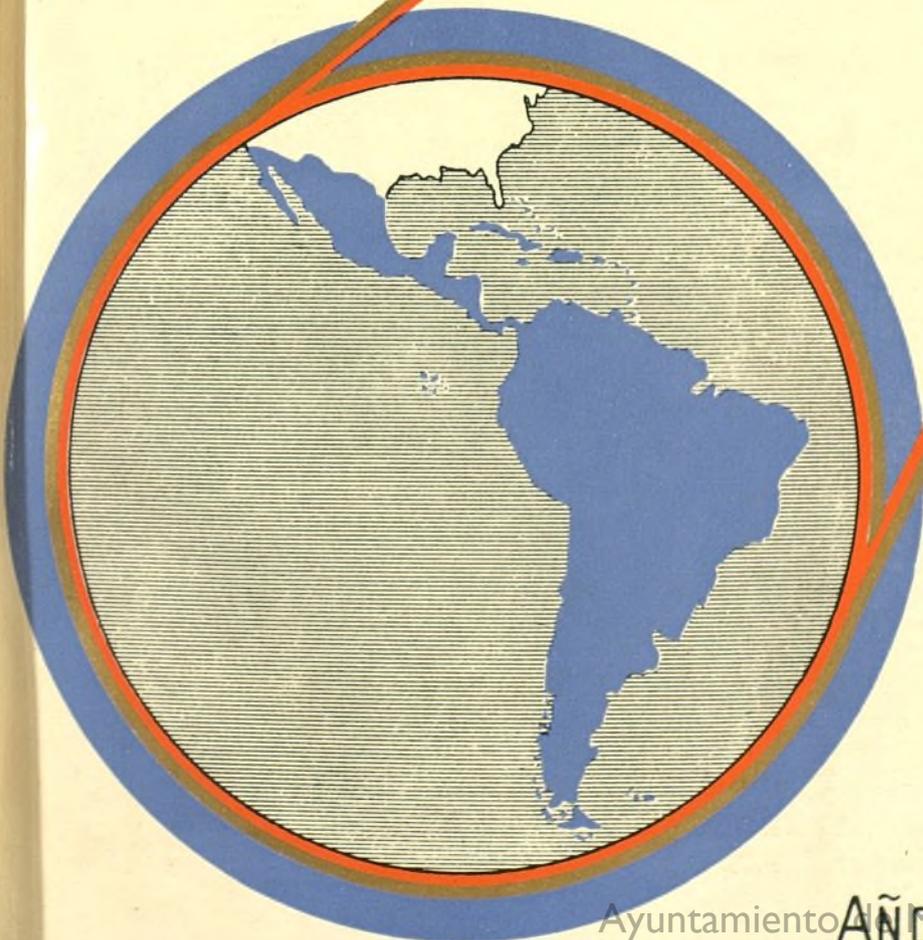


REVISTA ALEMANA



N.º 9/10

Ayuntamiento de Madrid **AÑO 2** **MARZO** 1934

LA PASIÓN en OBERAMMERGAU

DEL 21 MAYO AL 23 SEPTIEMBRE 1934

1 6 3 4 1 9 3 4



¡Alemania os invita !



Informes y folletos: Agencia General de los Ferrocarriles Alemanes Oficina de Información A. M. Delfino & Cia., S.A., Calle Florida 439, Buenos Aires



Este es el cartel con que la Central de los Ferrocarriles Alemanes hace propaganda por el Drama de la Pasión
Ayuntamiento de Madrid

REVISTA ALEMANA

Redacción y Administración: IBERO-AMERICA-VERLAG, Börsengebäude, 3er piso, Hamburgo 11. Dirección Telegráfica: Ibero-Verlag Hamburgo — Cuenta Corriente con Dresdner Bank, Hamburgo — Director y Redactor Jefe: DR. G. KURT JOHANNSEN. Jefe de la Sección Técnica y de Publicidad: ALFRED GERBERDING — Precio de la suscripción: Rm. 7.50 por seis números

AÑO 2

HAMBURGO, MARZO 1934

N.º 9/10

ÍNDICE

¿Por qué se retiró Alemania de la Liga de las Naciones? por el Dr. JOSEPH GOEBBELS, Ministro de Propaganda e Ilustración Popular de Alemania	1
El Concordato de Alemania con la Santa Sede por el Vicecanciller FRANZ VON PAPEN	4
La Reconstrucción del Reich por el Dr. G. SCHLOTTERER, Presidente del Departamento de Economía de Hamburgo	6
El primer año de existencia del Tercer Reich — Paz con el exterior — Unión en el interior por el Dr. G. KURT JOHANNSEN	10
Carácter y cometido de la SA por ERNST RÖHM, Jefe de la SA	13
2700000 menos de desocupados en Alemania en catorce meses	15
Socialismo de hecho por ALFREDO GERBERDING	18
Alemania lucha por la igualdad de sus derechos y por su seguridad por el Dr. K. SCHWENDEMANN, Consejero de Legación	20
El punto de vista alemán sobre la cuestión del Sarre	22
Trigésimo aniversario de la paz en Venezuela	24
Ernesto Quesada †	25
Duelo en el Instituto Tropical de Hamburgo	26
General Rafael Leónidas Trujillo y Molina, Presidente de la República Dominicana	27
El sesquicentenario del Natalicio del Libertador Simón Bolívar y el cumpleaños del Benemérito General Juan Vicente Gómez	28
Mirando al porvenir — Alemania y el mundo ibérico por JOAQUÍN LECANDA, Capitán del Ejército Español	29
La fiesta de la raza en Hamburgo	29
Las bodas de plata de la Rehabilitación Nacional de Venezuela	30
Los nuevos Ministros de Alemania en Argentina y México	31
La doctora María Angélica Carrillo, de Quito	32
Nuevo Decano del Cuerpo Consular de Hamburgo	33
El «Hamburgisches Weltwirtschafts-Archiv» (Archivo de Economía Mundial de Hamburgo) cumple 25 años de existencia	34
Oberammergau y las solemnes representaciones de la Pasión	36
Una campana convocará a los participantes de los Juegos Olímpicos de 1936 en Berlín	41
La Biblioteca del Instituto de Economía Mundial y Tráfico Marítimo, de Kiel, y los países ibero-americanos por el Dr. OTTO IDEN, Bibliotecario de dicho Instituto	42
La gran ofensiva económica del Gobierno Hitler	44
La misión del Banco del Reich en la nueva Alemania por el Dr. HJALMAR SCHACHT, Presidente del Reichsbank	47
El exportador alemán y el intercambio internacional de mercancías por KURT JUSTUS, Presidente de la Unión de Exportadores Hamburgueses	48
Hamburgo, puerto mundial y centro de comercio universal por CARL VINCENT KROGMANN, Burgomaestre Regente de Hamburgo	51
Las Actividades de Bremen por el Senador O. BERNHARD	57
Alargamiento de los transatlánticos del tipo «Ballin»	61

REVISTA ALEMANA

<i>Camión para el transporte de vagones de ferrocarril</i>	65
<i>Aspectos de las vías automovilistas alemanas</i> por el Dr. WOLFGANG PETERS	68
<i>El desarrollo de la aviación sin motor alemana</i> por WOLF HIETH	71
<i>Perfeccionamiento de las comunicaciones marítimas con Sudamérica</i>	74
<i>Un interesante cuadro de la evolución de una rama de la industria de exportación alemana</i>	77
<i>El tráfico aéreo entre Europa y Sudamérica</i> por el Barón VON DER GOLTZ	78
<i>La carrera de dos mil kilómetros por comarcas alemanas</i> por KARL-WILHELM OSTWALD	80
<i>Bibliografía</i>	82

Revista Alemana

Año 2 · N.º 9/10
Hamburgo, Marzo 1934

Redacción y Administración: IBERO-AMERICA-VERLAG, Börsengebäude, 3er piso, Hamburgo 11 — Dirección Telegráfica: Ibero-Verlag Hamburgo — Cuenta Corriente con Dresdner Bank, Hamburgo — Director y Redactor-Jefe: DR. G. KURT JOHANNSEN
Jefe de la Sección Técnica y de Publicidad: ALFRED GERBERDING — Precio de la suscripción: Rm. 7.50 por seis números

¿Por qué se retiró Alemania de la Liga de las Naciones?

Por el Dr. JOSEPH GOEBBELS, Ministro de Propaganda e Ilustración Popular de Alemania

POCO a poco ha venido acostumbrándose la nueva Alemania a que gran parte del extranjero critique todos sus actos en forma por demás malévol. De ahí que no sorprendiese mucho que la retirada de Alemania de la Liga de las Naciones se calificara de «mala voluntad» y hasta como una amenaza para la paz europea. Convénzanse los verdaderos amigos de la paz, en todas partes del mundo, de que no hay nada más peligroso para la misma que esta atmósfera de inquietud y desconfianza creada con tales noticias alarmantes en que Alemania tiene que desempeñar el papel del coco.

Es muy satisfactorio que, precisamente a raíz de nuestra retirada de Ginebra, se impusiera pronto un juicio mucho más apacible y que no faltaran voces que manifestaran cierta comprensión para las razones de nuestro proceder. Es que en el tiempo, relativamente corto, de su existencia, la Liga de las Naciones ha demostrado, demasiadas veces, su insuficiencia para que no la miren con ojos críticos hasta los partidarios más convictos de las ideas en que se funda. Pues bien, a pesar de que para todos los partícipes, la existencia de la «Liga de las Naciones» es más un motivo de turbación que de entusiasmo, Francia e Inglaterra se han decidido por que se mantuviese la institución ginebrina. Ahora, para no hacer aparecer, con demasiada claridad, como torso a esta institución, en la cual cuatro grandes potencias ya no forman más parte, se ha ensayado repetidamente valorar la retirada de Alemania como maniobra táctica o como un ademán oportuno, expresando la esperanza que, en el transcurso de los dos años en que jurídicamente todavía figura como miembro, el fugitivo volverá a ocupar su asiento en el Pleno. Estas esperanzas son erradas y podrían hasta causar serios desengaños. *Alemania se retiró porque se ha divorciado, en su fuero interno, de la Liga de las Naciones que jamás ha podido disimular el espíritu de 1919, año de su nacimiento, y a la cual ni la participación de Alemania ha podido dar otra forma u otro contenido.*

Sería injusto desconocer los sublimes ideales a que aspiraban, en su tiempo, los autores anglosajones del proyecto de la Liga de las Naciones. Mas, lo que se ha tornado esta idea con su verificación debía de servir de enseñanza duradera a los reformadores demasiado fogosos del mundo si es que estas gentes no estuviesen cegadas, por naturaleza, ante la realidad de las cosas. El pacto de la Liga de las Naciones inicia, como parte primera, el tratado de Versalles. Es el manto moral de los 440 artículos de la más despiadada venganza.

La idea del profesor americano vino a dar en las manos de los realpolíticos franceses. Ellos, que al principio contemplaban con cierta frialdad este entusiasmo, se percataron muy pronto de la ocasión singular que ofrecía para realizar y perpetuar la paz del dictado. La Liga de las Naciones nació como Liga de los Vencedores. Los vencidos de la guerra mundial, como moralmente desacreditados, no podían formar en ella. Y después de su admisión ¿es que se ha apartado jamás de este dualismo la atmósfera ginebrina? Alemania conceptúa que

la Liga de las Naciones ha seguido y seguirá hasta el final su rumbo conforme a la ley bajo la cual lo ha emprendido.

Al proclamar, el 14 de febrero de 1919, el pacto de la Liga de las Naciones, ésta fué celebrada como «ente vivo», destinado a presenciar la evolución pacífica de la sociedad de los Estados del orbe. La historia de la evolución de este ser vivo es extraña. Jamás ha llegado más allá de las impresiones de su niñez. Alemania ha sucumbido a las consecuencias de una constelación *sin precedentes* en la Historia. Si esta agrupación de potencias fué ya anti-natural durante los cuatro años de su existencia, ¿qué característica merece la intención de perpetuarla? El papel que con el dictado de Versalles fué obligada a representar Alemania no correspondía en absoluto al estado de sus energías internas, a su incólume voluntad de vivir y a su capacidad cultural y económica. El equilibrio del mundo fué destruído radicalmente a causa del resultado de la guerra. La misión, difícil, pero grata, de la Liga de las Naciones podría haber sido la de restablecer, poco a poco, un equilibrio que hubiera permitido a las naciones europeas, protagonistas de la guerra, una convivencia libre de conflictos. En la Historia no hay nada que dure para siempre, todo es evolución, crecimiento, vida. La Liga de Ginebra ha sido siempre un órgano estacionario y jamás ha tenido nociones exactas de su misión verdadera. Así ella misma se ha condenado a la esterilidad.

Cuando en los primeros años postbélicos la guerra continuó con otros medios hasta quedar bien asegurado el botín, *la Liga de las Naciones fué el instrumento de ejecución coercitivo en manos de los vencedores*. No intentamos despertar recuerdos amargos con la enumeración de sus distintas resoluciones. Queremos sólo hacer constar aquí los hechos. Una de las medidas más hábiles fué la consulta a los *neutrales*. Ciertamente es que, al confeccionarse las condiciones de paz, ellos no intervinieron para nada; para su aplicación, empero, su cooperación parecía útil. En virtud de su presencia, las resoluciones ginebrinas se rodeaban del nimbo de la aprobación universal. De este modo fué creada aquella atmósfera típicamente ginebrina en que era difícil guardar una neutralidad despreocupada y en que la presión moral, prepotente, de los Estados vencedores impulsó a varios actos que mejor hubiese sido se hubieran evitado. Mas, sea como sea, lo que se logró fué enredar a los neutrales en las reyertas internacionales, echándoles encima toda suerte de responsabilidades en las comisiones de mandatos y control. Esta circunstancia de haberse subordinado los neutrales a las tensiones de Versalles ha turbado — muy a disgusto de ambas partes —, más de una vez, enojosamente sus relaciones con Alemania, con la cual los unen intereses económicos y políticos análogos.

La entrada de Alemania en la corporación de Ginebra no tuvo éxito. Muy pronto se evidenció la imposibilidad de conseguir una descongestión de la situación europea en favor de una evolución orgánica ulterior. En Alemania emergió el sentimiento como si se hubiese firmado por segunda vez el tratado de Versalles, reconociéndolo ahora también moralmente. De continuo repetíanse las tentativas de constreñirnos a aceptar la mentalidad de los vencedores. Y las actividades prácticas de la Liga de las Naciones durante todos estos años, ¿será preciso hacer mención de ellas? Todos los grandes problemas de transcendencia internacional fueron solucionados sin su ayuda. Cuando en el conflicto chino-japonés se vió por primera vez ante la necesidad de resolver tal problema, fracasó, lo que no podía extrañar a nadie. ¿Y el papel que representó en la cuestión del desarme? Mejor será callarlo.

Alemania ha sacado de la actitud ginebrina las conclusiones que debía a su honor, y no volverá ni podrá volver a Ginebra mientras la Liga de las Naciones siga siendo un instrumento para mantener en vigor el tratado de Versalles. Alemania no está dispuesta tampoco a participar en deliberaciones que no hacen más que adulterar la realidad de las cosas. Instituciones anticuadas han de encontrar su fin natural. La reconstrucción de Europa, obra en que Alemania quiere cooperar, se verificará sólo con justicia y sobre la base de la igualdad de derechos interna y externa.



Editorial A. Pieperhoff
Leipzig

Foto: Wieland Wagner
Bayreuth

Ayuntamiento de Madrid

El Concordato de Alemania con la Santa Sede

Por el Vicecanciller FRANZ VON PAPEN

DESPUÉS del intercambio de los documentos ratificatorios, ha entrado en vigor el Concordato celebrado entre la Santa Sede y Alemania. En virtud del mismo ha llegado a ser realidad un acto diplomático de primer orden y de la más trascendental importancia, se ha dado un gran paso más hacia la verdadera comunidad nacional y la consolidación duradera de la paz confesional en Alemania. Todo el pueblo alemán, sin diferencia de confesiones, ha celebrado con la mayor satisfacción la consumación de esta obra. No habrá persona en Alemania que no esté compenetrada de su extraordinario alcance. En una solemne ceremonia, celebrada con oportunidad del intercambio de los documentos ratificatorios y en presencia del



El Vicecanciller Franz von Papen en su despacho

Nuncio apostólico, la Acción Católica de Berlín expresó espontáneamente al canciller Adolf Hitler el leal y entusiasta agradecimiento de los católicos alemanes. Para apreciar, en toda su importancia, la situación creada en Alemania por el Concordato, es indispensable contemplar las relaciones entre el Estado y la Iglesia católica antes de tomar el poder el nacionalsocialismo. Los gobiernos regionales alemanes celebraban cada uno por sí concordatos con la Santa Sede. Entre ellos Prusia, Baviera y Baden, y un partido político alemán, el partido del centro, guardaba, en cada caso, los intereses de la Santa Sede. Aunque tal representación de ciertos intereses haya sido ineludible en un Estado gobernado en sentido liberal-democrático, no cabe duda de que semejante situación provocara toda una secuela de desagradables y molestas consecuencias, inevitables al mezclarse la religión con actividades políticas partidistas. En atención a la constelación política reinante y por consideraciones políticas de partido, el partido del centro se vió frecuentemente obligado, durante las negociaciones de concordatos anteriores, a hacer concesiones a otros partidos, de los que le separaban abismos en lo espiritual. Estas concesiones, muchas veces, resultaban a costa de grupos políticos que, por su ideo-

logía, le eran mucho más allegados. Esta circunstancia no sólo contribuyó a ahondar las disensiones dentro del partido mismo, sino que también amenazaba, en sumo grado, la paz confesional. Los mejores elementos católicos alemanes experimentaban igualmente profundo resentimiento por la repugnante promiscuidad de una acuciosa actividad política de partido y la religión, el más sagrado de los patrimonios éticos. De ahí se explica que, en las elecciones de 1932, no votaran ni el 40% de los católicos alemanes por el partido del centro, mientras que en tiempos de su gran caudillo Windhorst eran más del 95% los que formaban en sus filas. Como la gran mayoría del pueblo alemán, también la mayor parte de los católicos alemanes sentía un profundo anhelo hacia el advenimiento de una nueva Alemania de honor y dignidad. Si bien el partido del centro alemán declaró, con ocasión de la votación de la Ley de Plenos Poderes, su franca disposición a cooperar en la obra de reconstrucción nacional y aunque más tarde se disolvió voluntariamente, para muchos católicos alemanes subsistían siempre ciertas aprensiones e inquietudes. Con la verificación del Concordato ha quedado despejado el ambiente y libre el camino para que toda la Alemania católica coopere de buen grado en la magna obra de Adolf Hitler.

A poco de asumir el poder, el canciller expresó el deseo y la intención del gobierno alemán de reavivar y afianzar las relaciones del Reich con el Vaticano. Como estadista cristiano que anhela reedificar la nación sobre el sólido fundamento de la cultura cristiana, ha reconocido la trascendental importancia de las doctrinas cristianas para su obra y ha procedido conforme a su convicción.

La Santa Sede, organización perfectísima y de tradiciones seculares, ha manifestado siempre en su historia—como lo evidenció también su conciliación con la Italia fascista—una percepción extraordinaria y un admirable sentido real en el transcurso de los magnos acontecimientos en el «devenir» de los pueblos. El rápido progreso de las negociaciones del Concordato, el breve lapso de tiempo que media entre la firma del mismo y el intercambio de los documentos de ratificación, constituyen una señal inequívoca del alto grado de buena voluntad que animaba a ambos signatarios. El criterio revelado por el Vaticano, en cuanto a la nueva Alemania, es tanto más significativo porque permite reconocer, sin dejar lugar a dudas, cuán extraordinaria importancia atribuye la Santa Sede a las mutaciones ideológicas que se están operando actualmente en Europa. Es evidente que no las considera transitorias y de escasa duración, sino que las juzga como fenómenos que determinan el fin de una ideología avejentada y los albores de una nueva era más feliz.

