraziamento; è poi seguito un affabile colloquio».

Quindi Paolo VI ha regalato ad Atenagora una croce pettorale, e gliene ha consegnata un'altra per il metropolita Militon, che avrebbe dovuto anch'egli venire a Roma, e ne è stato impedito all'ultimo momento da gravi ragioni.

La pubblicità data all'avvenimento, il tono solenne e insieme amichevole del comunicato, lo scambio di cortesie e di doni, tutto concorre a dimostrare che in questi ultimi giorni le trattative per giungere ad un incontro fra il patriarca Atenagora, capo spirituale degli ortodossi, e Paolo VI, hanno fatto progressi decisivi. E' chiaro ormai che solo un impensabile colpo di scena potrebbe impedire al Pontefice romano e al patriarca (che è una specie di «papa ortodosso») di pregare insieme sulla tomba di Cristo, a Gerusalemme.

Ciò non significa che i rapporti fra cattolici e ortodossi siano destinati a diventare cordialissimi in breve lasso di tempo. Le diffidenze reciproche sono ancora forti, e specialmente in Palestina una vera e propria sorda lotta religiosa oppone i diversi gruppi cristiani. D'altronde proprio ieri il patriarca ortodosso di Mosca, Alessio, ha indirizzato ad Atenagora un messaggio nel quale afferma — a quanto riferiscono note di agenzia — «che la chiesa ortodossa russa considera lo incontro del patriarca di Costantinopoli con Papa Paolo VI come un'iniziativa personale.

Il messaggio precisa, in proposito, che la chiesa ortodossa russa si attiene all'accordo che impegna tutte le chiese ortodosse ad iniziare, «a tempo debito, con la chiesa romana cattolica, un dialogo che si svolga su un piano di uguaglianza e sia accuratamente preparato».

Concludendo il patriarca Alessio afferma che l'incontro programmato tra Atenagora e Paolo VI «non ha nulla a che vedere» con le decisioni prese a Rodi dal Sinodo ortodosso.

Nei giorni scorsi, del resto, il Papa stesso ha ribadito con forza che la Chiesa cattolica si considera la vera e sola Chiesa di Cristo, ciò che era stato considerato come una improvvisa chiusura nei confronti dei «fratelli separati».

Si trattava, invece, probabilmente, di una «dichiarazione di fedeltà ai principi», fatta proprio alla vigilia dell'incontro con il metropolita, sia (forse) per non creare «pericolose illusioni» nell'interlocutore ortodosso, sia (sempre forse) per acquietare i «duri» della curia romana. Certo, la rete dei rapporti fra la Chiesa cattolica e l'ortodossia appare complicata, in parte misteriosa, e sempre piena di sorprese.

Magico e sorprendente il potere imbiancante del Clinex Liquido. Il prodotto che pulisce a fondo i denti artificiali conservandone il colore originale. Dentiere rese opache dal tempo ritornano attraenti in pochi istanti; senza metodi complicati. Illuminate il vostro sorriso con Clinex Liquido! In vendita nelle farmacie.

clinex

PER LA PULIZIA DELLA DENTIERA

Le vittime sono 155 e non 127

«Lakonia»: aumentato il numero dei morti

Ieri un gruppo di 47 superstiti del «Lakonia» (eccone alcuni nella foto) è transitato per l'aeroporto di Fiumicino proveniente da Lisbona e diretto ad Atene. Riferiranno sul naufragio alla commissione d'inchiesta nominata dal governo greco

ATENE, 28

I morti del «Lakonia» sono 155 e non 127. La nuova cifra è stata fornita dalla società armatrice del piroscafo, — la «Greek Line» — oggi, dopo che ieri era già stata fornita la cifra definitiva di 127 vittime. La rettifica si è resa necessaria dopo che è stato accertato che a bordo della nave si erano imbarcati anche alcuni parenti di membri dell'equipaggio i quali — non si conosce bene a che titolo ed in quali circostanze — si erano associati alla crociera.