El Concordato es el primer acto diplomático entre la Santa Sede y Alemania como unidad nacional, en que la primera ha podido prescindir de una representación política de partido. El histórico documento fija de manera amplia y explícita, hasta en los menores detalles, las relaciones entre el Estado y la Iglesia, quedando establecidas y limitadas exactamente las incumbencias, derechos y obligaciones de la Iglesia y las tareas que pertenecen al dominio del Estado. De esta suerte ha quedado esclarecida la cuestión de la pertenencia de los problemas en que colindan de modo alguno la autoridad eclesiástica y la estatal. Sin especificar en detalle los puntos del convenio, mencionaremos únicamente el de mayor importancia. En el porvenir será imposible cualesquier interferencias de las facultades eclesiásticas y estatales, como las que solían producirse y eran acaso inevitables antes. Ya no será factible mezclar con la política problemas religiosos o eclesiásticos. De ahí deriva, en especial, el acuerdo de que los sacerdotes quedan sujetos a la obligación de abstenerse de cualquier actividad política, lográndose así la finalidad anhelada, ya desde hace mucho tiempo, por numerosos católicos. No cabe duda de que la Iglesia no habrá lamentado este sacrificio. El partido político del centro ya no existe, pero la Iglesia ha obtenido, en cambio, algo mucho más valioso: su independencia interior y exterior, garantida por un Estado potente y vigoroso. Con el surgir de la nueva Alemania, han emergido también para la Iglesia nuevas condiciones que, contra su anterior

situación, garantizan plena libertad para sus doctrinas y el libre desenvolvimiento de todas sus energías religiosas. Por el otro lado, el Concordato permite al Estado poner en juego todas las energías del pueblo alemán en interés y beneficio de la nueva Alemania.

El mundo tampoco ha desconocido los alcances del Concordato, demostrando, desde un principio, el mayor interés por las negociaciones. Si este interés no se ha expresado siempre en sentido muy benévolo, ello comprueba, con tanta más evidencia, la extraordinaria importancia que se atribuye a la obra en referencia. En esta relación hay que mencionar que ciertos círculos extranjeros, que pretenden aislar a Alemania, no han omitido esfuerzos a fin de influir a la Santa Sede en este sentido: Más que seguro ha dominado en este caso la hipótesis, exacta, por cierto, de que el éxito feliz de las negociaciones del Concordato establecería simultáneamente el criterio positivo del Vaticano en cuanto a la revolución alemana. Y así aconteció, en efecto. Ahora bien, si, a pesar de ello, la Santa Sede ha llevado a cabo la obra, procediendo con plena libertad en sus decisiones y conceptos, se habrá inspirado seguramente en la convicción de servir a los intereses de la Iglesia; pero, reconociendo también la importancia histórica universal de la revolución nacional-socialista que con éxito ha emprendido la campaña contra la lucha de las clases sociales y contra el ateísmo. Al mismo tiempo la habrá movido la intención de dar al Estado lo que le pertenece, conforme al derecho divino y al humano.



El Canciller Adolf Hitler saludando al venerable Presidente del Reich en su residencia particular de Neudeck

La Reconstrucción del Reich

Por el Dr. G. SCHLOTTERER, Presidente del Departamento de Economía de Hamburgo

NO hay que comparar la subida al poder por Adolf Hitler con ninguno de los continuos cambios de gabinete que experimentara Alemania desde noviembre de 1918. Tampoco hay que considerar este acto como la substitución de un sistema político-parlamentario por otro. Jamás llegaremos a identificarnos bien con la esencia de la revolución nacional-socialista si no la tomamos por lo que es en



Dr. G. Schlotterer, Presidente del Departamento de Economía de Hamburgo

realidad: una erupción que exteriorizó la metamorfosis psíquica y espiritual que ha tenido lugar en todos los dominios de la vida nacional alemana. La era liberal-marxista, extinguida el 30 de enero de 1933, implantó en Alemania el dominio de una serie de fuerzas e instituciones de consecuencias desoladoras. Los círculos dirigentes nacionales habían perdido, casi por completo, toda noción de su pertenencia a la nación, y también en las masas del pueblo se había desarraigado, en gran parte, este concepto. El amor propio nacional, el orgullo nacional, el honor nacional, estos tres ideales más preciados de toda nación y fundamentos naturales de la existencia de todo pueblo resuelto a vivir, no tenían ya ninguna influencia sobre la vida nacional. Antes bien—y esto era lo peor—ya no existían ni como tradiciones, ni como recuerdos ni conceptos. Entre los diferentes grupos del pueblo habíase desencadenado una lucha social de formas inconcebibles. El predominio de ciertos grupos interesados hacía imposible adaptar cualquiera resolución genuinamente política, sin adulterarla. Entre las diversas clases, profesiones y ramas económicas, no existía el equilibrio normal que es condición primordial del progreso económico y cuya ausencia provoca los más graves disturbios y peligros. A esto hay que añadir el desconocimiento craso, casi inimaginable, de las leyes que rigen la vida económica alemana, y la desorganización nacional y social era agravada, además, por una degeneración cultural y moral de la vida nacional. Y amenazante cerníase

sobre Alemania la injusticia cometida con ella desde Versalles.

No extraña, pues, que en un terreno tal germinara y creciera bien la perniciosa simiente de la doctrina bolchevista. Mas tampoco extraña que con el inminente peligro creara vigor también la resistencia del pueblo alemán, sano aun en sus raíces. Con rápidos y audaces golpes, dados inmediatamente tras la toma del poder el 30 de enero de 1933, el nacional-socialismo logró conquistar las fuertes posiciones y aniquilar las energías del bolchevismo y sus secuaces. A última hora fué salvada la nación alemana del abismo bolchevista, y con ella también todas las demás naciones del mundo occidental. El 5 de marzo del mismo año se declaró el pueblo alemán, de modo inequívoco, por el nuevo Estado. Con la Ley de Plenos Poderes, esta declaración de confianza se tornó el fuerte arma con que fué iniciada la reconstrucción de la nación. Para lograr una acción concéntrica de todas las fuerzas políticas de Alemania y asegurar, a la vez, el mayor éxito posible de la obra nacional-socialista, fué indispensable implantar el sistema autoritario central; es decir, que la voluntad central del Reich prevaleciera, en el porvenir, sobre los gobiernos de los países. Este nuevo sistema se introdujo con el nombramiento de un lugarteniente para cada país. Su designación está a cargo del canciller en su calidad de jefe político del Reich. El cometido de los lugartenientes es el de vigilar por el cumplimiento de la voluntad central en todas las medidas gubernamentales que se adopten. Con estos nombramientos ha llegado a ser realidad el anhelo de que el Reich no derive su poder de los países, sino vice versa. Esto es que los países sean órganos subordinados al Reich. Así se cumplió un sueño milenarío de los alemanes.

La tarea educativa más difícil constituía el inculcar de nuevo en las masas del pueblo los conceptos que comprenden la idea de la nación, del honor y de la libertad nacionales. El 12 de noviembre, con su grandiosa manifestación de confianza hacia el nuevo gobierno, fué, en cierto sentido, la coronación de aquella ardua labor. Desde ese día ha cambiado de aspecto el pueblo alemán, se ha transformado, volviendo a ser lo que antes: un pueblo que se respeta a sí mismo, que rinde culto a su historia, a sus obras y a las grandes hazañas de sus hijos; un pueblo que está resuelto a conservar sus peculiaridades y a labrarse con sus propias fuerzas su existencia y su destino. No obstante, el 12 de noviembre dió a conocer asimismo, con toda claridad, que el pueblo alemán quiere luchar sólo con medios pacíficos y que está animado del deseo de vivir una vida de labor honrada y pacífica, en estrecha cooperación con las demás naciones. La meta de la política exterior del nacional-socialismo es la obtención de la igualdad de

derechos para la nación alemana. Esto significa que Alemania no exige sino lo que todo pueblo valeroso: el derecho a desplegar libremente sus energías dentro de sus propios ámbitos de vida. Se comprende, desde luego, que tal criterio político incluye el reconocimiento incondicional del derecho de existencia de todas las demás naciones.

Desde que Adolf Hitler asumió el poder, ha pasado Alemania por una titánica metamorfosis interna. La conciencia de cada ciudadano alemán de su responsabilidad ante cada uno de sus conciudadanos y para con la colectividad nacional se ha profundizado intensamente. En este nuevo sentimiento se funda también un nuevo ánimo colectivo que convierte en hecho el dicho de la verdadera colectividad nacional. La fuerte disminución del ejército de desocupados es la consecuencia más visible del intensificado sentimiento de responsabilidad y del robustecido ánimo colectivo de la nación. Las medidas para procurar trabajo a los desocupados y la grandiosa obra de socorro invernal

son testimonios elocuentes de la ayuda activa que prestan el Estado, los hombres y jefes responsables de la nación a sus conciudadanos indigentes.

Mucho se ha hecho en estos pocos meses en Alemania. Enormes son aún las tareas que esperan solución y que sólo habrán quedado liquidadas una vez que haya emergido reconstruida la nación alemana. La obra de unificación de toda la nación, antes tan dividida, ha sido consumada. Su jefe y su pueblo proclaman juntos la nación como fundamento de la vida espiritual de todos los alemanes. De la oposición y confusión de confesiones religiosas, estirpes, clases sociales y grupos de interesados, cristalizase y emerge triunfante la colectividad nacional que, sin embargo, permite al individuo desarrollar libremente sus facultades. Es obra del porvenir continuar, hasta su feliz término, la labor comenzada, apartar lo malsano de las energías existentes y despertar y estimular las mejores fuerzas de la nación en bien de cada uno de sus hijos.



Devolución de trofeos de la Guerra Mundial capturados por los alemanes

Soldados de la Reichswehr llevando los tambores del Regimiento de los Highlánders «Gordon» a la Embajada de Gran Bretaña en Berlín

General Sir Jan Hamilton después de ser recibido en audiencia por S. E. el Presidente Mariscal von Hindenburg. A la derecha: Coronel von Hindenburg, hijo del Presidente del Reich





«Queremos igual derecho y no consentimos en que nadie nos quite nuestro honor»

Hitler en los grandes talleres de los Siemens-Schuckert-Werke, Berlín-Siemensstadt, dirigiéndose el 10 noviembre 1933 al pueblo alemán trabajador y al mundo entero



*A la misma hora
en Colonia*

Ayuntamiento de Madrid



En Berlín - Siemensstadt

40 601 577 alemanes o el 95,1% de los votantes optaron el 12 noviembre 1933 por el Gobierno Hitler y su política de paz

En Berlín - Siemensstadt



El primer año de existencia del Tercer Reich

Paz con el exterior — Unión en el interior

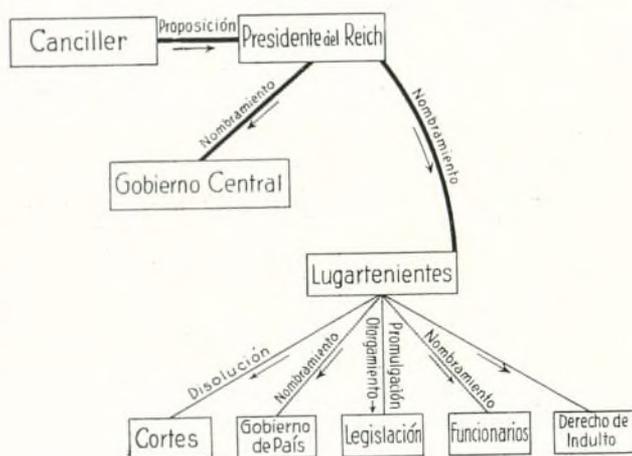
Por el Dr. G. KURT JOHANSEN

CUANDO el nacional-socialismo llegó al poder, el 30 de enero de 1933, los partidos de la izquierda alemana ya habían abandonado, desde hacía tiempo, ante su fuero interno, la causa de la república de Weimar, creada por ellos. La revolución nacional los arrolló, sin encontrar ninguna resistencia. Sin embargo, ellos obtuvieron un cierto éxito: el eco que provocó el nombramiento de Hitler en el extranjero se debe a su actividad. Es verdad que las muy ponderadas relaciones de los social-demócratas no pudieron evitar que los Estados vencedores gravasen al pueblo alemán, y principalmente al obrero alemán, en Versalles, con las más pesadas cargas que mente alguna pueda imaginar. Así tampoco les fué dado a esos extraños representantes de una política de inteligencia recíproca, que poseían la mayor concepción de la mentalidad de todas las demás naciones—mas no la de la propia—reivindicar a Alemania de su posición rezagada como nación de segunda categoría. Con todo, ellos han tenido éxito, es decir, en lo que a sus personas se refiere. Con el fin de consolidar su propia posición, infundieron al extranjero la creencia de que si ellos eran los representantes genuinos del pueblo alemán y los nacional-socialistas una horda de bárbaros teutones que, faltos de toda cultura y razón, sólo se hallaban al acecho para lanzarse, el día menos pensado, sobre sus vecinos. Aquellos círculos han consumado hoy también exteriormente su separación del pueblo alemán y siguen obrando en este sentido. El pueblo alemán, empero, tiene que sufrir bajo la desconfianza que ellos han sembrado.

A las protestas de la voluntad leal de paz de Alemania, pronunciadas por el canciller Hitler en su primer mensaje al Reichstag, siguieron también los hechos en el curso del año. Ya antes del aniversario de esta declaración, fué resuelto uno de los problemas más delicados de la política europea. *La celebración*

del pacto decenal de no agresión germano-polaco es la prueba irrefutable de la voluntad alemana de paz. Pocos convenios hubo que, como éste, encontraran una aprobación tan general en todas partes del mundo, es decir, allí donde, en primer lugar, se desee conservar la paz y no una serie de sistemas políticos despóticos. Alemania estima haber obrado así más positivamente en bien de la conservación de la paz mundial que con su permanencia en la Liga ginebrina, la cual no ha sido capaz, hasta ahora, de conservar la paz en los casos serios.

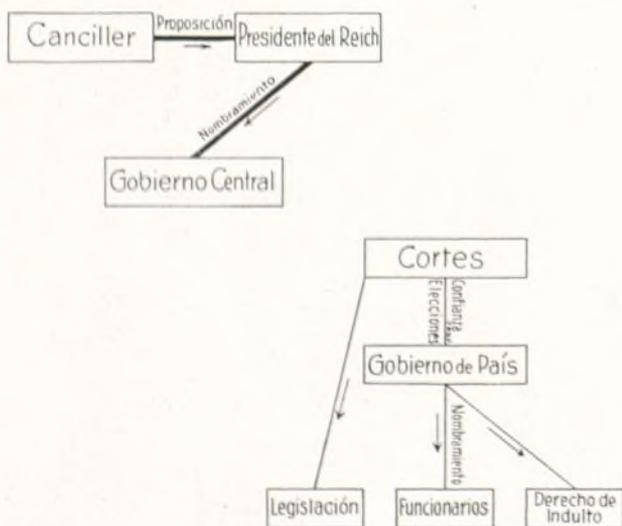
Aparte de los efectos que tendrá el convenio sobre las relaciones de ambos países contrayentes, hay otro



Después de la promulgación de la Ley de los Lugartenientes

factor importante. Antes no se podía negar que los círculos extranjeros, que dudaban del ánimo pacifista del pueblo alemán y de su gobierno, afirmando que este ánimo se revelaba sólo en discursos, opinaban aunque absurdamente con cierta porción de buena fe. Pero hoy cada afirmación de esta índole acusa ya manifiesta malevolencia.

Alemania y Polonia, obligadas a convivir como vecinos en el continente europeo, inspirados ambos en el más ardiente amor patrio, acordaron tratar, por la vía de conversaciones francas y dictadas por la buena voluntad, todos los puntos que podrían suscitar controversias y de abstenerse de cualesquier violencias. Este convenio se concertó sin la intervención de terceros y sin presión moral ninguna por parte de la «Opinión mundial». En ninguno de los contrayentes podía emerger la impresión de un sometimiento al más fuerte. ¿No es éste un camino nuevo y de promesa hacia un porvenir más tranquilo? No ha transcurrido mucho tiempo todavía desde las famosas conferencias postbélicas con su secuela de dictados políticos y económicos. Su fracaso se ha evidenciado con toda claridad. En el «vencedor» han despertado sentimientos de soberbia y engreimiento, a la par que una sensación de inquietud que reclama, sin cesar, nuevas seguridades, mientras que al «vencido» le infundieron ira y encono. El extranjero, que desaprueba ciertos procederes de la nueva



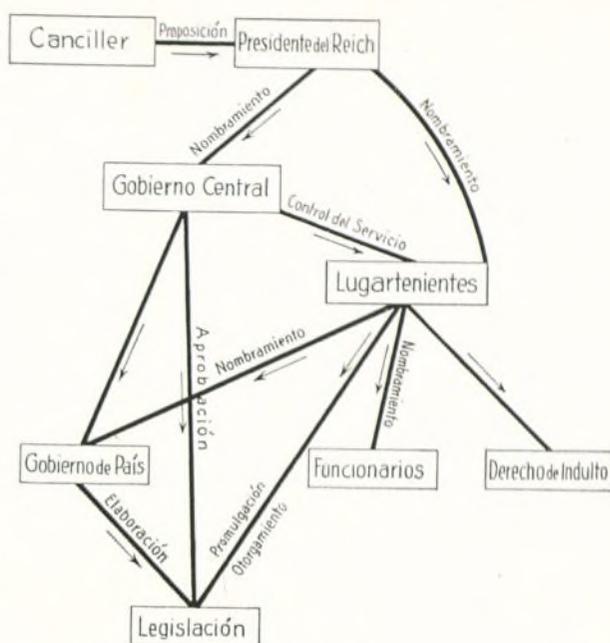
Estado legal según la Constitución de Weimar
(Líneas gruesas: asuntos del Reich; líneas finas: asuntos de los países alemanes)

Alemania, no debería olvidarse de la responsabilidad que le cabe a él mismo en este respecto.

La Alemania nacional-socialista desea colaborar con las demás naciones como un Estado respetado y de iguales derechos. Ella quiere la paz, porque la necesita para consumir la gran obra que le llevará muchos años: *la reconstrucción de la nación alemana*.

El Reichstag aprobó, el día del aniversario de la revolución nacional, una ley cuya promulgación nadie hubiese creído posible hace sólo un año. Es la *Ley referente a la reconstrucción del Reich*, en virtud de la cual los países alemanes pierden su soberanía, sometiéndose sus gobiernos al gobierno central que en lo futuro representará la autoridad estatal en su totalidad. Así fué creado el Estado unitario alemán, el Reich unido e indivisible que no estriba en convenios recíprocos entre los Estados miembros del Reich, sino en la voluntad de toda la nación alemana.

Los pueblos que lograron su unificación nacional hace ya siglos, apenas podrán concebir el anacronismo histórico que se conservaba aún en el corazón de Europa antes de la victoria del nacional-socialismo. Toda la tragedia de la historia de Alemania se revela en el cuadro que presentaba su mapa con los 16 diferentes Estados. La discordia y el cisma han estampado su sello a los acontecimientos seculares, imprimiendo también su temple al carácter del pueblo alemán. El propio segundo Reich de Bismarck tuvo que formarse en ardientes luchas por los «privilegios especiales», defendidos celosamente por los gobiernos soberanos y sus parlamentos. La revolución de noviembre de 1918 tampoco fué capaz de resolver este problema, dejándolo irresuelto como todos los demás de alcance transcendental para la nación. Surgieron entonces de nuevo los viejos anhelos separatistas. En verano de 1932, los gobiernos sudalemanes celebraron aún una conferencia para debatir «medidas en contra de los abusos del Reich». La confusión que originaron la concomitancia y la antítesis de poderes estatales, las



Después de la promulgación de la Ley sobre la reconstrucción del Reich

competencias y los reglamentos especiales, serán para el historiador del porvenir, más de una vez, motivo de viva extrañeza. El nacional-socialismo, vigoroso y juvenil, acabó de una vez con este arcaico estado de cosas.

La nueva Ley realiza sólo una parte de la obra. La reestructuración del Reich será tarea del porvenir. La nación tendrá que constituirse orgánicamente, como un cuerpo vivo, de sus distintas tribus, cuyas peculiaridades significan la riqueza y la policromía de la vida nacional alemana. La conquista de hoy ha sido la más recia lucha de ayer. Catorce años duró la ardua labor para fundir al pueblo alemán en el molde de una sola unidad que no se destruirá jamás, cumpliéndose así el ansia de los más fieles hijos de la madre patria

Miles de desocupados dirigiéndose felices a su nuevo trabajo, la construcción de las vías automovilísticas del Reich, obra iniciada solemnemente por Adolf Hitler



Un representante de los campesinos alemanes hace entrega al canciller Adolf Hitler de la pluma con que escribía el Canciller de Hierro Bismarck



Muchachas de la Juventud Hitleriana desfilando ante su jefe, en Colonia



Otro grupo del mismo desfile

Carácter y cometido de la SA

Por ERNST RÖHM, Jefe de la SA

EL gobierno alemán retiró la delegación alemana de la conferencia del desarme, anunciando también la retirada de Alemania de la Liga de las Naciones. Al mismo tiempo expuso el canciller Adolf Hitler al mundo, con toda claridad y sin rodeos, las razones que indujeron al gobierno alemán a tomar esta grave resolución.

La víspera de la conferencia, después del discurso del ministro de Relaciones Exteriores de la Gran Bretaña, no podía dudarse ya de que no existía en realidad la voluntad de conceder a Alemania la igualdad de derechos que le fué adjudicada solemnemente por resolución unánime del 11 de diciembre de 1932. Antes bien, era evidente que se perseguía obligarla a aceptar un sistema de control, inventado por Francia, inaceptable para Alemania. Esta actitud era tanto más insostenible y ultrajante para un pueblo pundonoroso cuanto que en Ginebra se justificaba con el único y falso argumento de que la renaciente Alemania ponía en peligro la paz europea. Bajo estas circunstancias la alternativa del gobierno alemán, a quien asiste unánime toda la nación, no podía ser otra que la de retirarse de la conferencia del desarme.

En vista de la proximidad de la conferencia, la prensa anti-alemana del extranjero había comenzado, con tiempo, a combatir la demanda alemana del derecho a la igualdad y no se cansaba de llamar la atención pública sobre el supuesto peligro militar de las organizaciones políticas de Alemania. La SA y sus subformaciones tenían que servir, más de una vez, a los adversarios de buen pretexto para comprobar al mundo que la nueva Alemania amenazaba la paz. Las repetidas y enérgicas declaraciones contrarias del gobierno alemán resultaron infructuosas. En su gran discurso de octubre, el canciller manifestó, en términos intergiversables, ante el mundo que a las organizaciones políticas alemanas, en su calidad de propagadoras del concepto nacional-socialista en Alemania, no les cabía sino una misión política interior y que única y exclusivamente la Milicia Nacional, la Reichswehr, era el cuerpo de defensa de la nación, el instrumento protector de las fronteras alemanas. Por desgracia, no se puede creer más en la buena voluntad de los estadistas responsables de las naciones vecinas, si, a pesar de todo, no se empeñan en comprender lo que ha acontecido en Alemania.

En vista de que nada tenemos que ocultar y porque sé que Alemania aun sigue dispuesta a desarmar hasta la última ametralladora, como ha dicho Adolf Hitler, me dirigo al mundo en mi carácter de jefe responsable de la SA, SS y del Casco de Acero, para explicar, una vez más, lo que son en realidad estas formaciones tan discutidas.

La SA y sus subformaciones no se pueden comparar con ningún ejército ni con ninguna milicia u otro sistema de defensa nacional. Estas últimas entran siempre en el dominio de las fuerzas armadas de una nación, cualquiera que sea su carácter. El cometido y la finalidad de la Reichswehr y de la SA, en cambio, están demarcados y separados escrupulosamente y de modo inequívoco y no colindan ni en lo más mínimo. Hay que repetirlo: la Reichswehr es el único portador, la única fuerza armada de la nación. Las organizaciones políticas son las instituciones propagadoras de la idea y de la revolución nacional-socialista alemana. Entre la Reichswehr y la SA no existe conexión alguna. La Reichswehr no participó tampoco para nada en la revolución, hecho, tal vez, sin precedentes en la Historia del mundo. Si bien hoy se hallan incorporados en las filas de la SA más de dos millones de ciudadanos alemanes, éstos no se concentran en cuarteles ni reciben alimentación, según ocurre en los países vecinos de Alemania con



todas las organizaciones políticas. Tampoco reciben remuneración, y el uniforme que llevan lo adquieren ellos por su propia cuenta. La SA ha nacido por la necesidad de crear un instrumento de defensa y de lucha contra los adversarios políticos en el interior: comunismo y marxismo. Durante catorce años se hallaba en encarnizada lucha por el poder. Hoy tiene la tarea de consolidación de las conquistas hechas por la revolución nacional-socialista. El SA-Mann es el profeta de la idea nacional-socialista, el emisario que extiende el patrimonio espiritual del nacional-socialismo hasta el rincón más apartado de Alemania. En una recia lucha, que duró años, ha comprobado la SA, con inauditos sacrificios, su fidelidad al movimiento y su «Führer», legitimando con ello todo su noble empeño. La mayor gloria que a estos hombres reserva la Historia será la de haber emprendido su ardua tarea voluntariamente, llevados sólo del más puro idealismo.

Ya que en el extranjero llama tanto la atención su disciplina militar, tengo que oponer que su enseñanza no constituye una finalidad, sino un medio educativo. La meta anhelada por Adolf Hitler desde el principio ha sido regenerar a la nación por el orden y la disciplina, haciendo de ellas la base de esta regeneración. Sin someterlas a una rígida disciplina y a un orden estricto, no es posible mantener unidas a grandes masas humanas, especialmente cuando estas masas son los representantes de conceptos revolucionarios. Precisamente estos dos factores, que teme tanto el extranjero como disciplina militar, ofrecen la garantía más segura contra el peligro de que Alemania, y no sólo Alemania sino toda Europa, se deje arrastrar por el bolchevismo. Únicamente a la disciplina de la SA es debido que la revolución nacional haya transcurrido tan pacíficamente y sin que se derramara sangre. El mundo debería reconocerlo así y nadie tergiversar la verdad, acusando a estas organizaciones de amenazar la paz.

También el uniforme de la SA sirve de pretexto para hacer creer a las demás naciones en la actitud bélica de Alemania, siendo así que la camisa parda no es adecuada para uniforme de campaña ni por el material ni por su hechura, porque no guarda lo más mínimo contra la intemperie. Yo no creo que un militar experto imparcial pueda señalarla de buena fe de vestimenta apropiada para la guerra. Por otro lado, nunca he oído hasta ahora que molestara a persona alguna el uniforme de las numerosas instituciones de las naciones vecinas. Hay que tener bien en cuenta que casi toda la juventud inglesa, francesa, italiana, norteamericana, polaca y rusa lleva no sólo un uniforme en corte y color semejante al de los respectivos ejércitos, sino que hasta estos jóvenes son instruídos públicamente con armas por oficiales activos u oficiales de reserva para el servicio militar. En cambio, el uniforme multicolor de la SA no tiene otro fin que el de diferenciar al que lo usa como miembro del movimiento nacional-socialista, caracterizándolo por

este medio exteriormente según lo que quiere y debe representar hacia ese movimiento. Es completamente baladí afirmar sobre todo que con una corporación uniformada así y sin instrucción militar ni armas de ninguna especie sea posible hacer una guerra. Es asimismo absolutamente equivocada la objeción de que sería fácil y posible en poco tiempo armar a los camisas pardas, dotándolos de los requisitos técnicos de la guerra moderna. Sé que ciertos expertos militares aseveran esta posibilidad; mas yo también podría aducir numerosos juicios de otros expertos de las naciones vecinas que afirman lo contrario, es decir, cada vez que se trata de conseguir la aprobación de sus propios proyectos de armamentos. Aparte de que, a juicio de la misma comisión de control, Alemania ha cumplido escrupulosamente todas las obligaciones de desarme que le impuso el tratado de paz, se da el caso que ni sus finanzas ni su industria están en condiciones de emprender el rearme. Alemania sabe perfectamente que no ganaría nada con una guerra, sino que, al contrario, podría perderlo todo. Ella se da cuenta exacta de su desfavorable situación militar y geográfica, y por estas razones tiene el mayor interés de todos en la conservación de la paz. Alemania apenas posee las armas defensivas de que precisa su ejército que le fué concedido contractualmente. Y ¿las armas ofensivas, de las cuales están dotados sus vecinos en proporciones que exceden de todo límite tanto en sentido cualitativo como cuantitativo? Es cuestión que no merece la pena de mencionar. Los centros industriales de Alemania se hallan al alcance de la artillería de los países circundantes. Alemania no tiene ni un solo avión que oponer a los miles de escuadras aéreas de sus vecinos. No hay medio de transformar, de la noche a la mañana, en guerreros temibles, que conminan la seguridad del mundo, a hombres indefensos, sin instrucción en el uso de las armas, por el mero hecho de poner improvisadamente armas en sus manos.

Ningún hombre leal podrá negar el sincero deseo de paz de nuestro canciller. Ahora bien, precisamente las disciplinadas organizaciones nacionales, enseñadas a obedecer y a guardar fidelidad a su jefe, son la garantía de que se cumpla lo que él mande. Su voluntad tiende, de modo inequívoco, a mantener la paz, porque sólo las épocas de paz permiten la restauración nacional. Por esta razón hay que calificar de malévolas esas tentativas de insistir, a pesar de todo, en el carácter militar de la SA, afirmando, con espíritu agresivo y con el único fin de negarle a Alemania la igualdad de derechos, a que es acreedora, tanto moral como legalmente, que la renaciente Alemania pone en peligro la paz. El gobierno alemán ha dado suficientes pruebas de buena voluntad, cediendo hasta el límite de lo tolerable. Si los otros signatarios de los tratados se resolvieran a reconocer el derecho de Alemania a la igualdad, adjudicándole su derecho y su honor, los alemanes aceptarían, aun hoy día, cualquier desarme y cualquier control.

2 700 000 menos de desocupados en Alemania en catorce meses

La primera embestida rompe
victoriosamente la línea de obstáculos
en la campaña contra la desocupación

Lo que dice Fritz Reinhardt, Secretario de Estado del
Ministerio de Finanzas del Reich y autor de la «Ley para
aminorar la desocupación»



*Alegria y esperanza se pintan en las caras de estos hombres que por años
han estado desocupados*

COMO es sabido ya, el problema cardinal del programa gubernamental alemán es la supresión del paro forzoso. Asimismo es sabido que los nacional-socialistas han puesto mano a la obra con una energía y arrojo que podrían calificarse de desesperados, si es que no cobrasen sus fuerzas en la conciencia de su misión en bien de la patria.

Echando una mirada retrospectiva a la obra hasta ahora realizada en la cruzada contra el peor de los males que padece Alemania en la actualidad, nadie, aunque sea previamente escéptico o detractor del régimen nacional-socialista, podrá negarle su reconocimiento por la valentía y espléndida liberalidad con que se manifestó la voluntad unánime de triunfar contra la desocupación. Mientras que en otros países los parlamentos se limitaban a constatar que la desocupación era exorbitante, que esta calamidad arraigaba en tal o cual causa y que era indispensable eliminarla, en Alemania se obró, sencillamente sin garrulerías inadecuadas a la hora de supremo peligro por que atravesaba el país.

El 1º de junio de 1933 se inició en todo el frente el ataque contra la desocupación. La ley que facultó para llevar a cabo la campaña fué denominada «Ley para aminorar la desocupación», término muy nuevo, pero que correspondía exactamente a su espíritu. Sus autores pueden estar realmente orgullosos de su obra, porque esta primera embestida general fué un éxito pleno en todo sentido.

El 21 de setiembre de 1933 comenzó la campaña invernal, en virtud de una segunda ley al efecto. También esta campaña fué coronada por un éxito rotundo: en octubre y noviembre de 1933, el número de desocupados había seguido disminuyendo en 134 828, mientras que en el mismo período de 1932 había aumentado en 252 423. En años anteriores, el aumento estacional de la cifra de desocupados había comenzado ya a principios de octubre. En 1933, en cambio, no tan sólo no aumentó, sino que hasta fué posible registrar aquella disminución esencial. En ciertos ramos profesionales el éxito fué sorprendente. Así, por ejemplo, para citar sólo los más importantes, el número de trabajadores agrícolas desocupados bajó de 284 864, a fines de febrero de 1933, cima de la depresión económica, a 78 849, o sea en un 72,3 por 100, a fines de octubre de 1933; el de los obreros del ramo de construcciones, de 605 924, a fines de febrero, a 256 342, o sea en un 57,7 por 100, a fines de octubre de 1933; el de obreros del tráfico, de 362 379, en febrero, a 253 650, o sea en un 30 por 100, a fines de octubre; el de las industrias siderúrgicas y similares, de 924 039 a 589 673, o sea en un 36,2 por 100; el de la servidumbre, de 229 809 a 160 845, o sea en un 30,0 por 100 y el número de obreros sin oficio determinado, de 1 300 542 a 850 124, o sea en un 34,6 por 100. El promedio, en que disminuyó la desocupación entre obreros y empleados de todos los ramos, se cifra en un 37,6 por 100. Esto es un éxito inesperado en tan corto

tiempo. Pero al contemplar las medidas congruentes, dictadas por el gobierno en estrecha colaboración con todas las autoridades competentes y sus representantes hasta el último subalterno, ya no nos extrañamos. Es el suceso de una sola y férrea voluntad que se impone, dirigiendo ingeniosamente, como un gran estratega, una batalla que, al fin y al cabo, estriba en el imperativo categórico: «ser o no ser, ésta es la cuestión». Gran parte del éxito se debe a las medidas de fomento del ramo de construcciones que repercutieron simultáneamente en muchos otros ramos relacionados directa o indirectamente. En primer lugar, es la renovación de edificios, decorado interior y exterior, etc., efectuados con ayuda de las ingentes subvenciones fiscales, lo que produjo y está produciendo excelentes resultados. Las subvenciones son de un 20 por 100 en efectivo y más o menos idéntica cantidad en cupones de intereses, descontables inmediatamente en bancos y otros institutos similares o por personas particulares, teniendo que desembolsar la persona que haga uso de ellas sólo un 60 por 100 de la suma total que invierta en los trabajos de renovación. Magníficos aspectos presenta asimismo el resultado de la medida tendiente a reemplazar por trabajo masculino el trabajo femenino. Esta medida es el muy comentado «crédito matrimonial». Desde el día en que se introdujo esta medida hasta la fecha, fueron concertados un 50 por 100 de matrimonios más que en el mismo espacio del año anterior. Hasta ahora se concedieron 185 000 créditos matrimoniales que suman 150 millones de Rm. Cualquiera se dará cuenta del inmenso alcance de tal medida para toda la economía nacional. Así los puestos de las mujeres han sido ocupados por hombres, de los cuales muchísimos estuvieron desocupados por espacio de 3, 4 y más años.

A principios de diciembre de 1933, el ministerio de Finanzas del Reich dió la señal para la batalla que rompería la línea de obstáculos que cerraba el paso al resurgimiento efectivo del trabajo, valiéndose de varias medidas. En primer lugar, promulgó un decreto dando facilidades a los contribuyentes morosos, para conseguir la liquidación de impuestos atrasados; puso a disposición la suma de 50 millones de Reichsmark en vales destinados a la compra de artículos de consumo, principalmente de prendas de vestir para los indigentes, y desembolsó, además, cuantiosas sumas provenientes de las donaciones para el fomento del trabajo nacional. Estas donaciones han ascendido, hasta ahora, a 120 millones de marcos.

Las facilidades concedidas a los contribuyentes morosos son interesantísimas: éstos quedan exentos del pago de las contribuciones, invirtiendo en mejoras a su propiedad la suma que adeuden. Es decir que, adeudando 1000 marcos, pongamos por caso, no tendrán que pagar al fisco esta suma, sino que podrán invertirla en la restauración de sus edificios. Es cierto que a veces no les será fácil hacerlo. No obstante, pagando un interés muy reducido, pueden conseguir con cualquier banco hipotecario el dinero que les falte.

Todas las medidas citadas incrementaron considerablemente los medios que a fines de setiembre se habían previsto para la campaña invernal. Y ello fué necesario para contrarrestar el peligro de que, debido a motivos estacionales, aumentara el número de des-

ocupados en diciembre y enero y superara el promedio de cuatro millones.

Hoy podemos decir, con íntima satisfacción, que hemos salido victoriosos de esta batalla. En diciembre de 1933, el número de desocupados no aumentó en la proporción que en diciembre de 1932, y en enero de 1934 volvió a disminuir en 285 000. A fines de diciembre de 1933 hubo 4 059 000 de desocupados, pero a fines de enero de 1934 ya no fueron más que 3 774 000. No cabe duda de que, habiendo pasado ya casi el invierno, permanecerá estacionario el promedio de cuatro millones.

Es muy interesante contemplar el cuadro de los últimos cinco años:

en enero de 1930 la desocupación aumenta en 367 000
 en enero de 1931 la desocupación aumenta en 503 000
 en enero de 1932 la desocupación aumenta en 374 000
 en enero de 1933 la desocupación aumenta en 241 000
 en enero de 1934 la desocupación *disminuye* en 285 000.

A fines de enero de 1934, el número de desocupados fué 2 240 000 menor que el 31 de enero de 1933 y 2 268 000 menor que el 31 de enero de 1932.

El 31 de enero de 1933 hubo 6 014 000 desocupados y el 31 de enero de 1934 . . . 3 774 000 desocupados de modo que su número había disminuído en 2 240 000 desocupados o sea en un 37,5 por 100.

La evolución de la cifra de la desocupación presenta, desde fines de setiembre de 1933 hasta fines de enero de 1934, la siguiente sinopsis (en 1000):

	1932/33	1933/34
a fines de setiembre	5 103	3 849
a fines de enero	6 014	3 774
	+ 911	— 75

Este último cuadro demuestra con toda claridad que hemos conseguido romper la línea de obstáculos en la campaña contra la desocupación. Hay esperanzas justificadas de que, a consecuencia de todas las medidas congruentes, iniciadas en 1933, y de las medidas complementarias de 1934, el número de desocupados seguirá disminuyendo paulatinamente y que en el curso de este año bajará a dos millones aproximadamente. En abono de estas expectativas está el hecho de que los ingresos tributarios de 1933 fueron 300 millones de marcos más que en 1932.

Susodichas cifras son testimonios elocuentes de que las medidas del gobierno nacional-socialista, encaminadas a crear trabajo, son de consecuencias por demás beneficiosas y redundan en bien de toda la nación, principalmente en el de los infelices ciudadanos desocupados, condenados a la miseria material y moral por los anteriores gobiernos que gobernaban defendiendo un sistema, pero no la vida de la nación.

Paso a paso avanza el gobierno, dirigido por Hitler, reivindicando al pueblo de uno de los peores infortunios imaginables.

El pueblo alemán ha tenido oportunidad de expresar su reconocimiento y gratitud: el resultado de las elecciones del 12 de noviembre fué la expresión de esta gratitud que siente para con su «Führer» y su gobierno.

(Entretanto, el número de desocupados ha disminuído, hasta mediados de marzo de 1934, en 2 700 000, como indicado en el título de este artículo. — N. de la R.)