Come si ricorderà il piroscafo fu investito domenica scorsa da un furioso incendio mentre navigava 180 miglia a nord dell'isola di Madera. Aveva a bordo 1.048 persone. Oltre seicento di esse erano crocieristi inglesi che si recavano alle Canarie ed alle Azzorre per una crociera natalizia. A bordo della nave si trovavano anche sette italiani, tutti scampati al sinistro.

«Io c'ero»

Luigi Ruzzi, arrivato ieri sera a tarda ora a Genova, ha descritto drammaticamente le principali fasi dell'incendio sviluppatosi sul «Lakonia». Tra l'altro ha detto che la causa per la quale una buona parte dei naufraghi persero la vita è dovuta al fatto che le navi accorse all'S.O.S. non si avvicinarono alle fiamme temendo le esplosioni.

Ed ecco il racconto del Ruzzi: «L'incendio si verificò verso le 23 del 22 dicembre, nel retrobottega del salone del parrucchiere per signora, in un ponte inferiore della nave. Due ponti più sopra, nel grande salone delle feste, si stava svolgendo un gran gala. Tutti erano in abito da sera. Io avevo finito il mio turno di servizio e mi trovavo in cabina a riposare. L'allarme fu dato circa una ora dopo, a mezzanotte. Un cameriere si avvide della colonna di fumo che usciva da un corridoio. Le fiamme avevano avuto il tempo di covare tra i tendaggi e le sovrastrutture di legno, ed ora esplodevano furiose, alimentate dal vento che filtrava dagli oblò.

«Subito fummo radunati tutti, passeggeri ed equipaggio, sul ponte-lance e, seguendo scrupolosamente gli ordini impartiti con calma dal comandante, i marinai incominciarono a calare in mare le lance. Il "Lakonia" era munito di diciotto lance, ciascuna delle quali capace di trasportare 60-70 persone più una decina di membri dell'equipaggio addetti ai remi, ed un ufficiale con mansioni di comando. Quindi, su quelle lance che fu possibile calare in mare (alcune, a proravia, erano già state raggiunte dalle fiamme), presero posto il maggior numero di passeggeri possibile. Ma, ovviamente, su ognuna di esse, come del resto è indispensabile, presero posto dieci membri dell'equipaggio. Ed ecco perché taluni, a torto ed ignorando i regolamenti della vita di bordo, hanno parlato di "fuga" dell'equipaggio. Nessuno è fuggito, ma tutti hanno fatto il loro dovere eseguendo gli ordini del comandante. Quando tutte le lance furono riempite di gente, e si furono allontanate, ci accorgemmo di essere rimasti a bordo circa in 300, tra passeggeri e membri dell'equipaggio. Tutti e sette noi italiani eravamo rimasti a bordo. Ricordo che, accanto a me, era il commissario-capo Boggetti, tranquillo e sereno. Indossava un maglione accollato e si adoperava per mantenere la calma.

«Così passarono quattro ore interminabili. All'alba, finalmente, intirizziti dal freddo, ma ancora tutti salvi (fino allora non c'erano stati né morti né feriti), ci accorgemmo che due navi erano arrivate e si trovavano a circa sei o sette miglia dal "Lakonia". Ma proprio in quel momento (noi eravamo tutti asserragliati a poppavia, perché la prora stava bruciando) udimmo le esplosioni. Le fiamme avevano raggiunto i serbatoi di nafta. Potevamo saltare in aria da un momento all'altro e forse la nafta fiammeggiante si sarebbe sparsa sulla superficie del mare e saremmo morti tutti bruciati. Di fronte a questa spaventosa prospettiva, che ormai non pareva lasciare dubbi, il comandante, levatosi in mezzo a noi, disse: "Dobbiamo abbandonare la nave. Siamo nelle mani di Dio".