El doctor Goebbels saludando en el aeródromo de Colonia a un muchacho de la «Juventud Hitleriana»

Adolf Hitler y el Dr. Goebbels contemplan alegres los succulentos regalos que le hicieron al «Führer» los campesinos alemanes en el Día de la Cosecha



*La celebración del Día de la Cosecha:
500 000 campesinos en espera de Adolf Hitler*





El «Domingo del Puchero» en la Cancillería del Reich

Socialismo de hecho

Por ALFREDO GERBERDING

GRAN parte de la humanidad contemporánea entiende por socialismo la supremacía del proletariado sobre la burguesía, o dicho con otras palabras: la tendencia hacia el dominio de la clase obrera sobre la que, según los falsos apóstoles de conceptos truncados, abusa de ella. En verdad, no hay medio para detener el avance del «socialismo» en el mundo. Pero no de un socialismo que cree poder mejorar las condiciones de una clase social destruyendo a la otra. En Rusia, esta hipótesis peligrosa ha provocado el ocaso de toda una cultura sin reemplazarla por otra; ni siquiera por algo que se le asemeje. En realidad ha originado el exterminio de millones de obreros y fabriles humildes. Y lo que aun es peor, este exterminio sigue su curso ininterrumpido, originado principalmente por inauditas privaciones y hambres pavorosas. Todas estas atrocidades han sido y son inútiles, puesto que no han mejorado ni mejoran nada. He aquí la realización consecuente de un socialismo como lo entienden los que imaginan acelerar el progreso del «socialismo» a fuerza de hecatombes humanas.

En Alemania ha comenzado a surgir otro socialismo que difiere esencialmente de todos los demás, sin alejarse, sin embargo, de sus verdaderos principios. Éstos son, la preponderancia del interés colectivo sobre el particular y la potestad del Estado de ordenar las condiciones de la vida civil, económica y política. Pero los partidarios de este socialismo no propagan abstractas ideas internacionales, sino que inculcan en el pueblo la idea nacional como un ideal sublime. De la evolución alemana se deriva que un tal socialismo es realizable sin que haya necesidad de sacrificar las vidas más útiles de la nación.

El 1º de mayo alemán dejó situado al obrero en su lugar correspondiente, poniendo en claro la posición del trabajador mental e impulsando a ambos a contemplarse en el límpido espejo de una verdadera colectividad nacional. El gobierno nacional-socialista obligó a ambas clases sociales—pues que no existen ya más que estas dos en el mundo—a abandonar sus

falsos criterios: el de la una que considera inferior al hombre que trabaja físicamente, y el de la otra que juzga ocioso al que labora mentalmente. Ambas tuvieron que encararse con la verdad, comprendiendo que una clase es tan indispensable a la existencia de la nación como la otra, sin que ninguna de ellas pueda prescindir jamás del concurso de la otra. Por fin, en una de sus grandiosas alocuciones a la nación trabajadora, el canciller Adolf Hitler derribó de una vez, con firme mano, el falso concepto de clases sociales, reemplazándolo por el único y verdadero ideal político que es el de la nación.

No hay prueba más convincente del socialismo de verdad que hoy domina en Alemania—dejando aparte la aquiescencia de la totalidad del pueblo, expresada de modo admirable en las elecciones y el plebiscito de noviembre—que la gran obra de socorro invernal realizada en beneficio de los desocupados e indigentes. Esto no fueron fiestas ni colectas de caridad, sino el mandato férreo de un gobierno socialista, para el cual el último de los ciudadanos honrados vale tanto como el más encumbrado. A este respecto merece mencionarse el hecho de que a todos los funcionarios y empleados públicos les está terminantemente prohibido asistir a banquetes o fiestas mientras se hallen en la miseria tantos millones de ciudadanos. La organización estatal de la obra citada obliga a todo alemán, que, sin perjuicio de su base mínima de existencia, pueda ayudar a disminuir la miseria de los que inocentemente la padecen, a desembolsar mensualmente cierto porcentaje de sus ingresos, en calidad de justa contribución nacional para cooperar con el Estado en la obra de conservar la salud y la vida de valiosos elementos del pueblo durante la más cruda de las estaciones del año. Esta disposición incluye también una de las órdenes más sociales imaginables: la de preparar, una vez al mes, un guiso sencillo, tal como lo prepara, por falta de medios para servir vianda más suculenta, la familia indigente todos los días. Este puchero, que en alemán se denomina «Eintopfgericht», se sirve cada primer domingo del mes en todas las mesas del Reich, desde la del Presidente y del Canciller hasta la del más pobre ciudadano, incluso en las mesas de todos los restaurantes y hoteles, sin excepción ninguna. En estos estableci-

Oficiales extranjeros, invitados al «Domingo del Puchero» por el Ministro de Defensa del Reich, reciben alegremente su plato



mientos se vigila estrictamente la observancia de la orden gubernamental. La finalidad de disposición tan draconiana es la de obligar a todo el pueblo a identificarse con aquellos conciudadanos que, por hallarse sin trabajo ni ganancias, se ven aislados, sin ninguna culpa, de los placeres de una vida libre de necesidades. El producto de las economías que logran los establecimientos gastronómicos y las dueñas de casa por tal simplificación de su menú, se recauda el mismo día por personas designadas especialmente que, provistas de alcancías selladas y exactamente numeradas, van de puerta en puerta para recibir lo que cada cual haya economizado. Esta medida encontró la más entusiasta acogida de todo el pueblo alemán, dando hasta ahora resultados financieros sorprendentes: hasta febrero, los «Domingos del Puchero» en Alemania produjeron 20 millones de marcos.

El solemne llamamiento de Adolf Hitler, que inauguró la gran acción el 13 de setiembre de 1933, repercutió poderosamente en el alma de la nación, despertando las mejores virtudes del alemán. En esa ocasión Adolf Hitler opuso la solidaridad nacional a la internacional, evocando los recuerdos del pasado en que Alemania sólo por la fuerza concentrada de su voluntad incondicional al sacrificio logró levantarse de su postración en que la sumieron, más de una vez, las ambiciones desmedidas de usurpadores extranjeros e innmerecidas derrotas.

La voluntad unánime se reveló en todo el éxito de la «Obra de Socorro Invernal». Hasta febrero se habían recaudado 300 millones de marcos en dinero efectivo, vituallas y un sinnúmero de especies de toda clase. Esto fué lo que el gobierno había señalado desde el principio como indispensable para prestar una ayuda real a los desocupados, indigentes y desamparados, casi 15 millones de almas en total. Hay que tener bien en cuenta lo que significa tal suma en un tiempo de semejante crisis y desocupación como la que padece Alemania. Casi un millón y medio de ciudadanos alemanes se pusieron abnegadamente al servicio de la enorme faena de proveer de víveres, combustible, ropa, calzado y muchas otras cosas a sus conciudadanos necesitados. Aparte de las colectas del domingo del puchero, se recogieron más de un millón de marcos por mes en las ventas callejeras de flores y diversos emblemas. Los agricultores donaron 6 millones de

quintales de patatas, más de un millón de quintales de harina y cereales, igual cantidad de leguminosas, etc. El carbón distribuido, donado en gran parte, llegó a la ingente cantidad de 52 millones de quintales.

No todos se habrán percatado de que la obra de socorro misma ha proporcionado también trabajo a muchísimos desocupados. Así el carbón distribuido no procedía de las reservas amontonadas, sino que fué extraído directamente de las minas. De este modo hubo lugar a dar trabajo, por buen tiempo, a muchos miles de desocupados. Resultados idénticos se lograron también referente al aprovisionamiento con patatas. En este caso fué factible estabilizar, por primera vez desde hace años, el mercado de patatas. La venta callejera de los emblemas tuvo un éxito similar. Más de quince mil padres de familia fueron ocupados sólo en esta venta, mientras que la fabricación de los diversos emblemas, flores artificiales etc., proporcionó trabajo a muchos otros miles más, principalmente en las regiones más afectadas por la desocupación. Éstas son las que se dedican a la confección de flores artificiales, encajes etc. Sigue aún con mucho éxito, todos los domingos, la venta de las llamadas rosetas, bonitos florones de encaje blanco. El mundo femenino las compra preferentemente, porque de ellas se pueden confeccionar hermosas labores de mano. Es claro que varios otros ramos participaron del movimiento debido a la movilización y distribución de las enormes cantidades de especies repartidas a los indigentes, en especial los ramos del tráfico y otros similares.

Vale la pena comparar la obra de socorro invernal del gobierno nacional-socialista con la de los gobiernos anteriores. En el invierno de 1931/32, la suma total de los ingresos para subsidios de los desocupados y otros indigentes llegó a 97 millones de marcos; en el de 1932/33 a 91 millones, participando el gobierno con 50 millones de marcos. Los nacional-socialistas obtuvieron 300 millones de marcos, producto de donaciones voluntarias. Es que el socialismo que anima a los dirigentes de la Alemania actual irradia también a los demás ciudadanos. Es un socialismo de hecho que no destruye, sino que edifica y reconstruye, porque se inspira en la idea de la verdadera y útil colectividad nacional-socialista que se funda en la consideración de todos los elementos honrados de la nación y no en la hegemonía de una u otra clase social.

Alemania lucha por la igualdad de sus derechos y por su seguridad

Por el Dr. K. SCHWENDEMANN, Consejero de Legación

NO se ha dado ningún caso en la Historia que un gran pueblo, como el alemán, una nación cuyas hazañas culturales en todas las ramas de la ciencia y del arte figuran entre las más sublimes de la humanidad, tenga que luchar por el reconocimiento y la aplicación práctica de su igualdad entre los demás pueblos. Pero esta lucha y su necesidad son una realidad. Quien, como alemán, sienta legítimo orgullo de su pueblo, y sus magnas proezas y reflexione sobre tal situación, experimentará profunda desazón de que sea menester semejante lucha, e indignado se preguntará ¿y por qué es necesaria?

La respuesta es muy sencilla: la guerra perdida y el dictado de Versalles a que fuimos obligados son las causas. Otros pueblos también han sufrido derrotas en el transcurso de su Historia y han tenido que aceptar graves condiciones de paz, sin que por estos motivos se pusiera en duda o hasta se anulara de facto su igualdad de derechos. El que tal cosa sucediera con Alemania se debe a la propaganda seguida durante la guerra. De propósito se desacreditaba moralmente al adversario, ultrajándole en su honra y negándole sus más indubitables cualidades morales para atribuir a la guerra contra Alemania el alcance de una cruzada contra el supuesto enemigo de toda la humanidad y su cultura. Esta propaganda es la que, al final, hizo sucumbir al pueblo alemán, y sus consecuencias son las que aun hoy día obligan a Alemania a sostener la lucha por su igualdad de derechos en el concierto de las naciones.

Que todavía tengamos que luchar por que se concedan a Alemania los mismos medios de defensa nacional que poseen y a los que no quieren renunciar los otros pueblos, y que estos otros pueblos exijan, para sí, aviones de guerra, artillería pesada, tanques, submarinos y muchos otros medios de defensa en calidad de imprescindibles para su seguridad nacional, pretendiendo, empero, que Alemania abdique también en el porvenir a ellas, es, en el fondo, el resultado de la difamación de la campaña de injurias de la guerra mundial y de la coacción cometida en Versalles con Alemania para que ésta se declarara culpable de la guerra. Pues si no, ¿por qué y con qué razón se intenta negar a Alemania su derecho a defender su suelo patrio y con ello su existencia? ¿Es que se pretende, tal vez, que tanques, aviones y artillería pesada son instrumentos de defensa honestos para los franceses, ingleses o polacos y para los alemanes no? Si los aviones de guerra que vuelan o maniobran sobre tierra francesa son indispensables para defender a dicho país en caso de peligro, y su aplicación, preparada hasta en los detalles más mínimos, no contradice los preceptos humanitarios, ¿por qué entonces tendrían carácter agresivo y pondrían en peligro la paz y los intereses de toda la humanidad los aviones que volarían, guiados por pilotos alemanes, sobre tierra alemana?

Formular estas preguntas significa descubrir el fondo moral de las negociaciones que actualmente se están llevando a cabo sobre los armamentos futuros de Alemania. En seguida se desprende que el problema de la igualdad de derechos es a la vez el de nuestro honor nacional. La igualdad de las armas no la pedimos tan sólo en defensa de nuestra seguridad, sino también, en igual grado, en defensa de nuestro honor como nación. Es eminentemente una cuestión moral. Verdad es que hoy, en principio, ni Francia niega este derecho a la igualdad de los armamentos. Pero, al parecer, siempre se persigue la intención de someter su aplicación a condiciones inaceptables. Intentase, aun hoy día, eludir la verificación inmediata de la igualdad de derechos. Preténdese autorizarla sólo después de varios años y cuando, durante un prolongado control y período de prueba, Alemania haya demostrado ser digna de la confianza de poseer las mismas armas que las demás naciones. Es decir, cuando por medio de su buena conducta haya confirmado que, en realidad, está animada de propósitos pacíficos y no constituye un peligro para el resto del mundo. Es cierto que últimamente esto ya no se denomina período de prueba sino que, al contrario, hasta se acentúa que no se trata de un plazo probatorio ni mucho menos. Pero esto no es más que un mero juego de palabras. Porque si se intenta conceder la igualdad de armamentos sólo después de varios años y cumplidas ciertas exigencias unilaterales que, como tales, son infamantes, esto no significa de facto otra cosa que exigir un plazo de prueba y de enmienda moral. Por donde se echa de ver que los que formulan semejantes pretensiones no han logrado todavía abstraerse a la sugestión que ejerció la propaganda de guerra. Todavía juzgan con parcialismo, descalificando por principio a Alemania.

¿Qué dirían otros pueblos pundonorosos, que los franceses o ingleses, pongamos por caso, si alguien pretendiese que renunciaran a factores esenciales de su defensa nacional, sin que los demás pueblos renunciaran a su vez a ellos? Cualquiera que conozca a estos países podrá colegir su respuesta indignada a tal pretensión. Pues bien, nosotros los alemanes no tenemos menos honor ni menos conciencia de nuestro propio valor que los demás pueblos y daremos la misma respuesta que ellos darían a semejante exigencia humillante.

En la Prensa del extranjero se reiteran continuamente las tentativas de inspirar sospechas respecto a las ideas alemanas sobre el rearme y el desarme. Nuestra demanda de igualdad de armamentos presúmese con suspicacia ser expresión de nuestro ánimo bélico y desaprobación del proyecto del desarme. Estas sospechas también significan igual difamación moral, ya sea intencionada o instintiva, que susodichas exigencias. Cuando en Francia tiene lugar la

botadura de un buque de guerra o una gran parada militar, los estadistas franceses suelen encomiar el mérito de estos nuevos o antiguos recursos de los armamentos franceses como garantías de la paz, más aun, hasta como expresión de los designios pacíficos de Francia. Pero cuando Alemania exige los mismos elementos de defensa, se duda de su voluntad de paz y hasta se califican de hipócritas las reiteradas y solemnes manifestaciones pacifistas de su canciller Adolf Hitler. Ahora bien, en lo que respecta a la idea del desarme, en cuya virtud se nos quiere negar la igualdad de armamentos, será suficiente poner de relieve que Alemania se ha desarmado desde hace muchos años. En Ginebra nos empeñamos infinita cuanto infructuosamente y con la mayor paciencia en inducir a los otros países al cumplimiento de sus promesas contractuales de desarmar. Nos retiramos de Ginebra porque no había medio de mover al desarme a los Estados superarmados. Y ¿por qué tenemos que pedir precisamente nosotros la igualdad de nuestros armamentos con los de nuestros vecinos? Pues, única y exclusivamente porque los demás Estados han rehusado hasta ahora y siguen rehusando desarmarse al bajo nivel de nuestros armamentos, como no cesamos de exigirlo en Ginebra. Por cierto, poco sienta a estos Estados blasonar ahora de apóstoles del desarme y de reprochar, en nombre del desarme que ellos mismos han rehusado e impedido desde hace tantos años, a Alemania, imputándole la traición a la idea del desarme.

Esta acusación es la famosa arma que se vuelve contra el que la arroja. Ellos tuvieron suficiente tiempo y oportunidad para manifestar de hecho su voluntad de desarmar. Mas, no lo han hecho hasta el momento. No obstante, si ahora estuvieran dispuestos al desarme, todavía no sería tarde. Pero, en tal caso tendrían que probarlo con hechos, indicando exacta-

mente y sin establecer cláusulas de ninguna especie, que intentan desarmar inmediatamente. De nada sirven las promesas vagas y protestas condicionadas de desarmar en un futuro más o menos lejano.

El pueblo alemán, bajo su gobierno actual, está demasiado seguro de si mismo, demasiado compenetrado de la conciencia de su honor nacional y de la inquebrantable voluntad que lo domina hasta en su más íntimo ser, de formarse él mismo su destino, para que lo desconcierte, en lo más mínimo, la mentalidad de una parte del extranjero que declina adjudicarle la igualdad de derechos. En su concentrada voluntad nacional se estrellarán todas las tentativas de comperle a aceptar convenios incompatibles con su derecho a la igualdad.

Visto que la Conferencia del Desarme y la Liga de las Naciones han demostrado ser incapaces de allanar los obstáculos opuestos a la aplicación práctica de la igualdad de derechos alemana, el gobierno alemán ha iniciado negociaciones con las potencias para encontrar un camino por medio de los métodos diplomáticos habituales y desistiendo de la intervención inservible de la aparatosa conferencia ginebrina. Estas negociaciones se hallan en plena marcha y son llevadas por Alemania con la mejor buena voluntad hacia un acuerdo cordial y con los más sinceros propósitos pacíficos. Alemania estaría aún dispuesta a aceptar como realizada su demanda de igualdad si los demás países desarmasen. Las actuales negociaciones diplomáticas pondrán de manifiesto hasta qué grado ello es posible y si los que hasta ahora han pecado contra la idea del desarme están efectivamente resueltos, como ellos dicen, a corregir y rectificar su actitud. Tal rectificación, aunque bien retrasada, será aplaudida sinceramente por Alemania. No obstante, ello no deberá traducirse únicamente en palabras, sino también en hechos.



Jóvenes diplomáticos españoles visitaron Berlín. Recepción por el Profesor Dr. Zulueta, Embajador de España en Berlín

El punto de vista alemán sobre la cuestión del Sarre

HACE poco, no había en la opinión internacional sobre la cuestión del Sarre sino un solo juicio: el Sarre es alemán; un plebiscito rendirá una enorme mayoría en favor de Alemania; el número de los que optarán por la adhesión de la región del Sarre a Francia o en pro del mantenimiento del statu quo será insignificante en relación con el total de votos. En ninguna parte se consideraba ya como problema político la cuestión del Sarre. Estimábase que la parte jurídica había quedado resuelta definitivamente por medio del estatuto del Sarre, juzgándose que no existían sino problemas económicos a regular entre Alemania y Francia, ya fuese directamente o por negociaciones internacionales o por mediación de la Liga de las Naciones.

La propaganda francesa supo modificar un tanto, en el curso del último año, este recto juicio general. Mucho la ha favorecido en el postrer trimestre del año pasado la acción del caudillo social-demócrata Braun ante la Liga de las Naciones, pues su actitud parecía justificar, en la opinión internacional, ya insegura por la propaganda francesa, los argumentos de esta última.