«Allora ciascuno di noi, marinai, camerieri, passeggeri, afferrò quel che poteva, pezzi di legno, sedie, tavolini, e si tuffò nelle acque gelide avvinghiato agli improvvisati "salvagente", sperando che fossero sufficienti a tenere a galla una persona fino alla salvezza. Fu per molti la fine: molti fra coloro che si erano tuffati in mare morirono in pochi minuti, chi affogato, non essendo esperto del nuoto, chi assiderato per il freddo. Uno spettacolo spaventoso. E dalle navi vicine non partiva nessuna lancia, nessuno veniva in nostro aiuto. Ricordo che io ero aggrappato ad un tavolino, assieme ad un greco. E nuotavamo disperatamente per allontanarci dalla nave, temendo che da un momento all'altro esplodesse. E questa paura dovevano averla evidentemente anche quelli delle navi che avrebbero dovuto soccorrerci. Esse infatti non si avvicinarono, temendo di venire coinvolte nella possibile esplosione. Così morirono in maniera atroce diecine e diecine di persone. Ad un tratto persi i sensi. Mi ritrovai parecchie ore dopo, a bordo della motonave britannica "Montcalm". Vicino a me c'era il mio collega Tarabella. Mi raccontò che io ero stato soccorso da una lancia della "Montcalm" dopo essere rimasto cinque ore in acqua, che il greco era morto e che credevano che fossi morto anch'io. Poi qualcuno si accorse che il mio cuore batteva debolmente ed incominciarono a massaggiarmi, finché, nel delirio, mi misi ad urlare come un pazzo. Ero salvo...».

Appena terminata l'opera di salvataggio e mentre si stava ancora tracciando un primo, provvisorio bilancio delle vittime e dei danni, si è scatenata — in particolare sulla stampa inglese — una violentissima polemica sulle condizioni e sull'efficienza della nave da un lato e sul comportamento dell'equipaggio verso i passeggeri dall'altra.

Per quel che riguarda il primo punto le responsabilità della «Greek Line» appaiono molto pesanti. La nave era vecchia. Era stata costruita più di trenta anni fa e già mentre batteva bandiera olandese, in un viaggio alla volta dell'Australia, fu investita da ben sei incendi. Tanto che il capitano che allora era al comando decise di interrompere il viaggio e fece ritorno ad Amsterdam. Pur sottoposta di recente a dispendiosi lavori di ammodernamento nulla fu fatto per adeguare alle nuove esigenze della navigazione di crociera l'apparato antincendio. Invece del più moderno e sicuro «sistema a pioggia» (non appena la temperatura sale oltre un certo limite in un qualsiasi ambiente della nave apposite tubature che corrono lungo il soffitto provvedono a irrorare il locale in modo da spegnere immediatamente qualsiasi focolaio di incendio) a bordo del «Lakonia» funzionava (e funzionava male) un sistema di «fustbili» i quali, in caso di aumento della temperatura, avrebbero dovuto mettere in azione le suonerie di allarme. Avrebbero, abbiamo detto: pare infatti che a bordo della nave greca, nell'istante in cui le fiamme son divampate, nessun allarme è risuonato.

Inchieste

In seguito alla sciagura sono state reclamate due inchieste. La prima è quella — già praticamente aperta di fronte alla commissione di controllo del porto del Pireo — promossa dal governo greco. Il «Lakonia» batteva infatti la bandiera ellenica. La seconda è quella che è stata richiesta dall'opposizione laburista al parlamento britannico e che il premier inglese Home non ha affatto respinto. Gli inglesi ritengono di aver diritto a indagare sull'accaduto in quanto la crociera è stata organizzata in Inghilterra (il «Lakonia» era partito da Southampton) e la maggioranza dei passeggeri a bordo era di nazionalità britannica.

Le due inchieste dovrebbero dire anche una parola definitiva circa il comportamento dell'equipaggio al momento del sinistro. Due tesi si fronteggiano: quella di alcuni passeggeri (e non sono molti) i quali accusano i marinai del «Lakonia» di non aver assistito in maniera adeguata i crocieristi e di essersi sopratutto preoccupati di salvare la propria pelle. L'altra — sostenuta da molti passeggeri, dal capitano della nave Mateos Zarbis, dagli ufficiali e da altri numerosi testimoni — afferma invece che, ad eccezione di qualche deplorevole episodio, il comportamento dell'equipaggio non è venuto meno alle tradizioni di abnegazione e di sacrificio della marina internazionale.

Ipotesi di due scienziati americani

Marte inaccessibile per i gas soffocanti

Un «Mariner» USA nel 1965 per esplorare le vicinanze del pianeta

Nostro servizio

WASHINGTON, 28.

L'ipotesi che l'atmosfera del pianeta Marte sia satura di gas soffocanti e velenosi è stata affacciata da due scienziati americani nel corso di una riunione della società astronomica americana a Washington. Se questa ipotesi, che gli autori della relazione hanno affermato basarsi su rigorose analisi spettroscopiche, dovesse risultare fondata, si potrebbe abbandonare qualunque speranza «fantascientifica» di andare ad abitare su Marte. Non solo, ma l'intera teoria sulla esistenza sul pianeta di una qualunque forma di vita simile alla nostra cadrebbe di schianto.

Tale teoria, come è noto, viene suffragata principalmente dalla osservazione di macchie di colore variabile sulla superficie del pianeta. Macchie azzurre sono state attribuite alla presenza di acqua, macchie bianche a neve. La supposta presenza dell'acqua è considerata la base di qualunque forma di vita sul pianeta. Tuttavia sono state notate dagli astronomi nubi giallastre vagare sulla superficie di Marte. Gli astronomi «ottimisti» le hanno attribuite a «polvere».

I due scienziati americani Sebastian Karrer, un chimico, e Carl C. Keiss, un astronomo, sono però molto pessimisti. Hanno dichiarato nella loro relazione che quelle nubi giallastre sono in realtà formate da gas, principalmente ossido di azoto (NO). Quanto alle macchie azzurre e bianche, non si tratterebbe di acqua e neve, ma dell'aspetto che assumono altri composti ossigenati dell'azoto alle diverse temperature. Tali composti ossigenati dell'azoto sono allo stato gassoso, irrespirabili e soffocanti. Ne hanno qualche esperienza gli abitanti delle moderne città industriali, infestate dallo smog.

Karrer e Keiss hanno affermato che l'analisi spettroscopica dell'immagine telescopica di Marte, mostra in corrispondenza dei punti in cui sono più dense le «nubi gialle», un andamento simile a quello della immagine spettroscopica dell'ossido di azoto. Karrer può considerarsi particolarmente esperto nel campo di studi sullo azoto. Egli è ritenuto un pioniere dei processi attraverso i quali l'industria chimica americana è riuscita a «catturare» in quantità economicamente significativa lo azoto dell'atmosfera. L'azoto costituisce infatti il 78 per cento della miscela gassosa della atmosfera terrestre. Allo stato puro l'azoto non è velenoso, ma semplicemente neutro rispetto alle necessità della respirazione umana. Nella ricca serie dei suoi composti con l'ossigeno, lo azoto diventa però velenoso o soffocante.

Kiess è un astronomo dell'osservatorio del «Georgetown College». Naturalmente l'ipotesi di Karrer e Kiess sulla natura chimica dell'atmosfera di Marte, per trasformarsi in teoria accettabile dalla generalità degli studiosi, ha bisogno di una prova di laboratorio. I due scienziati americani hanno annunciato di creare uno «smog» marziano artificiale con ipoazotide ed altri composti ossigenati dell'azoto, che riproduca le condizioni di temperatura e di pressione esistenti attorno al pianeta. Le variazioni di colore di tale «smog» dovrebbero corrispondere a quelle osservate dagli astronomi nella immagine telescopica del pianeta.

Questa indagine si rivelerà particolarmente importante in vista dei progetti di fare atterrare su Marte un laboratorio per lo studio delle condizioni ambientali. Nei giorni scorsi è stata a questo proposito avanzata la teoria che l'atmosfera di Marte, qualunque siano i gas che la compongono, è troppo rarefatta per consentire un normale atterraggio a volo planato o con paracadute.