Obsérvase, empero, que la propaganda no está orientada aún uniformemente. Por un lado tiende al man-



Hitler y von Papen saludando a una muchachita saarlandesa con ocasión de una reunión de los saarlanders en Berlín

tenimiento del statu quo, mientras que por el otro persigue la anexión de la región del Sarre. La propaganda que opera a base de este último propósito se funda mayormente en los conocidos argumentos históricos. De la política de fomento en la cuestión de las minas de carbón del Sarre se desprende claramente que Francia misma no cree en sus propios argumentos ni espera un éxito de su propaganda de anexión. Pues si Francia hubiese creído en una posesión duradera de las minas del Sarre, habría sabido evitar los graves daños que hoy se manifiestan como consecuencia de una explotación irregular de las minas durante 15 años, con el objeto de sacar un beneficio momentáneo. Remoción defectuosa, por resultas de la cual han despuntado ya serios perjuicios mineros, filones enteros que se han dejado sin explotar, deficientes trabajos de preparación: todo atestigua que la dirección minera francesa ha procedido sin tomar para nada en consideración el futuro. He aquí que Francia no espera que la región del Sarre se afiliará a ella; por lo que pugna en realidad es el mantenimiento del statu quo. La propaganda francesa trata de hacer creer al mundo en la posibilidad de conseguir este objeto por medio del plebiscito, exagerando disparatadamente la importancia de los emigrantes alemanes en la región del Sarre. A este primer argumento añade un segundo, afirmando que la parte de la población del Sarre, que políticamente es adversa al nacional-socialismo, no optaría por el retorno del Sarre a Alemania. El error de este último argumento también es evidente para quien se dé cuenta de la evolución política interalemana. No hace más que un año que el nacional-socialismo todavía no tenía la mayoría en el Reichstag, pues sólo incluyendo al partido nacionalista alemán, llegó a una pluralidad de votos de un 51 por 100. En noviembre de 1933 ya había alcanzado una mayoría absoluta para el gobierno nacional-socialista. Sólo un 7 por 100 negaron sus votos a la nómina del gobierno. Un desarrollo idéntico observamos también en la región del Sarre. Además se incorporó aquí el partido del centro al «Frente Alemán» que lucha por el retorno del Sarre al Reich, en la seguridad de que sus partidarios, sin cuidarse del partido, votarían por Alemania. Y es seguro que la población optará por este retorno, pasando por alto a los partidos que, como los social-demócratas y los comunistas, se oponen aún. Frente a las maquinaciones de la propaganda francesa, el criterio alemán sobre la cuestión del Sarre, en primer lugar, es intergiversable y, en segundo término, es leal. En la gran manifestación celebrada en agosto de 1933, al pie del monumento del Niederwald, sobre el Rhin, el canciller Adolf Hitler declaró, con respecto de la cuestión del Sarre: «No hay sino una solución y por ella luchará todo alemán que crea en la sublimidad de la patria y en la grandeza de la nación. Y esta solución es el retorno a Alemania.» Refiriéndose al problema económico de la cuestión del Sarre dijo, ade-



El 30 de Enero, aniversario de la subida al Poder por los nacional-socialistas, todas las calles de las ciudades del Sarre estaban engalanadas como ésta

más, en esa ocasión: «Estamos gustosamente dispuestos a conferenciar y a entendernos con Francia sobre todos los asuntos económicos.» Más tarde declaró: «El problema del Sarre no tiene que ser nece-

sariamente un punto de controversia entre Alemania y Francia.» Entretanto se empeñó en resolver la cuestión del Sarre por la vía de conversaciones directas entre ambos países ya antes de que llegase el plazo del plebiscito. Su intención fué la de llegar a un acuerdo sobre la reincorporación del Sarre a la madre patria alemana y sobre las cuestiones económicas que emergen de ello. La población del Sarre debía emitir entonces en el plebiscito su juicio sobre el acuerdo concertado entre ambos países. Esta tentativa se estrelló contra la oposición francesa, porque Francia no quería desligar del problema total la lucha por la población del Sarre. Para el punto de vista alemán es natural, desde luego, que cuando se intente hablar de negociaciones sobre la cuestión del Sarre, no se dude del carácter alemán, ni de la pertenencia racial, cultural y política de la población del Sarre, ni que sea necesario probar estos hechos por medio del plebiscito. Pues, conferenciar sobre el retorno de la población del Sarre al Reich o sobre su permanencia en el statu quo o hasta sobre su unión con Francia, no significaría otra cosa que convertir en un objeto de tratos y negociaciones a una parte viva del pueblo alemán. Mas, para la Alemania nacional-socialista jamás ni bajo ningún concepto podrá ser objeto de negociaciones una parte del pueblo alemán. Negociables serán únicamente cuestiones económicas. Éstas, empero, deberían ser, según conciben los alemanes, en verdad objetos de negociaciones y no puntos de controversia. Ambas opiniones se desprenden claramente de las declaraciones fundamentales del canciller Hitler sobre la política exterior, emitidas en ocasión de su gran discurso en el aniversario del Tercer Reich. Allí proclamó al nacional-socialismo ajeno al imperialismo. La sojuzgación de hombres heterogéneamente distintos, con el fin de dominarlos o de incorporarlos al propio pueblo, no se aviene en absoluto al concepto



Saarbrücken, capital de la Región del Sarre
Nr. 39073 R. L. M. 19. 10. 33.



Adolf Hitler conversando con los niños



El Canciller y el Vicecanciller rodeados de juventud saarlandesa



Jurando fidelidad al Reich

patrio nacional-socialista. Conservación de la substancia nacional, fomento de las energías biológicas, culturales y económicas inherentes al propio pueblo, su reivindicación de todas las trabas y su elevación al mayor florecimiento: éstas son las tareas que demanda la verdadera concepción del nacionalismo. Ellas a la vez procuran inculcar la concepción de los derechos y competencias de las otras naciones y el respeto a su honor y a su libertad. Esta concepción fundamental fué el motivo de que el canciller Hitler deseara llegar a un acuerdo con Francia sobre la cuestión del Sarre. Una nación gobernada, como la alemana, en sentido nacionalista, es un contrayente valioso, porque siempre pugnará lealmente por un resultado de las negociaciones que armonice los intereses de ambos y porque no conoce finalidades político-autoritarias ni imperialistas. Ya que Francia rehusa a conferenciar con tal contrayente y quiere la lucha, tiene que asumir la culpa de que todavía no haya sido posible eliminar tal foco de peligros para la paz de Europa.

Trigésimo aniversario de la paz en Venezuela

EL 21 de julio de 1933 se celebró el trigésimo aniversario de la Paz en Venezuela, implantada por el Presidente de aquella nación amiga, el Benemérito General Juan Vicente Gómez. Con este motivo, el Cónsul General de Venezuela en Alemania, señor don Rafael Paredes Urdaneta, dió una interesante conferencia sobre su país en las aulas del Museo de Historia Universal de la Universidad de Hamburgo y Decanato de la Facultad de Ciencias exactas y naturales. En esta conferencia, pronunciada ante un selecto público, dió a conocer ampliamente los adelantos realizados durante los treinta años de paz, sostenida con firmeza por el Benemérito General Juan Vicente Gómez. Terminada la conferencia, se exhibió una interesante película sobre Venezuela, tomada con motivo de la primera visita de la motonave alemana «Caribia» a las costas venezolanas.

Asistieron a este acto representantes del Gobierno, de la intelectualidad, del Cuerpo Consular, del comercio y de la colonia iberoamericana.

A continuación se celebró una brillante recepción en el domicilio particular del Cónsul General de Venezuela. Aquí hicieron uso de la palabra el Profesor Dr. Brauer, prorector de la Universidad de Hamburgo, el Director del Instituto Iberoamericano Profesor Grossmann, el Cónsul General de la Argentina, Dr. Berneri, y el de Bolivia, Sr. Krüger. El representante consular de Venezuela, en frases elocuentes expresó su honda gratitud a los oradores en nombre de su patria y de su Presidente.

Ernesto Quesada †

CUANDO en Alemania se difundió la dolorosa nueva de la sensible desaparición de Ernesto Quesada, acaecida, después de breve enfermedad, en Spiez (Suiza), fué profunda y sincera la aflicción que sintieron sus numerosos amigos y admiradores. La pérdida que sufre Alemania con esta muerte es irreparable. Su grande y noble amigo ha desaparecido. Hombre justo y probo, para quien la verdad y la imparcialidad fueron siempre los ideales más preciados.

Con la muerte de Ernesto Quesada, la Argentina pierde a uno de sus más ilustres hijos. El nombre Quesada ocupará siempre un lugar destacado en la historia de las Letras y de las Ciencias argentinas, pues también el ilustre Don Vicente Quesada, padre de Don Ernesto que acaba de fallecer, figura preminentemente con su hijo entre los hombres de ciencia y estadistas más preclaros de su patria. Padre e hijo estaban unidos por lazos de una estrecha amistad, y la vida del uno influyó decisivamente en los destinos del otro. Vicente Quesada, en su tiempo estadista y diplomático, desde 1902—1904 ministro de Argentina en Berlín, envió a su hijo Ernesto, siendo aún muy joven, para Alemania, donde se matriculó en el gimnasio de Dresden y más tarde en las universidades de Leipzig y Berlín, para graduarse en la facultad de jurisprudencia de la Universidad de Buenos Aires.

Toda la vida de Quesada es un ejemplo vivo de que se puede ser a la vez ferviente patriota y franco admirador de las ciencias y progresos culturales de otras naciones. Para Ernesto Quesada, su patria era toda la América Latina. La ciencia y la vida intelectual alemanas infundíanle admiración especial, y sus estudios y disertaciones, publicadas en periódicos y revistas de su patria, dan testimonio de ello. Variadísimos son los temas de sus numerosos trabajos. En sus obras: «Die juristische Wissenschaft Deutschlands», publicada en 1912, y «Der Geschichtsunterricht an deutschen Universitäten», en 1914, trató, con una comprensión extraordinaria, dos de las ramas más importantes de la ciencia alemana. La comentada obra de Spengler «El Ocaso del Occidente» le indujo a dar una serie de marcadísimas conferencias durante todo un semestre. Los grandes alemanes, como Goethe y Bismarck, le merecieron los más profundos estudios. Durante la guerra fué ardiente defensor de Alemania; con sus obras «La Cultura alemana actual y la Guerra» y «El Peligro alemán en Sudamérica», tomó decididamente su partido, refutando, con un valor sin par en aquel tiempo, los reproches que a Alemania le hacían sus enemigos. Es una prueba de su espíritu juvenil hasta la avanzada edad de 75 años que también comprendiera las nuevas ideas del nacional-socialismo, lo que se revela claramente en su interesante estudio, publicado en julio del año pasado, en esta revista.

La eficaz propaganda cultural realizada por Ernesto Quesada en favor de Alemania tuvo su más culminante expresión en que donara su valiosísima biblioteca al Estado prusiano, formando así las bases del Instituto Ibero-Americano de Berlín, en cuya aula se hallan los bustos de los eximios padre e hijo Quesada



Prof. Dr. Ernesto Quesada

en señal de gratitud y de veneración para estos dos espíritus extraordinarios. Alemania rindió también, en otra forma, culto al gran hijo de Argentina: Ernesto Quesada fué senador honorario de la Academia de Munich y Profesor honorario de la Universidad de Berlín. En 1932 obtuvo la medalla de Goethe. Con ocasión de su 75º cumpleaños, el año pasado, el Instituto Iberoamericano de Berlín publicó una memoria de honor, en la cual hombres de ciencia extranjeros y alemanes dieron justa ponderación a la obra de su vida.

Nacido el 1º de junio de 1858, se graduó el 20 de mayo de 1882, sucediendo muy pronto a su padre como director de la Biblioteca Nacional de Buenos Aires. Ya en aquel entonces se empeñaba en fomentar el canje con bibliotecas alemanas. Desde 1904 fué profesor de Sociología de la Universidad de Buenos Aires y de Economía Nacional de la Universidad de La Plata. Al mismo tiempo desempeñó durante largos años el cargo de fiscal de los Tribunales de Buenos Aires. Radicado desde 1927 en Suiza, ocupó los últimos años de su vida en preparar para su publicación las obras de su ilustre padre, aunque sin dejar de observar también con vivísimo interés los acontecimientos mundiales. Ernesto Quesada estaba casado con Lenore Deiters, conocida autora alemana, quien fué su fiel e inteligente compañera hasta los últimos momentos de su vida extraordinaria.

Duelo en el Instituto Tropical de Hamburgo

EL Instituto Tropical de Hamburgo ha sufrido una gran pérdida. El 9 de setiembre de 1933 dejó de existir, víctima de un mal cardíaco incurable, su insigne director, el profesor doctor Fülleborn. Para él la muerte ha sido piadosa redentora, mas para nosotros sus amigos y colaboradores resulta dolorosa e irreparable la extinción de nuestro genial mentor.

En los comienzos de su vida científica, sus aficiones le impulsaron a los estudios etnográficos y a las in-



Prof. Dr.
Friedrich Fülleborn

vestigaciones científico-naturales. Pero, a poco de fundarse el Instituto Tropical de Hamburgo, Friedrich Fülleborn se consagró de lleno al estudio de la medicina e higiene tropicales. Después de una beneficiosa labor de varios años al servicio de la tropa colonial alemana en el África Oriental, se trasladó, en 1901, por orden superior, al Instituto Tropical del cual fué, durante todos estos años, su más fiel colaborador. A pesar de padecer, desde hacía tiempo, de una tenaz dolencia, el eximio catedrático y sabio profesor de helmintología, renombrado en toda la América Latina, dió aún cuatro semanas antes de su muerte sus marcantes conferencias en los cursos en idioma español sobre enfermedades e higiene tropicales, que, habitualmente, tienen lugar todos los años en el Instituto Tropical de Hamburgo. Con energía sobrehumana luchaba contra su dolencia, pues no quería estar enfermo. Sólo anhelaba trabajar y nada más que trabajar en beneficio del establecimiento que dirigía y de la ciencia, a la cual se consagró por entero.

Entre los indígenas del África Occidental Alemana, se le conocía al profesor Fülleborn sólo por el título: «Bwana hapana pumzika», el hombre que jamás descansa del trabajo. He aquí la más elocuente característica de toda su laboriosa vida. Incansable hasta

en los últimos momentos de su existencia, sólo la muerte fué capaz de obligar al descanso a aquel noble corazón. Pero Friedrich Fülleborn no ha muerto; su espíritu vivirá en sus geniales obras para siempre entre sus innumerables amigos y discípulos.

Su personalidad extraordinaria será siempre el ideal más digno de ser imitado. Jamás se borrará de nuestra mente la noble imagen de este hombre generoso, afable y benévolo, con su característica cabeza de clásicos rasgos, dotado de una erudición singular y de una comprensión profunda en todas las ramas de la ciencia y de las bellas artes. Fué además modelo de amistad inquebrantable y cumplidor fanático del deber.

A nosotros los sucesores y custodios de la obra de Bernhard Nocht, fundador del Instituto Tropical de Hamburgo, y de su más fiel paladín Friedrich Fülleborn, nos llena de íntima satisfacción que nuestro gobierno nacional-socialista de Hamburgo esté dispuesto a mantener el Instituto Tropical en toda su amplitud y capacidad, no obstante las múltiples dificultades económicas que ello implica.

Hamburgo ha sido siempre y permanecerá siendo, también en el porvenir, el punto de partida y de conexión más importante de todas nuestras relaciones económicas y culturales con ultramar. El papel que en ellas desempeñan la medicina y la higiene tropicales es universalmente conocido. Nuestras tres tareas principales, exploración, enseñanza y curación, nos unen estrechamente con los médicos y los gobiernos de las zonas tórridas y, en igual medida, también con nuestros compatriotas de ultramar, quienes, en muchos casos, trabajan y viven bajo las más difíciles condiciones económicas y climatológicas y que, en realidad, son los representantes más distinguidos de los estrechos vínculos culturales y económicos que existen entre Alemania y aquellos países.

Así como nosotros los hombres de ciencia alemanes somos acogidos en el extranjero con afable hospitalidad, nunca desmentida, del mismo modo se recibe en la nueva Alemania con franca cordialidad al extranjero que venga acá para estudiar o intercambiar ideas científicas o para encontrar en los sanatorios o estaciones climáticas alemanas alivio de las dolencias contraídas en los trópicos. La ciencia alemana, y no en último término la medicina tropical, han servido y seguirán sirviendo siempre a toda la humanidad doliente. Ésta es nuestra concepción de la esencia más pura de la ciencia investigadora. Y en este sentido continuaremos en el Instituto Tropical la obra de vida de nuestros grandes mentores y maestros Bernhard Nocht y Friedrich Fülleborn. He aquí el voto que hicimos en la tumba del hombre cuya labor en los dominios de la investigación científica tendía únicamente a los mismos humanitarios fines. Así honraremos en verdad su memoria.

M.

General Rafael Leónidas Trujillo y Molina, Presidente de la República Dominicana

Lo que puede un estadista bien orientado en bien del progreso de su país

EL escudo de la República Dominicana ostenta esta divisa: Dios, Patria y Libertad. Los hombres que la pusieron allí, con el corazón y la inteligencia, sabían muy bien que, sin ella, la vida estaría vacía de sentido.

Este lema es el objetivo luminoso que guía, sin desvíos, a un gran dominicano, al Honorable Presidente General Rafael Leónidas Trujillo y Molina.

En Alemania se sabe muy bien que el Presidente Trujillo, gran patriota, sagaz e inteligente, va encaminando a su país certeramente, en estas horas de colosal esfuerzo. Con clarividencia de estadista moderno, ha presentido la nueva inquietud política del mundo. Le hemos observado, desde aquí, agrupando a todos los patriotas dominicanos para una obra nacional de gran envergadura. Sencillamente, sin garrulerías inadecuadas a la hora álgida en que vive el mundo, se ha entregado animosamente a una ardua labor de sacrificio para enaltecer a su patria, estudiando profundamente sus problemas y enderezando sus soluciones por los caminos más ciertos.

Tres años se encuentra el Honorable Presidente General Trujillo dirigiendo los asuntos públicos de su país. En este corto lapso de tiempo, después de la ardua tarea de reorganizar la Hacienda, son ya multitud las obras por él realizadas, tanto en el campo cultural como en el económico. Entre ellas merecen elogio verdadero, por su alcance histórico, la restauración del Alcázar de Colón y el acertado embellecimiento del histórico recinto. Marcadísima atención presta el Presidente General Trujillo a la construcción y mejora de carreteras y puentes. Por donde se echa de ver la afinidad que existe entre los grandes estadistas contemporáneos que, con una penetración sin par, discernen que el perfeccionar hoy las arterias del tráfico de su país significa el progreso de mañana. Una de las obras de mayor prestancia estimamos que es la del soberbio puente colgante sobre el Yuna, inaugurado hace poco. En su difícil ejecución trabajó su constructor,

don Enrique García Gómez, por espacio de un año y medio aproximadamente. El puente tiene, en toda su extensión, 700 metros, siendo 137 metros de hierro sobre el cauce del río. Hay un puente auxiliar de 30



General Rafael Leónidas Trujillo y Molina, Presidente de la República Dominicana

metros para dar paso a las aguas que se apartan de la corriente central en caso de crecientes. El país puede sentir legítimo orgullo de la espléndida obra maestra de la técnica, sólida y bella, que une ahora dos grandes sectores de la progresiva república.

En la solemne inauguración figuraban representaciones de todas las provincias de la República Dominicana. Con sincero entusiasmo escuchó la gran concurrencia la palabra inauguradora del Presidente Trujillo, cuyo nombre ha sido dado, como un acto de alta justicia, a la digna obra.

Es bien sabido que la República Dominicana es un pueblo animoso, avanzando a grandes pasos por el camino de la cultura y de la civilización. Alemania, amiga entusiasta de todas las naciones ibero-americanas, ha cultivado siempre, con profunda atención y sinceridad, sus relaciones con esta noble nación, que encierra en sus hombres virtudes raciales inmarcesibles. Pero su verdadero anhelo, su deseo más entrañable, es que estos vínculos de unión se estrechen más y más en el futuro para el bien de los dos pueblos amigos y de la Humanidad.



El nuevo puente colgante «San Rafael» sobre el Yuna, Mao. — Rep. Dominicana

El sesquicentenario del Natalicio del Libertador Simón Bolívar y el cumpleaños del Benemérito General Juan Vicente Gómez

EL 24 de julio de 1933 se celebró en Hamburgo el Natalicio del Libertador Simón Bolívar y el cumpleaños del Presidente de los Estados Unidos de Venezuela. Hamburgo manifestó, una vez más en esta ocasión, su sincera amistad por Venezuela y su gran simpatía por el Benemérito Presidente de aquella República amiga.

El Cónsul General de Venezuela en Alemania, Señor Don Rafael Paredes Urdaneta, inició la celebración de las fechas gloriosas que celebraba su patria, depositando, en nombre de su país y de su Benemérito Presidente, una corona de laureles adornada con la bandera venezolana ante el monumento erigido en la Plaza de Adolf Hitler a la memoria de los soldados alemanes caídos en la última guerra. En este acto fué acompañado por el Presidente del Gobierno de Hamburgo, altas personalidades y cónsules de otras naciones. Una guardia de honor de los Cascos de Acero, de la SS y de la policía, se colocó ante el monumento. El Cónsul General de Venezuela pronunció entonces un sentido y elocuente discurso en el que expuso los méritos del Libertador y del General Gómez, Presidente de su país, haciendo resaltar, al mismo tiempo, la gran cordialidad que existe entre Alemania y Venezuela.

Acto seguido se dirigió la comitiva al Palacio del Gobierno, donde fué recibida por el Burgomaestre Dr. Burchard Motz, quien la condujo al Salón Fenix, lugar donde se encuentra el busto del Libertador. Aquí el Burgomaestre, que se hallaba rodeado de destacadas

personalidades del Gobierno, depositó una corona de laureles ante el busto del Libertador y pronunció frases de sincera amistad hacia Venezuela.

A la noche, el Cónsul General de Venezuela y su distinguida esposa ofrecieron en el Hotel Atlantic un espléndido banquete, seguido de un brillante sarao. Asistieron más de 250 comensales, entre los que se encontraban altos miembros del Gobierno, el Cuerpo Consular, personalidades de la alta sociedad, de la intelectualidad, del arte, de la banca y del comercio.

El anfitrión, Señor Don Rafael Paredes Urdaneta, dió comienzo al banquete con un admirable discurso. Al final del mismo, la orquesta entonó el himno alemán «Deutschland, Deutschland über alles». Seguidamente hizo uso de la palabra el Jefe hamburgués de los Cascos de Acero, Senador Pressentin, Presidente del Departamento de Trabajo, quien alabó la personalidad de Bolívar y la labor realizada por el General Gómez. Al final de este discurso, la orquesta entonó el himno venezolano.

El Director del Instituto Iberoamericano, Profesor doctor Grossmann, dió a conocer a la selecta concurrencia, en un hermoso discurso, la idea, ya cristalizada, de fundar en Hamburgo una sociedad venezolano-germano-iberoamericana que se llamará Bolívar-Goethe, nombres gloriosos unidos ya a la conciencia universal, nombrándose al efecto, como homenaje de admiración, al General Gómez Presidente honorario de dicha Sociedad.



Banquete ofrecido por el Cónsul General de Venezuela en Alemania, Don Rafael Paredes Urdaneta, el 24 de Julio de 1933 en Hamburgo

Mirando al porvenir — Alemania y el mundo ibérico

Por JOAQUÍN LECANDA, Capitán del Ejército Español

NACIDA la Revista Alemana en Alemania, redactada en correcto español para españoles e hispanoamericanos, acogiendo por igual trabajos de autores alemanes o españoles, esta revista quiere hacer oír la voz de los pueblos de habla española, amplificándola con el eco que preste el nombre de Alemania.

He ahí porque no puedo resistir a la tentación de publicar algunas breves consideraciones acerca del título que encabeza estas líneas.

Antes he de manifestar que estoy en absoluto conforme con la teoría que expone «José Suárez Somoano» en su libro «Ibero-América-Nuestro Ideal» al tratar del nombre que se debe dar al conglomerado de pueblos de origen peninsular.

España es un nombre de origen romano, que hoy se aplica sólo a una parte de la península. Queda desplazada, pues, de la epopeya nuestra hermana Portugal. El término Latino-América, significa una intromisión en una obra en la que no intervinieron más que pueblos peninsulares.

El término Ibero-América, de más rancio abolengo, de mayor amplitud espiritual, es como una gran Catedral que cobija a todos los creyentes de la buena nueva, a todos los que tienen fe y esperanza en el resurgir de un pueblo, lleno de renaciente vitalidad, y de una tradición incomparablemente gloriosa.

La vida es como una cadena, en que cada eslabón precedente sostiene al que le sigue, siempre que cada

uno de ellos se halle bien enlazado en el anterior. El *mañana* está hecho del *hoy*, el hoy es ¡ya! producto del ayer realizado y sobre el cual no podemos intervenir.

Ésta es la razón de enfrentarme con el porvenir, para tratar de escrutarlo y adivinar tras los actuales días de lucha, otros de paz y prosperidad.

Y en esta visión, que no por demasiado optimista, puede dejar de realizarse, Alemania y el mundo ibérico se completarán maravillosamente: Alemania poniendo la esencia de su raza, el orden, el método, la tenacidad, y el mundo ibérico la prodigiosa riqueza de su suelo, la capacidad creadora de su raza, el sentimiento de armonía y belleza que imprimen unos hombres soñadores hasta a las manifestaciones más triviales de la vida.

Ésta y no otra es la explicación del título de este ligero ensayo. Es sintomático que esta revista haya nacido en Hamburgo, florón de Alemania, que sostiene gallardamente la tradición de la Liga Hanseática.

Al abrirse generosamente en el ancho estuario del Elba, irradiará la luz de la ciencia alemana, llegándola a su vez el calor que hace madurar los dulces frutos de España y América.

Que así suceda, para la mayor honra y provecho de Alemania y el mundo ibérico y el mayor bien de la Humanidad, es lo que desea el más modesto colaborador en la gran obra emprendida.

Madrid, diciembre de 1933.

La fiesta de la raza en Hamburgo

CON gran esplendor se celebró, como de costumbre, el doce de Octubre, la Fiesta de la Raza en Hamburgo. Hace siglos, en ese día inolvidable, se cubrieron de gloria los españoles, pisando por primera vez las tierras del Nuevo Mundo.

El Cuerpo Consular Hispanoamericano de Hamburgo, con la cooperación del Gobierno de esta gran ciudad hanseática y la del Instituto Iberoamericano, de la Sociedad de Amigos de éste último y de la Sociedad de Estudiantes Iberoamericanos, organizaron dicha fiesta que tuvo lugar en un ambiente de cordialidad y distinción, en los elegantes salones del Hotel Atlantic, a donde concurrieron destacados representantes de la alta sociedad hamburguesa e ibero-americana. En los hermosos recintos, artísticamente adornados, lucíanse los pabellones nacionales de los distintos países iberos y latino-americanos y de Alemania. A la entrada flameaba aquella misma bandera que, tremolando en la mano del Libertador, recorrió pueblos enteros y fué símbolo de la Independencia de todo un continente.

El magnífico banquete, a que asistieron más de 300 personas, fué iniciado por un brillante discurso de su Magnificencia el Burgomaestre de Hamburgo, Dr.

Burchard Motz, que con calurosas frases brindó por los países ibero-americanos y su madre patria España, y por los Excelentísimos Presidentes de estos países. Le contestó, en cordiales y elocuentes oraciones, en nombre de España e Iberoamérica, el Cónsul General de Venezuela, Señor Don Rafael Paredes Urdaneta.

A la hora del champaña, el Burgomaestre Dr. Burchard Motz improvisó un bello discurso de alabanza a todos los pueblos de raza ibérica, brindando por el Cuerpo Consular de Hamburgo, mientras la orquesta ejecutaba el himno a Iberoamérica.

A continuación el Cónsul General de Venezuela en Alemania, designado como orador de turno para este acto, pronunció un elocuentísimo discurso en el que describió, en grandes rasgos, las riquezas, costumbres y adelantos culturales y materiales de este bello continente. Terminó su brillante discurso con estas palabras que no quisieramos dejar de reproducir aquí: «Americanos de todas las latitudes y de todas las razas, no olvidemos que España fué quien nos descubrió, pero tampoco olvidemos que fué Alemania quien nos bautizó. Basados en esto, trabajemos todos con entusiasmo para fomentar el cariño por España que nos dió vida y por Alemania que nos dió nombre.»

Las bodas de plata de la Rehabilitación Nacional de Venezuela

EL vigésimoquinto aniversario de la Rehabilitación Nacional de Venezuela fué en Hamburgo motivo de significativas fiestas, con que la urbe hanseática quiso dar testimonio de la profunda admiración que siente Alemania hacia la nación amiga y su benemérito Presidente.

El 22 de diciembre comenzó el homenaje reuniéndose el Regimiento Augusta Victoria N° 86 en su salón de sesiones, para escuchar la lectura de algunos fragmentos del drama «Bolívar». La parte musical de esta notable obra literaria fué hábilmente ejecutada por la orquesta del mencionado Regimiento. El Cónsul General de Venezuela en Alemania, Señor Don Rafael Paredes Urdaneta, pronunció un breve discurso expresando el cariño con que en nombre de su Gobierno acogía esta simpática prueba de admiración a su Presidente, dando a conocer lo que para su nación significa el movimiento rehabilitador del 19 de Diciembre del año 1908.

A la noche, la Sociedad Bolívar-Goethe organizó, en los salones del Hotel Atlantic, un magnífico banquete al que concurren altas personalidades del Gobierno de Hamburgo y personas significadas de la sociedad hamburguesa. El representante consular de Venezuela en Hamburgo ofreció el banquete con frases elocuentes, haciendo resaltar la significación de la causa rehabilitadora de su país. Le contestó su Magnificencia el Burgomaestre de Hamburgo, Señor Carl-Vincent Krogmann, con palabras de afecto y admiración hacia el benemérito General Gómez. A continuación el Profesor Muehlens, Director del Instituto Tropical, como orador de turno para esta fiesta, dió lectura a su magnífico discurso, en el que se enlazaba el nombre del Libertador con el del Rehabilitador. Luego manifestó que la Universidad de Hamburgo, teniendo en cuenta las grandes dotes de estadista del General Gómez y sus trabajos

por la sanidad de su país, así como también por su protección continua a la ciencia médica, había acordado, en sesión solemne, conferirle el Título, Derechos y Dignidades de Doctor Honoris Causa en Medicina. Terminó el profesor Muehlens brindando por Venezuela y Alemania y por la relevante personalidad del General Gómez.

En esta fiesta se recibió también, con verdadera satisfacción, la confirmación oficial de que, en la fecha conmemorativa, el representante diplomático de Alemania en Venezuela había hecho entrega de la «Espada de Honor», que su Excelencia, el Mariscal Paul von Hindenburg, regaló al General Gómez.

A la una de la mañana el Sr. Paredes Urdaneta, acompañado de su Magnificencia, se dirigió a la Estación Central de Radio, donde se había organizado un programa especial en honor del Gobierno de Venezuela. Comenzó con el discurso del representante consular venezolano dirigido a su país en una transmisión especial y el cual fué oído, igual que las demás partes del programa, en todos los salones del Hotel Atlantic por medio de los altavoces que fueron colocados previamente. El Señor Paredes Urdaneta describió, en toda su alta transcendencia, la obra magna de la Rehabilitación Nacional de su país desde su iniciación, el año 1908, hasta el presente. A continuación transmitió su discurso su Magnificencia el Burgomaestre de Hamburgo, en el que se demostraba la admiración que Hamburgo y Alemania han sentido siempre por Venezuela y su benemérito Presidente. Con palabra clara e inteligente hizo resaltar los méritos del fundador de la Paz de Venezuela, su inquebrantable amistad hacia Alemania y su espíritu de progreso y bienestar implantado en la gloriosa patria de Bolívar. Ambos discursos fueron transmitidos para Venezuela en español y en alemán.



La Sociedad Bolívar-Goethe celebrando la Rehabilitación Nacional de Venezuela

Los nuevos Ministros de Alemania en Argentina y México

Las buenas relaciones diplomáticas entre los países son la base sobre la cual se desarrollan, en lógica consecuencia, los vínculos culturales y económicos interestatales. Con exacta percepción de esta realidad ha obrado el gobierno nacionalsocialista, nombrando ministros de Alemania en Argentina y México al Dr.



*Freiherr Rüdert von
Collenberg-Bödighheim*

Freiherr von Thermann y Freiherr Rüdert von Collenberg-Bödighheim, respectivamente, ambos diplomáticos destacadísimos que han desempeñado, con gran acierto y tino, difíciles cargos en bien de su patria.

Nacido el 6 de marzo de 1884 en Colonia, el Dr. Freiherr von Thermann ingresó en 1912 en el servicio diplomático, iniciándose en París, donde permaneció hasta 1913. Luego fué nombrado adicto a la Embajada de Alemania en Madrid, trasladándose más tarde a Bruselas, donde desempeñó su cargo hasta poco antes de estallar la guerra mundial. Enrolóse ya en agosto de 1914 en el frente del Este. Pocos meses más tarde cae herido en manos de los rusos. Deportado al campamento de prisioneros de Chabarowsk, situado a 600 km. al Norte de Wladiwostok, logra huír en 1917 y, tras penosa peregrinación, regresa en 1918 a la patria. En 1921 se traslada, como primer diplomático alemán después de la conflagración, a Washington, donde permanece hasta fines de 1922 en su cargo de consejero de la Embajada y Encargado de Negocios. Desde 1925 hasta su nombramiento, en setiembre de 1933, como ministro en Argentina, cumple la delicada misión de cónsul general de Alemania en la Ciudad Libre de Danzig.

Heinrich Freiherr Rüdert von Collenberg-Bödighheim nació el 25 de agosto de 1875 en Baden-Baden. Desde 1904 hasta 1913 actuó como vicecónsul de Alemania en Singapur, Shanghai y Bangkok. En 1913 fué nombrado cónsul en Winipeg. Durante la guerra prestó servicio militar en el ejército alemán. En 1918 se hace cargo del consulado de Constantza, y en 1921 es designado cónsul general en Calcutta, donde en 1926 es elevado al rango de cónsul general de primera clase. En esta calidad fué trasladado en 1929 a Shanghai, desempeñando allí su cargo, hasta su nombramiento, en setiembre de 1933, como ministro de Alemania en México.

Entrevistado por nosotros antes de su partida para México, el nuevo ministro declaró: «Considero como mi misión más noble conservar y consolidar las excelentes relaciones que unen Alemania y México y que se fundan en una perfecta comprensión mutua. Además estimo mi primer deber fomentar los intereses culturales e intelectuales que nos son comunes con la nación amiga allende el océano y, finalmente, en especial, haré todo lo que esté a mi alcance para dar



*Dr. Freiherr
von Thermann*

impulsos a los problemas económicos y político-culturales que hoy en día son de la mayor transcendencia para ambos países.»

Hacemos los más sinceros votos por una feliz actuación de los nuevos ministros alemanes en bien del mayor estrechamiento de las buenas relaciones que existen ya entre las naciones amigas Argentina y México, en la joven América, y Alemania, en la vieja Europa.

La doctora María Angélica Carrillo, de Quito

LA «reforma de la instrucción secundaria femenina del año 1908 y sus resultados» es el título de la disertación que la señorita Angélica Carrillo presentó, en su examen de doctora, a la facultad de filosofía de la Universidad de Berlín, mereciendo la alta distinción del soñado «cum laude» de todos los doctorandos. El trabajo investiga la reforma de la instrucción en Prusia.

El hecho, de por sí ya un acontecimiento, adquiere un significado especial considerando que una estu-



Doctora
María Angélica Carrillo

dante extranjera se haya dedicado al estudio de un problema esencialmente nacional alemán.

La enseñanza femenina de un Estado va paralelamente con la evolución del concepto de la mujer en general; los fines de la enseñanza se derivan del papel que se les asigna a las mujeres en la comunidad nacional.

Cada pueblo tiene sus leyes de vida intrínsecas propias, y el estudio de las corrientes y tendencias a este respecto, tarea ardua ya para un nacional, ofrece dificultades especiales para un extranjero.

La señorita Carrillo, para formarse un juicio cabal sobre la reforma aludida—y ella debe haberla valorado con singular acierto en su trabajo, véase el «suma cum laude»—debía llegar previamente a la comprensión del movimiento femenino alemán.

Con palabra fácil, en que el fondo filosófico armoniza a maravilla con la feminidad, la joven doctora, en una conversación, que tuvimos en un café en «Unter den Linden», aborda en forma inteligente, revelando su independencia de criterio, las diferencias respectivas entre Alemania y Sudamérica.

Estas diferencias en el modo de sentir y pensar entre los pueblos, condicionadas por la diferencia de raza, han originado la gran variedad en las instituciones culturales. Cabe aquí hacer hincapié en que estas diferencias, hechas resaltar justamente por el nacionalsocialismo alemán, no significan de ningún modo inferioridad o superioridad por una u otra

parte. Cada pueblo debe realizar su forma de vida, y no puede pedir libertad para esto sin conceder el mismo derecho a los demás.

La señorita Carrillo, después de haberse graduado en la Escuela Normal de Quito, vino a Berlín hace cuatro años y medio sin hablar el alemán. Ingresó en un curso de alemán para extranjeros, adelantando tanto que a los seis meses ya pudo hacer el examen complementario en las asignaturas de alemán y latín, necesario para la matrícula en la universidad. Estudió filosofía, psicología y pedagogía como materias principales e idiomas romanos e inglés como accesorias.

En Berlín hay más de mil estudiantes extranjeros, y la Universidad les da toda clase de facilidades para sus estudios. Organizaciones oficiales y particulares ayudan a los jóvenes recién llegados a orientarse en la vida alemana, a entablar relaciones sociales, a perfeccionarse en el alemán, etc. Ante la mayoría de estos estudiantes, que vienen a Berlín sin amistades o vínculos personales, la señorita Carrillo fué privilegiada por encontrar un hogar acogedor en la casa de su antigua profesora de pedagogía en la Escuela Normal de Quito, que, siendo alemana, había vuelto a Berlín. Viviendo así completamente en ambiente alemán, llegó a comprender, en este grado admirable, el sentir y raciocinar alemán, como se trasluce en cada página de su brillante disertación.

Con mucho cariño y veneración, la doctora habla de sus profesores y la constante supervigilancia y ayuda individual por parte de ellos.

El Tribunal examinador estuvo compuesto por los profesores Spranger, Gamillscheg, Schoenemann y Wichmann, todos de renombre mundial.

Honra a la señorita Carrillo que quiera atribuir el éxito obtenido principalmente a sus profesores, a la vez, nosotros, los alemanes, debemos alegrarnos de este reconocimiento.

La confianza que millares de estudiantes extranjeros depositan en las universidades alemanas, nos obliga a esfuerzos mayores aún, si es posible, para el fomento de la ciencia y la instrucción superior. El nacionalsocialismo demanda, desde la primera enseñanza hasta las aulas de la universidad, una educación por y para la colectividad. Como el individuo debe prestar servicios conforme a sus facultades y aptitudes individuales, así también los pueblos deben cumplir su misión en la evolución de la Humanidad, cada uno según su propia naturaleza.

Lo que la doctora opina de la transformación interna de Alemania denota un espíritu justiciero y muy observador. Habiendo pasado unos meses en Inglaterra, hace comparaciones interesantes entre las dos naciones.

Estas apreciaciones revelan a la par—y esto les da el más alto valor—que la doctora Carrillo no ha dejado en nada de ser ecuatoriana con orgullo legítimo para su patria.

Ahora se ha matriculado en un instituto para educación física y estudia la organización actual de la instrucción femenina en Alemania.

La señorita Carrillo ha venido a Berlín becada por el Gobierno ecuatoriano y la Humboldtstiftung, a los cuales está sumamente agradecida. De veras, los dos

pueden felicitarse, pues no hubieran podido encontrar persona más digna de tal ayuda.

Esperamos que la Dra. María Angélica Carrillo pueda poner en práctica todos sus nuevos planes, dando nuevos rumbos a la educación femenina de su patria y que obtenga un buen éxito en su empresa.

Fritz Berndt.

Inauguración del busto del Libertador a bordo de la motonave «Cordillera»

De pie (de izquierda a derecha):
Consejero de Legación don Hugo Weber, don Victor Neumann, Director de la Hapag, Cónsul General de Panamá don Germán Gil Guardia Jaen, Cónsul General de Colombia don Alberto Carrizosa, don Max Oboussier, Director General de la Hapag, Cónsul General del Ecuador don Leonardo Sotomayor Luna, Cónsul General del Salvador don Luis Antonio Gallardo, Cónsul General de Bolivia don Victor Krüger, señora de Sinram, señora de Neumann, esposa de don Victor Neumann, señora de Neumann, esposa de don Ernst Neumann.

Sentados: Cónsul General de Venezuela don Rafael Paredes Urdaneta, señora de Sotomayor, señora de Krüger, Capitán d'Otilie, señora de Paredes Urdaneta, señora de Guardia Jaen, señora de Oboussier, Fernando y Alvaro Paredes Bello.