Gli Stati Uniti contano di esplorare le vicinanze di Marte lanciando il prossimo novembre due sonde spaziali «Mariner», che dovrebbero raggiungere le vicinanze di Marte nel marzo 1965.

Richard Blakeslee

Sofia

Depone un'amica di Gheorghiev al processo

SOFIA, 28

Stamani, al processo a carico dell'ex diplomatico Assen Gheoghiev, è stato di scena Donka Karabasceva, una delle due donne di cui il servizio di spionaggio americano organizzò i viaggi negli Stati Uniti, perchè potesse trascorrervi le vacanze con l'imputato, allora consigliere presso la rappresentanza bulgara all'ONU nonchè amante della stessa Karabasceva.

La teste — laureatasi in medicina — ha detto di conoscere l'imputato dal 1928 quando entrambi erano studenti. Spesso trascorrevamo insieme le feste perchè le loro famiglie erano amiche. Dopo il 1950, tra i due i rapporti divennero più stretti. Decisero di divorziare per poi sposarsi. Nel 1956, Georghiev però, partì con la moglie alla volta di New York. Nel luglio del 1957 la Karabasceva giunse a Parigi per partecipare ad un convegno dell'UNESCO sulla utilizzazione degli isotopi in medicina, la sua specializzazione. Rimase a Parigi fino al 1959, grazie all'aiuto del Georghiev.

La teste ha raccontato che per tre volte da Parigi, si recò negli Stati Uniti per trascorrervi alcune settimane di vacanza su invito dell'imputato. Il viaggio di andata e ritorno avveniva in un aereo speciale, un Caravelle, dove la Karabasceva viaggiava da sola con un passaporto falso intestato a Margareth Anne Sadler. Cominciò a sospettare, dice, della vera attività del suo amico solo nel 1958.

Nel corso dell'udienza Gheorghiev ha dichiarato di aver formulato prima del jugoslavo Gilas la teoria delle «nuove classi» (lavoratori manuali e intellettuali) nei regimi socialisti.

Disperso un mercantile spagnolo

MADRID, 28

Nessuna traccia e nessuna notizia del mercantile spagnolo «Castillo de Montjuich». Si tratta di un cargo di 10.300 tonnellate che ha lasciato il porto di Boston il 5 dicembre scorso con 37 uomini di equipaggio a bordo ed un carico di 9.000 tonnellate di cereali.

L'ultimo segno di vita era pervenuto dalla nave, il 14 dicembre, quando il marconista del mercantile aveva comunicato che le sue apparecchiature radio non funzionavano a dovere.

Un incrociatore e due fregate della marina militare spagnola che per 24 ore hanno ieri incrociato nella zona alla ricerca del cargo hanno avvertito le autorità di non aver notato traccia alcuna della nave scomparsa.

UN REGALO VERAMENTE NUOVO

POLJOT

e tutta la gamma degli orologi sovietici di alta precisione

Fateli controllare elettronicamente dal Vostro orologiaio e Vi accorgerete che POLJOT non spacca il secondo, lo elimina!

Importatore esclusivo: INTERCOOP - Via A. Guattani, 9 Telefono 850190 - ROMA

In vendita presso i migliori orologiai

FINALMENTE SVELATI SENZA STORTURE E FALSI PREGIUDIZI I MISTERI DEL SESSO!

La Società Editrice M.E.B. è lieta di presentare due volumi di sensazionale interesse:

EDUCAZIONE SESSUALE DEI GIOVANI

Pagine 200 - L. 1.200

EUGENICA E MATRIMONIO

Pagine 100 - L. 1.000

Essi trattano tutti gli argomenti relativi al sesso come la riproduzione, l'eredità morbosa, la unione fra consanguinei, i cambiamenti di sesso, le anomalie sessuali, le malattie veneree, ecc. ecc. Contengono inoltre illustrazioni particolareggiate degli apparati genitali maschili e femminili e altre di grande interesse. I due volumi vengono offerti eccezionalmente a LIRE 1.700 anzichè a LIRE 2.200.