Nuevo Decano del Cuerpo Consular de Hamburgo

EL 19 de diciembre último fué designado decano del Cuerpo Consular de Hamburgo el señor don Rafael Paredes Urdaneta, Cónsul General de Venezuela en Alemania.

Es tanto más laudable este nombramiento por cuanto el señor Paredes Urdaneta goza de las mayores simpatías y estima entre la alta sociedad y las autoridades hamburguesas y sus colegas del Cuerpo Consular, debido a sus relevantes dotes personales y a su meretísima actuación ejercida en beneficio del mayor acercamiento entre los dos grandes países durante los doce años que es representante de Venezuela en Ale-

mania. Es también la primera vez que un cónsul general venezolano ocupa el alto puesto de decano del Cuerpo Consular hamburgués, que es el más numeroso del mundo.

En el té que, con motivo de la honrosa distinción, ofrecieron el señor Paredes Urdaneta y su distinguida esposa, doña Socorro Bello-Lutowski de Paredes Urdaneta, tomaron parte su Magnificencia, el Burgo-maestre Regente don Carl Vincent Krogmann, las demás altas autoridades hanseáticas y todo el Cuerpo Consular de Hamburgo.



La selecta concurrencia al té ofrecido por el nuevo Decano del Cuerpo Consular en Hamburgo, Cónsul General de Venezuela en Alemania Don Rafael Paredes Urdaneta y su distinguida esposa Doña Socorro Bello-Lutowski de Paredes Urdaneta

El «Hamburgisches Weltwirtschafts-Archiv» (Archivo de Economía Mundial de Hamburgo) cumple 25 años de existencia

AL esclarecer todos los problemas que atañen a la política económica futura de Alemania, se manifestó también, de suma urgencia, el mantener y consolidar las relaciones con el extranjero.

Alemania no intenta, en absoluto, distanciarse de la política ni de la economía mundiales, factores éstos con los que la ligaban, en los últimos decenios prebélicos, vínculos fuertes y progresivos.

Lo esencial, en cuanto a la reorganización de las relaciones de Alemania con el mundo, es descubrir nuevas fórmulas, a base de las cuales sea posible dar nuevos impulsos a las relaciones económicas, mas también a las de carácter político, espiritual y cultural.

Al tomar el poder el gobierno nacional-socialista, se suponía que dedicaría todas sus energías a la realización de ideas autárquicas. Pero sucedió lo contrario, pues en las discusiones al respecto surgió de nuevo el tema de las relaciones con el extranjero.

Dada la situación geográfica de Hamburgo, en su calidad de puerta de salida y entrada desde y hacia el extranjero, no extraña, pues, que precisamente la vieja ciudad hanseática anhele, más que ninguna otra, participar en la reforma y reorganización orgánica de

las relaciones de Alemania con el resto del mundo. De ahí se explica también que el burgomaestre regente de Hamburgo, Carl Vincent Krogmann, como persona muy relacionada con el comercio de ultramar,



Archivo de recortes de periódicos

que conoce a fondo estos problemas, aspire a una reforma de la Universidad hamburguesa, en el sentido de que se preste en ella más atención que antes al estudio de los países extranjeros. Partiendo de estas deliberaciones, se procura que el «alma mater» hamburguesa sea, en cierto sentido, la universidad fronteriza de Alemania con relación a ultramar.

De estos empeños precisa informar al extranjero, a fin de que no sea víctima de cierta equivocada interpretación referente a los comentados principios nacional-socialistas. Deséase, además, dar mayor impulso a un establecimiento científico del Estado hamburgués, que ha surgido, simultáneamente con la Universidad de Hamburgo, del antiguo Instituto Colonial. Nos referimos al «Archivo de Economía Mundial», fundado hace 25 años como punto de observación, por decirlo así, de todos los acontecimientos de índole económica, política y cultural que ocurran en el mundo y que atañan directa o indirectamente a Alemania.

Modestísimo en sus comienzos, ha venido desarrollándose hasta llegar a ser hoy día un establecimiento científico de vasto alcance, que muy bien puede rivalizar con las instituciones semejantes de la Gran Bretaña, Francia, Italia y otros países.

Su característica principal es la estrecha conexión que mantiene con la vida práctica. Hállase instalado en un antiguo edificio, pleno de tradiciones históricas, situado en el corazón de la vieja ciudad. La biblioteca, de unos 50 000 tomos, corresponde exactamente a las exigencias de la época y facilita orientarse maravillosamente sobre todos los países del orbe, en parti-



Rincón de la sala de lectura de revistas

cular sobre los fenómenos económicos que interesan, mayormente, a Alemania. Claro es que son las esferas comerciales las que hacen mayor uso de las colecciones de guías internacionales.

Una sala de lectura, con más de 4000 publicaciones periódicas, procedentes de todos los países del mundo, contribuye, en alto grado, a aumentar aún más el valor de actualidad de la biblioteca. Centenares de personas, que se interesan por el extranjero, acuden a diario a esta sala en busca de datos informativos. Un sistema de orientación muy original son las colecciones de recortes de periódicos y revistas, recogidos y catalogados sistemáticamente en las distintas secciones del archivo y puestos a disposición del público en la citada sala de lectura y en la biblioteca. Con ayuda de esta interesante colección, clasificada rigurosamente con arreglo al mismo excelente sistema aplicado a toda la biblioteca, se hace posible contestar cualesquier preguntas, por difíciles que parezcan. Quien conozca la materia puede enterarse, dentro de pocos minutos, de lo que desee saber, ya se trate del control de divisas de algún país o de la estadística referente a la producción de tal o cual materia prima o de la situación económica momentánea de determinada región.

Empleados expertos, habilitados por sus conocimientos especiales en la materia, proporcionan, ya verbalmente o por escrito, los informes que se soliciten. Estas facilidades favorecen, por supuesto, grandemente al público.

Es innegable que semejante institución es de incomparable valor para la investigación y la didáctica. De ahí que el «Archivo de Economía Mundial» de Hamburgo sea visitado por los miembros de las esferas científicas, docentes y de estudiantes casi tanto como por los de los círculos económicos. Es incalculable el número de artículos, disertaciones y obras, que propagan el conocimiento del extranjero, redactadas a base del material informativo del Archivo.

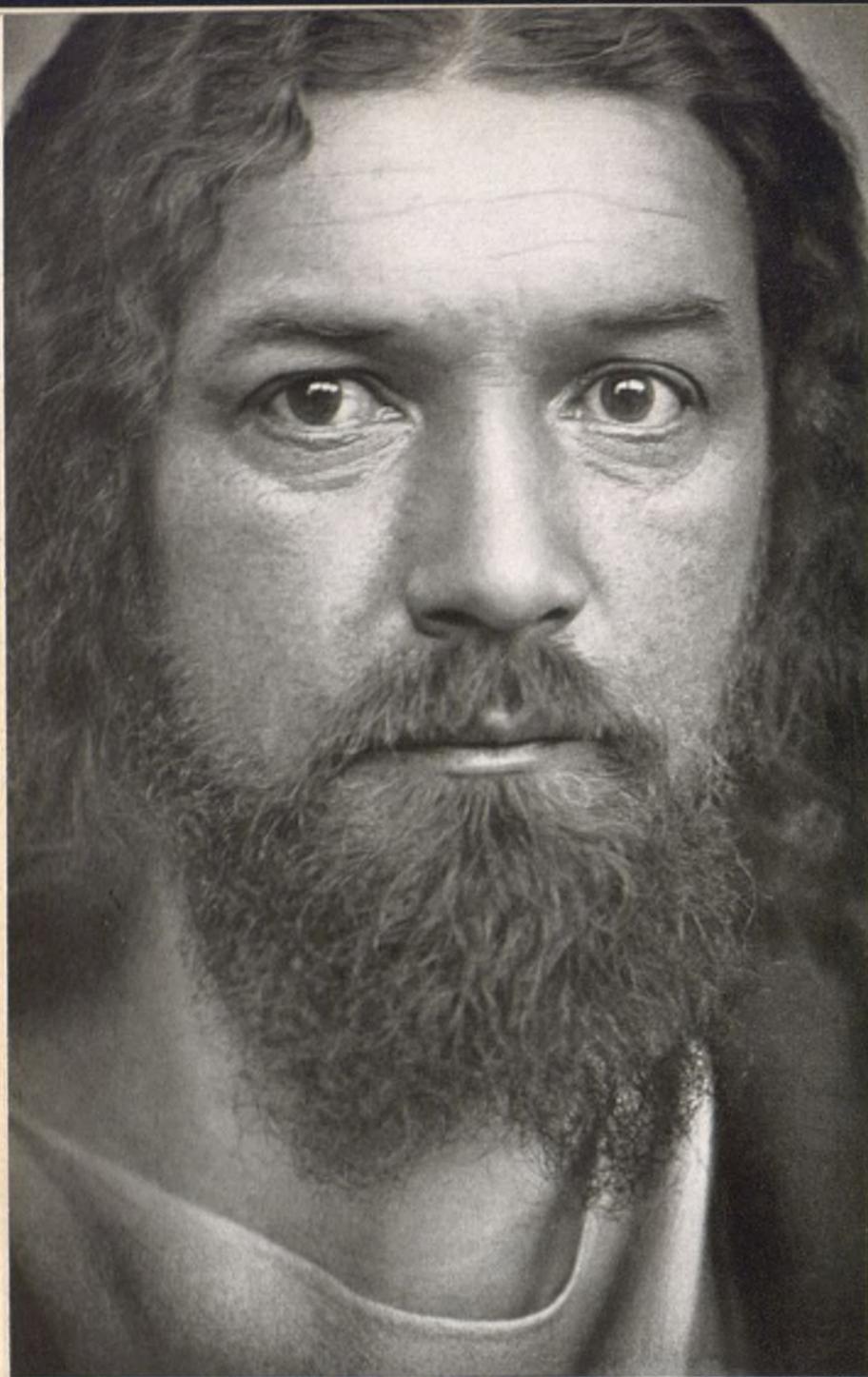
No extraña, pues, que, en vista de las muy activas relaciones de Alemania, en especial de Hamburgo, con el mundo ibero-americano, sean muy concurridas las secciones de la biblioteca en las que se hallan las colecciones de periódicos y revistas que se relacionan con los países de habla española. Es digno de mención el hecho que el actual director del Archivo, el Dr. Bernhard Stichel, dispensa un marcado interés precisamente a esta materia. Esto se explica muy bien si se tiene en cuenta que el Dr. Stichel fué Agregado Economista a la Legación de Alemania en Buenos Aires.

En la misma medida en que los círculos interesados, por afición o por razones profesionales, requieren cada vez más los servicios del Archivo, aumentan también las solicitudes por parte de los círculos extranjeros. Recurren al Archivo de Economía Mundial tanto el cuerpo consular de Hamburgo, que lo considera como la fuente más oportuna para recoger informaciones respecto a todas las cuestiones económicas alemanas, como también muchos países extranjeros de

todas partes del globo. Es tan importante este hecho que merece mención especial en esta revista. Es posible que las autoridades o los círculos económicos del extranjero celebren conocer la existencia de una tal institución, capaz de responder a todas las demandas relativas a las ramas de su incumbencia. ¿Quién sabe si de este mero conocimiento no pueden resultar relaciones de importancia para Alemania y para el extranjero? Estas relaciones son las que hacen más falta a la economía mundial, en general, y a la economía nacional de cada uno de los países, en particular.



Edificio del «Archivo de Economía Mundial de Hamburgo»



«Jesús»

Alois Lang

Oberammergau y las solemnes represen- taciones de la Pasión

OBERAMMERGAU, la aldea alemana, célebre por las representaciones solemnes de la Pasión del Señor, reposa en medio de las maravillosas montañas de los Alpes bávaros, a 900 metros sobre el nivel del mar. En su derredor se elevan, hasta 2000 metros, los montes, desde cuyas cumbres la vista extasiada contempla un maravilloso y vasto paisaje. Hacia el Norte yacen, entre frondosos bosques, apacibles aldeas y lagos encantados, mientras que hacia el Sur se extiende hasta el Tirol, como un mar petrificado, un piélago de cimas multiformes y multicolores. Maravillada salta la vista de cumbre en cumbre para volver, siempre de nuevo, al gigante que es pórtico de este ciclópeo mundo al-

pino, el «Zugspitze», la montaña más alta de Alemania que se eleva a casi 3000 metros de altura.

Desde Munich o Augsburg se llega, en dos horas de ferrocarril, a este hermoso mundo montañoso, mientras que desde el Sur, viniendo por Innsbruck-Garmisch-Partenkirchen, se tarda unas tres horas. Desde Oberau se viaja en un confortable autobús de correo, pasando por el antiquísimo monasterio de los Benedictinos de Ettal, que data del siglo XIII.

El año de 1934 es de gran júbilo para Oberammergau, pues celebra el aniversario tricentésimo de sus representaciones de la Pasión de Jesús. En la tétrica época de angustias y penurias de las guerras suecas

en Alemania, allá por 1632 y 33, los afligidos aldeanos de Oberammergau, agobiados por una terrible epidemia de peste, pronunciaron el solemne voto de representar, cada décimo año, la Pasión y Muerte de Nuestro Señor si Dios los librara de tan terrible plaga. Las plegarias fueron oídas. La historia cuenta que la epidemia cesó, no muriendo nadie más desde aquel instante, aunque llevara ya los estigmas de la enfermedad. El voto arraigó profundamente en la fe de los aldeanos, y todos sus anhelos y pensar tendían, desde entonces, al fiel cumplimiento de su voto. En señal de gratitud por la liberación de la terrible peste, la primera representación tuvo lugar el año de 1634 en el cementerio de Oberammergau.

El solemne espectáculo fué repetido con gran regularidad hasta nuestros tiempos, salvo unas escasas excepciones. En los años de 1770, 1790 y 1810 faltó el permiso del gobierno bávaro. En 1870 hubo que postergarlo al año siguiente a causa de la guerra franco-alemana. Por razones políticas y económicas no fué posible tampoco representar la Pasión en 1920, teniendo que suspender las ceremonias hasta 1922. Estas repeticiones periódicas llegaron a ser un deber sagrado para los habitantes de Oberammergau. Todos han colaborado siempre, con celo y fe imperturbables, en el buen éxito de las famosas representaciones que, de ingenuas y populares formas primitivas, han llegado a ser espectáculos de alto valor artístico y de gran repercusión universal.

El más antiguo de los libretos es obra de un maestro cantor de Augsburgo del siglo XVI y estuvo en uso hasta 1740. Luego un padre religioso del cercano monasterio de Ettal compuso un texto nuevo que fué transfor-

mado en 1780 y que en 1811 se volvió a modernizarlo. El texto actual, que data del año de 1860, es del merecísimo padre Deisenberger, consejero eclesiástico y cura de la parroquia de Oberammergau.

La hermosa música, muy popular y melodiosa, la compuso en 1811 un maestro de escuela de Oberammergau. Está escrita a mano y no ha sido impresa hasta ahora, de modo que no se halla en venta. La orquesta, que ejecuta este acompañamiento musical, la integran 48 cantores y 50 músicos. Cada uno de ellos es un artista eminente, a pesar de haber estudiado únicamente en la misma aldea.

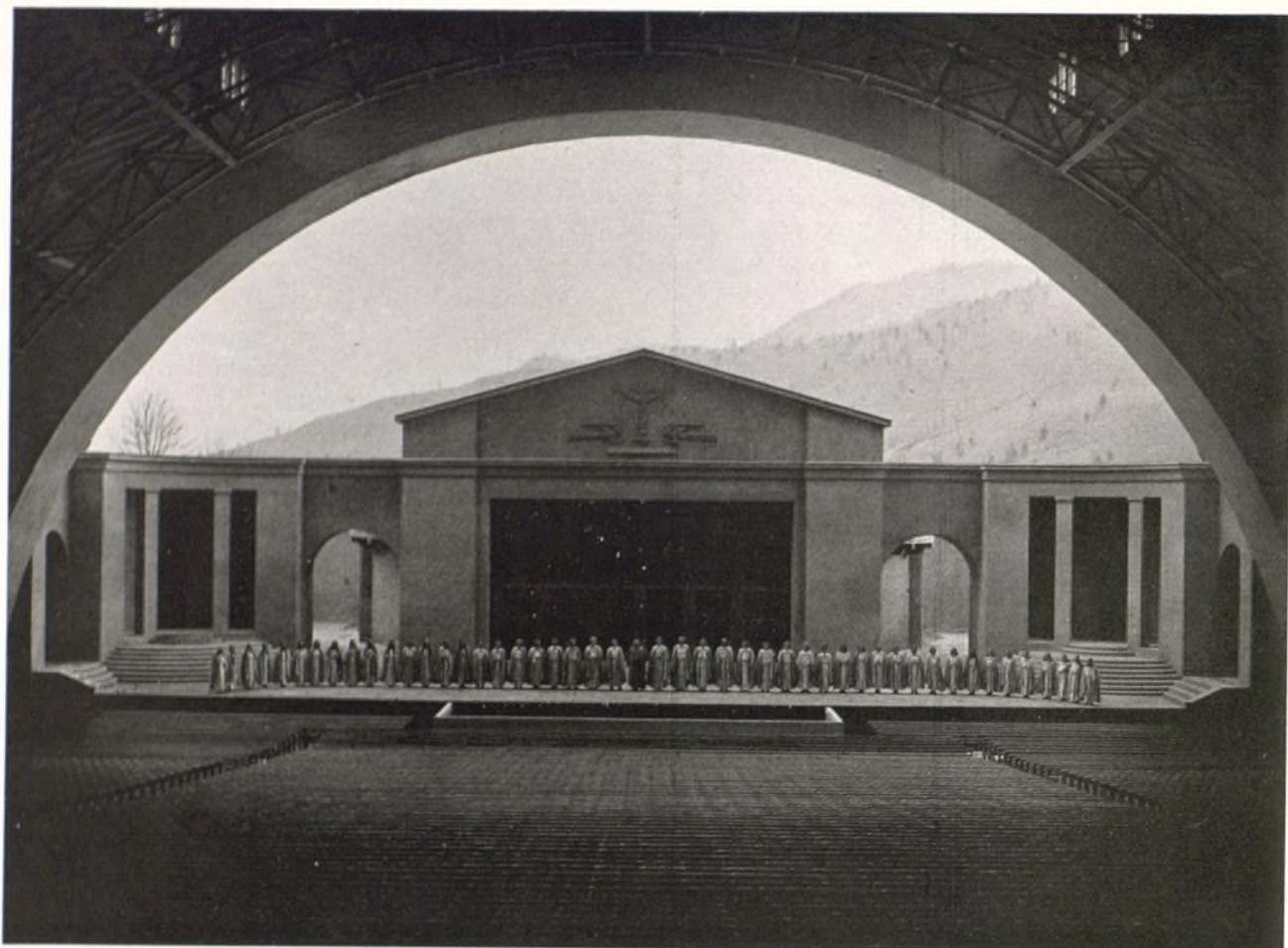
Los actores son exclusivamente habitantes nativos de Oberammergau o, por lo menos, avecindados allí desde hace mucho tiempo. Más de 1200 personas toman parte activa en los espectáculos. En las escenas generales actúan unas 600 personas a la vez, entre ellas 250 niños de 5 hasta 15 años. Actualmente el escultor Georg Lang está encargado de la preparación artística de los participantes.

Toda la indumentaria artística, que se compone de más de 800 trajes, se confecciona en la aldea, y su valor excede de los 100 000 marcos. El teatro de la Pasión tiene 27 metros de altura, 80 metros de largo y 48 metros de ancho. Dispone además de 5200 asientos y de 14 amplios portales. Fué edificado en 1900 y amplificado en 1930, construyéndose un escenario modernísimo.