Approfittate di questa occasione che non verrà ripetuta ed inviate subito un vaglia di L. 1.700, oppure richiedeli in contrassegno a:

CASA EDITRICE M.E.B. Corso Dante, 73/U TORINO

I due volumi, data la delicatezza della materia trattata, Vi verranno spediti in busta bianca chiusa, senza altre spese al vostro domicilio

Le Baiser - A. Rodin - Musée du Luxembourg - Foto Alinari

... però fai attenzione che sia

prodotto originale BORGHETTI

AVVISI ECONOMICI

2) CAPITALI - SOCIETA' L. 50

A.A. PRESTITI rapidi a tutti S.P.E.M. Firenze - Piazza S. Croce 18 tel. 28.45.12 - GROSSETO - Via Telamonio 4/c.

4) AUTO-MOTO-CICLI L. 50

ALFA ROMEO VENTURI LA COMMISSIONARIA più antica di Roma - Consegne immediate, Cambi vantaggiosi, Facilitazioni - Via Bissolati 24.

AUTONOLEGGIO RIVIERA ROMA

Prezzi giornalieri feriali: (inclusi 50 km.)

FIAT 500/D	L. 1.200
BIANCHINA	» 1.300
BIANCHINA 4 posti	» 1.400
FIAT 500/D Giardinetta	» 1.450
BIANCHINA Panoram.	» 1.500
BIANCHINA Spyder Tetto Invernale	» 1.600
BIANCHINA Spyder	» 1.700
FIAT 750 (600 D)	» 1.700
FIAT 750 Multipla	» 2.000
ONDINE Alfa Romeo	» 2.100
AUSTIN A-40/S	» 2.200
FORD Anglia de Luxe	» 2.300
VOLKSWAGEN 1200	» 2.400
SIMCA 1000 G.L.	» 2.400
FIAT 1100/Export	» 2.500
FIAT 1100/D	» 2.600
FIAT 1100/D S.W. (Familiare)	» 2.700
GIULIETTA Alfa Romeo	» 2.800
FIAT 1300	» 2.900
FIAT 1500	» 3.000
FORD CONSUL 315	» 3.100
FIAT 1500 Lunga	» 3.200
FIAT 1800	» 3.300
FIAT 2300	» 3.600
ALFA ROMEO 2000 Berlina	» 3.700

Tel. 420.942 425.624 - 420.819

7) OCCASIONI L. 50

VISITATECI!!! VIA PALERMO 65, troverete vere occasioni ogni OGGETTO REGALI!!!

ORO acquisto lire cinquecento grammo. Vendo bracciali, collane ecc., occasione 550. Faccio cambi. SCHIAVONE - Sede unica MONTEBELLO, 88 (telefono 480.370).

AVVISI SANITARI

ENDOCRINE

studio medico per la cura delle «sole» disfunzioni e debolezze sessuali di origine nervosa, psichica, endocrina (neurastenia, deficienze ed anomalie sessuali). Visite prematrimoniali. Dott. F. MONACO Roma, Via Viminale, 38 (Stazione Termini) - Scala sinistra - piano secondo int. 4. Orario 9-12, 16-18 e per appuntamento escluso il sabato pomeriggio e i festivi. Fuori orario, nel sabato pomeriggio e nei giorni festivi si riceve solo per appuntamento. Tel. 471 110 (Aut. Com. Roma 16020 del 28 ottobre 1956)

Medico specialista dermatologo DOTTOR DAVID STROM

Cura sicura (ambulatoriale senza operazione) delle EMORROIDI e VENE VARICOSE

Cura delle complicazioni: ragadi, flebiti, eczemi, ulcere varicose

DISFUNZIONI SESSUALI VENEREE, PELLE

VIA COLA DI RIENZO n. 152

Tel. 354.301 - Ore 8-20; festivi 8-13 (Aut. M. San. n. 770/255133 del 29 maggio 1959)