La elección de los actores, en particular la de los protagonistas, depende, en primer lugar, de su buena reputación y, por supuesto, también de sus cualidades artísticas. La elección de actores exige, a veces, difíciles decisiones y gran equidad en cuanto a la distribución de los papeles y se lleva a cabo en deliberaciones



*Despedida de
Betania*



El coro de la Pasión. A la izquierda: la casa de Pilatos, a la derecha: la de Anás. A ambos lados: las calles que conducen a Jerusalén

públicas. Un año antes del comienzo de las representaciones, el burgomaestre notifica a todos los jóvenes y adolescentes de la aldea de no cortarse el cabello ni rasurarse la barba. Pronto comienzan a surgir en Oberammergau figuras realmente bíblicas. La concurrencia a las solemnidades de la Pasión ha aumentado de decenio en decenio. En 1930 acudieron casi 400 000 espectadores a 79 funciones. Entre ellos había 130 000 extranjeros. De éstos, 50 000 fueron norteamericanos, 28 000 ingleses, 2000 sudamericanos y 250 españoles. La bien organizada y muy cuidada aldea, que dispone de todas las comodidades modernas, encierra muchos encantos para los huéspedes. No extraña, pues, que atraiga a tantos extranjeros hasta de los países más lejanos.

Los espectáculos se componen de 16 funciones. Cada uno de los actos del Nuevo Testamento va precedido por cuadros mimoplásticos, veinte en total, que explican la relación entre el Antiguo y el Nuevo Testamento. Estos cuadros son de extraordinaria belleza y perfección, tanto por la actitud de los actores, ante todo de los niños, como también por la sutil sintonización de los colores que forman una sinfonía maravillosa.

La primera parte de la representación dura desde las ocho de la mañana hasta las once y media del día, y la segunda comienza a las dos y termina a las cinco y media.

Disparos de morteretes anuncian por la mañana el comienzo de los espectáculos, y una torrente humana, en que se confunden todas las lenguas, pues la forman miembros de todas las naciones, fluye en dirección del teatro. A través del formidable arco terminal del amplio proscenio se divisa el magnífico escenario. En el fondo se elevan majestuosas las montañas en toda su magnificencia. Lenta y solemnemente avanza el coro de cantores, formando un vasto semicírculo. Su canto acompaña y explica las sagradas acciones. Los graves sonidos de los numerosos instrumentos de cuerda crecen y decrecen y colman de imponentes cadencias la gran sala, preparando el ánimo de los espectadores para las fuertes impresiones que sugiere la plasticidad de las escenas, palpitantes de vida. Con el Leitmotiv del Gólgota se entona la óvertura que, triunfalmente, pasa a los grandiosos acordes del jubiloso coro de entrada. Sus notas se confunden con el alegre ir y venir del pueblo que, ataviado con trajes muy vistosos, irrumpe de las calle-

jueles de Jerusalén, aclamando a Jesús. La intensidad dramática de la trama es subyugadora. Escenas populares, llenas de vida, cuadros de una belleza que cautiva y de un colorido sin par suceden en armoniosa continuidad. Las impresiones son tan poderosas que por mucho tiempo repercuten en el alma del que las recibe. Judíos y romanos, pueblo y sacerdotes, Jesús y sus discípulos, las mujeres y los familiares de Jesús representan con una sencillez impresionante por su naturalidad y que, a la vez, subraya magistralmente los contrastes. En la segunda parte, antítesis de la Entrada en Jerusalén, en que el pueblo se rebela y se amotina, se oye el tumulto retumbando por los altos montes que circundan el extraño panorama, y las pasiones parecen dominar con vehemencia creciente a las masas. Se oye el exaltado clamor: «¡Soltad a Barra-

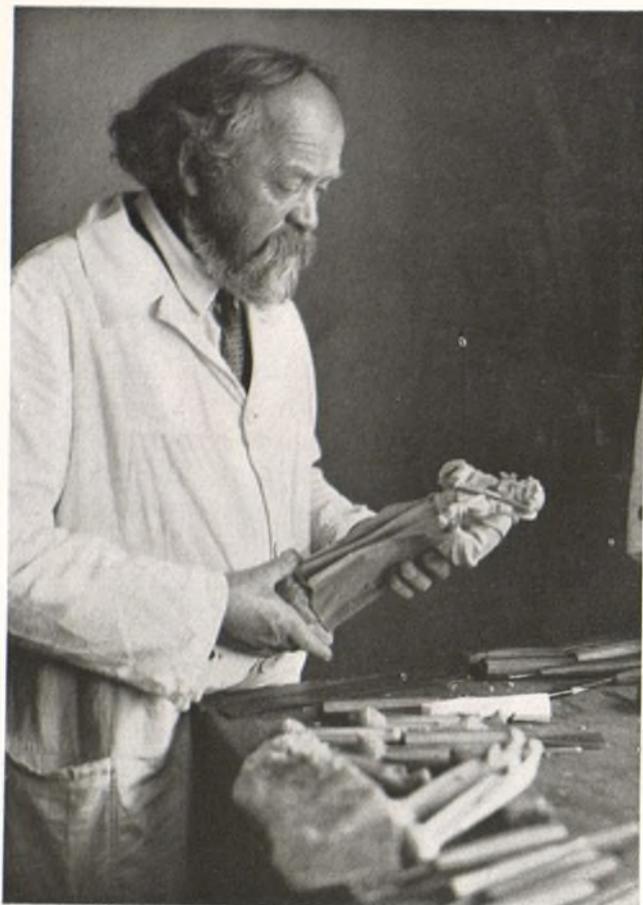
bás! ¡Crucifícadlo!» Entonces se revela imperiosamente todo el ímpetu, todo el vigor de un pueblo profundamente religioso, capaz de representar de manera inenarrable uno de los dramas más emocionantes y de mayor transcendencia en la Historia de la Humanidad.

* * *

Es de mencionar que la asistencia a los espectáculos implica gastos mucho más reducidos que en 1930. En algunos casos, los precios de las localidades han sido rebajados en más de un 50%. Los huéspedes extranjeros, que viajan solos, también obtienen un descuento de un 33 $\frac{1}{3}$ % sobre sus billetes de ferrocarril. Los precios de entrada al teatro son de Rm. 12.—, Rm. 9.— y Rm. 6.— para el primer, segundo y tercer asiento



Entrada en Jerusalén



respectivamente. Los huéspedes que vengan a Oberammergau en trenes especiales y permanezcan tres días allí, abonarán por alojamiento sólo Rm. 6.— por día, incluso comida y propinas. Además, los representantes oficiales, la oficina de viajes del Estado bávaro, como también Cook and Son y la Wagon Lit Amexo proporcionan, a solicitud, para huéspedes que viajen solos, permanencias de dos días, cuyo precio es de Rm. 18.— en primera clase y de Rm. 16.— en segunda, incluso alojamiento, comida y servicio. Hay 5100 camas a disposición de los forasteros y además garages en suficiente número para los que vengan en automóvil.

Guido Mayr, actor que representa a Natán



Oberammergau al pie del «Kofels». A la derecha: Teatro de la Pasión

Una campana convocará a los participantes de los Juegos Olímpicos de 1936 en Berlín

COMO símbolo del magno acontecimiento que congregará en Berlín, desde el 1º hasta el 16 de agosto de 1936, a la juventud internacional deportiva, la Comisión Organizadora de la XIª Olimpiada ha escogido una campana que ostentará la inscripción:

«Convoco a la Juventud del Mundo»

Este símbolo se emplea ya en los trabajos preparativos de la Olimpiada como emblema de los membretes de cartas o impresos que hay que remitir en gran número. Este hermoso signo alegórico fué ideado por el artífice de las artes gráficas Johannes Boehland. Pero para los Juegos se fundirá una campana del tamaño y sonido de la más pequeña de las de la Catedral de Berlín, que pesa alrededor de sesenta quintales y es de la altura de un hombre. Al frente llevará el emblema y águila alemanes, así como también la frase antes dicha. El escultor Walter E. Lemcke, constructor de la campana grande de la catedral de Berlín, ha ideado también el modelo, representado al lado, para esta campana olímpica y se ha hecho cargo de toda la otra parte artística de la obra. La hermosa campana quedará suspendida en el Stadio olímpico y será repicada por vez primera el sábado 1º de agosto de 1936. Después de la última campanada, se abrirán



los portales de la pista de juegos para dar entrada a los equipos de las diversas naciones participantes, celebrándose entonces solemnemente la inauguración de la XIª Olimpiada.

La campana se repicará también durante las festividades finales que darán término a los juegos olímpicos, proyectándose, además, anunciar por medio una campanada cada una de las luchas finales.

Pequeñas imitaciones de la campana, de diferentes tamaños y de diversos metales, se regalarán o venderán a los espectadores y el público en general.

Para la IVª Olimpiada invernal, que tendrá lugar en Garmisch-Partenkirchen del 6 al 16 de febrero de 1936, se ideará un emblema especial.



Modelo definitivo del Stadio Olímpico de Berlín

La Biblioteca del Instituto de Economía Mundial y Tráfico Marítimo, de Kiel, y los países ibero-americanos

Por el Dr. OTTO IDEN, Bibliotecario de dicho Instituto

DADO el vivo interés por la ciencia alemana en los países ibero-americanos se comprende que se dirija la atención en particular a las instituciones de Alemania que se dedican exclusivamente a mantener y fomentar el intercambio cultural con Ibero-América. Una de esas instituciones de campo de labor amplísimo es el Institut für Weltwirtschaft und Seeverkehr, adscrito a la Universidad de Kiel, que tiene por objeto el estudio de la economía en las relaciones internacionales y de la vida social y económica en todas las partes del mundo. Este Instituto posee una de las Bibliotecas más notables del ramo.

Consta en la actualidad de unos 180 000 volúmenes y está en canje con 37 centros oficiales ibero-americanos, 12 institutos científicos, sociedades y bibliotecas, 4 cámaras de comercio e industria y 15 revistas. Entre los 4200 periódicos que recibe con regularidad, se hallan 188 revistas y 303 anuarios ibero-americanos (por ejemplo, de Argentina 60, del Brasil 45, de Chile 50, de Colombia 15, de España 86, de México 36 y de Portugal 22). Llegan regularmente a la Biblioteca las memorias de 43 cámaras de comercio e industria, anuarios estadísticos de 9 países (Chile, Colombia, Costa Rica, España, México, Perú, Portugal, El Salvador, Uruguay), las estadísticas del comercio exterior de 15 países (Argentina: Anuario del Comercio Ex-



Instituto de Economía Mundial y Tráfico Marítimo, de Kiel

terior, 1915 y sigs., Comercio Exterior Argentino, 1912 y sigs.; Brasil, 1910 y sigs.; Chile, 1911 y sigs.; Colombia, 1915 y sigs.; Costa Rica, 1925 y sigs.; Cuba, 1919 y sigs.; España, 1910 y sigs.; México, 1920 y sigs.; Paraguay, 1926 y sigs.; Portugal, 1911 y sigs.; Uruguay, 1893 y sigs.; Venezuela, 1922 y sigs.) y el censo de las poblaciones de 12 países (Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, España, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Portugal y Venezuela).

En el ramo de la economía general, la Biblioteca tiene a su disposición las obras de los economistas ibero-americanos más importantes, como Bernis, Alejandro E. Bunge, Bento Carqueja, Francisco Antonio Corrêa, Flores de Lemus, y otros. Posee la «Revista Nacional de Economía», de Madrid, desde el año I (1916), la «Revista de Ciencias Económicas», de Buenos Aires, desde el año VIII (1919), la «Revista de Economía Argentina» desde el año I (1918) y de Portugal mencionamos los «Anais do Instituto Economico-Social» de la Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto y la «Revista do Instituto Superior de Comercio de Lisboa», desde el año III (1920/1921) al año XIV (1931).

En vista de que en la economía de los países ibero-americanos predomina la agricultura, gestiona la Biblioteca que se le remitan los anuarios, revistas, estadísticas y demás publicaciones de todos los Ministerios de Agricultura y hasta la fecha han atendido su requerimiento los Ministerios de la Argentina, del Brasil, de Chile, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Ecuador, Guatemala, Honduras, Portugal y El Salvador. Está además en relaciones con las sociedades rurales de importancia; la Sociedad Rural Argentina le envía sus «Anales» desde el año XIV (1922).

Sobre la minería pueden consultarse los periódicos oficiales de Argentina, Chile, Colombia, España, México y Perú, el «Boletín de Informaciones Petrolíferas, Yacimientos e Industrias», de Buenos Aires, el «Boletín Minero de la Sociedad de Minería» en Santiago de Chile, el «Boletín Oficial de Minas y Metalurgia», Madrid, el «Boletín Oficial de Minas y Petróleo», Lima. Se coleccionan también la estadística anual de Chile, «Minería e Industria», 1917 y sigs., la «Estadística Minera, de España», 1917 y sigs., el «Anuario de Estadística Minera», de México, 1922 y sigs., y la estadística minera del Perú en el «Boletín del Cuerpo de Ingenieros de Minas del Perú».

Entre las publicaciones periódicas dedicadas a artículos de exportación señalamos:

Café: «Revista do Instituto do Café do Estado de São Paulo», años 1926 y sigs.; «El Café de El Salvador». *Azúcar*: «Revista Azucarera de Cuba»; «Industria Azucarera. Memoria de la Zafra», Habana, años 1915/1916 y sigs.; «Industria Azucarera y sus derivados», Habana, años 1903/1906 a 1927/1928. *Aceite de oliva*: «Aceite de Oliva», año I 1929, y sigs.; «Memoria de la Federación

de Exportadores de Aceite de Oliva de España», Madrid, *Tabaco*: «Memoria de la Comisión Nacional de Propaganda y Defensa del Tabaco Habana.»

Para el desarrollo económico de los países ibero-americanos es de suma trascendencia la solución de los problemas de las comunicaciones por *carretera* y *ferrocarril*. En consecuencia, la Biblioteca ha puesto gran cuidado en coleccionar la literatura relacionada con estos asuntos y ya tiene a su disposición la Memoria General del 1.º y 2.º Congreso Nacional de Viabilidad, realizados por el Touring Club Argentino en los años de 1922 y 1929, la publicación de la Dirección de Vías de Comunicación en Lima, «La red nacional de carreteras» por Ernesto Díez Canseco, 2ª ed., ampliada y compl. por J. Aguilar Revoredo, Lima, 1929; un libro de Alfredo Jahn sobre «El desarrollo de las vías de comunicación en Venezuela», Caracas 1926, así como estudios generales sobre los ferrocarriles en Chile, Colombia, España y Venezuela. Merecen mención también las estadísticas de ferrocarriles del Brasil y de México y el «Mapa de los Ferrocarriles de la República Argentina», compilado y publicado por la Administración General de los Ferrocarriles del Estado (Buenos Aires, 1930).

La literatura sobre *navegación* y *puertos* es todavía bastante limitada, especialmente para Sudamérica. Sin embargo, la Biblioteca recibe periódicamente las memorias publicadas por las Juntas de Obras de 6 puertos españoles (Barcelona, Bilbao, Huelva, Sevilla, Tarragona, Santa Cruz de Tenerife), de 2 puertos brasileños (Manaos y Santos) y de 1 puerto uruguayo (Montevideo). Tampoco le faltan monografías trascendentales como el «Libro de Puertos. Junta Central de Puertos», publicado por el Ministerio de Fomento - Dirección General de Obras Públicas, en Madrid, la obra «Portos do Brasil» publicada por la Inspectoría Federal de Portos, Rios e Canaes en Rio de Janeiro, la publicación «Puerto de Buenos Aires. Elementos de Explotación, Datos estadísticos» del Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Navegación y Puertos (Buenos Aires), las «Vías navegables y puertos de la República Argentina» por Ernesto Baldassari y las estadísticas más importantes de navegación.

En el ramo de las *ciencias políticas y administrativas* la Biblioteca está suscrita desde hace años a las Gacetas Oficiales de 21 países ibero-americanos, posee la mayoría de las colecciones de tratados y numerosas colecciones legislativas (entre ellas también las de fecha más antigua), los Mensajes Presidenciales de 16 países, los textos de las Constituciones de 17 países y, además, las revistas y memorias de muchos Ministerios

de Relaciones Exteriores (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, México, Uruguay, Venezuela, etc.).

Para cuantos quieren ocuparse en la historia diplomática de Ibero-América están accesibles el «Boletín de la Unión Panamericana», desde el tomo 1 (1893/94), todos los tomos (I a XXXV) del «Archivo Histórico



Rincón en el salón de lectura

naciones y los boletines publicados por los Bancos Hacienda de Chile, Ecuador y Uruguay.— Ingresan periódicamente los Presupuestos Generales de varias Diplomático Mexicano» y la «Revista do Instituto Historico-Geografico Brasileiro» (desde el año I, 1839).

Sobre las *finanzas* se pueden adquirir informes en las revistas más importantes de los Ministerios de Hacienda, —como p. e. el Boletín de los Ministerios de



Sala de trabajo

Centrales de la Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Guatemala, México y Perú.

Por fin, tocante a cuestiones de *derecho*, no dejamos de nombrar los Códigos de Comercio más recientes de Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Guatemala y España, el «Boletín de Derecho Internacional» (Buenos Aires) y la «Revista de Derecho Internacional» (Habana).

La gran ofensiva económica del Gobierno Hitler

Las medidas económicas del gobierno Hitler, presentadas al Consejo General de la Economía alemana, constituyen una poderosa ofensiva, la más interesante de todas las conocidas, contra la crisis económica. El programa en cuestión cuyos puntos fundamentales los situó el canciller Adolf Hitler en su transcendental alocución al Consejo General de la Economía, merece también la mayor atención en otros países que atraviesan por trances parecidos a los de Alemania.

En la sesión inaugural del Consejo General, se subrayó, sin embargo, que no se debía esperar de ninguna manera el restablecimiento definitivo de la situación económica de una intervención ilimitada del Estado, sino que sólo con la cooperación activa de la economía privada sería posible alcanzar la finalidad que se ha propuesto el gobierno.

Las medidas proyectadas por el ministro de economía, Dr. Schmitt, y aceptadas por el gabinete, serán establecidas por medio de leyes correspondientes que comprenderán: el saneamiento de las deudas comunales mediante la consolidación de las deudas a corto plazo y la estabilización de los presupuestos de las comunas o municipios con ayuda de una fuerte disminución de sus gastos de beneficencia; la enérgica y constante campaña pro trabajo; la superación del marasmo que padece el mercado monetario y de capitales. El núcleo del proyecto lo forma el saneamiento de las economías comunales. El gobierno del Reich ha despatchado para este efecto una Ley comunal de conversión de las deudas interiores a corto plazo, partiendo del criterio de que no será posible poner en orden, a la larga, las finanzas comunales sin reducir el servicio de intereses a un tipo aceptable, saneando, empero, simultáneamente los presupuestos de las comunas. No obstante, el gobierno demuestra, por el otro lado, con sus medidas que se evitará cuanto sea posible toda intervención en los derechos de los acreedores; pues las deudas comunales, en particular las a corto plazo, que ascienden a dos mil millones de marcos, constituyen un problema que encierra graves peligros para las disposiciones financieras de las corporaciones públicas, siendo a la vez motivo de continua inquietud para el mercado monetario y de capitales, problema que ha de resolverse bajo todos los conceptos.

La ley en cuestión otorga a todas las comunas alemanas, que se vean en dificultades de pagar sus deudas a corto plazo, el derecho de incorporarse formando una federación de conversión, previo permiso de la autoridad suprema regional. Sin embargo, sólo las comunas, que no puedan cumplir con el pago de sus intereses sin ayuda de tal conversión, obtendrán aquella autorización. Las deudas a corto plazo al extranjero no están comprendidas en esta medida, porque recaen bajo el convenio de créditos de las deudas públicas alemanas. El cumplimiento del servicio de intereses por las obligaciones está asegurado en todo sentido, puesto que si las comunas se atrasan en sus pagos, el ministerio de Hacienda gira las sumas atrasadas a la federación de conversión, descuentán-

dolas luego de las remesas tributarias que correspondan a la provincia en cuestión.

Aliviando, por un lado, a las comunas con esta consolidación de la pesadilla de las elevadísimas deudas a corto plazo, serán saneados, por el otro lado, también sus presupuestos, exonerándolas ampliamente de sus enormes gastos de beneficencia.

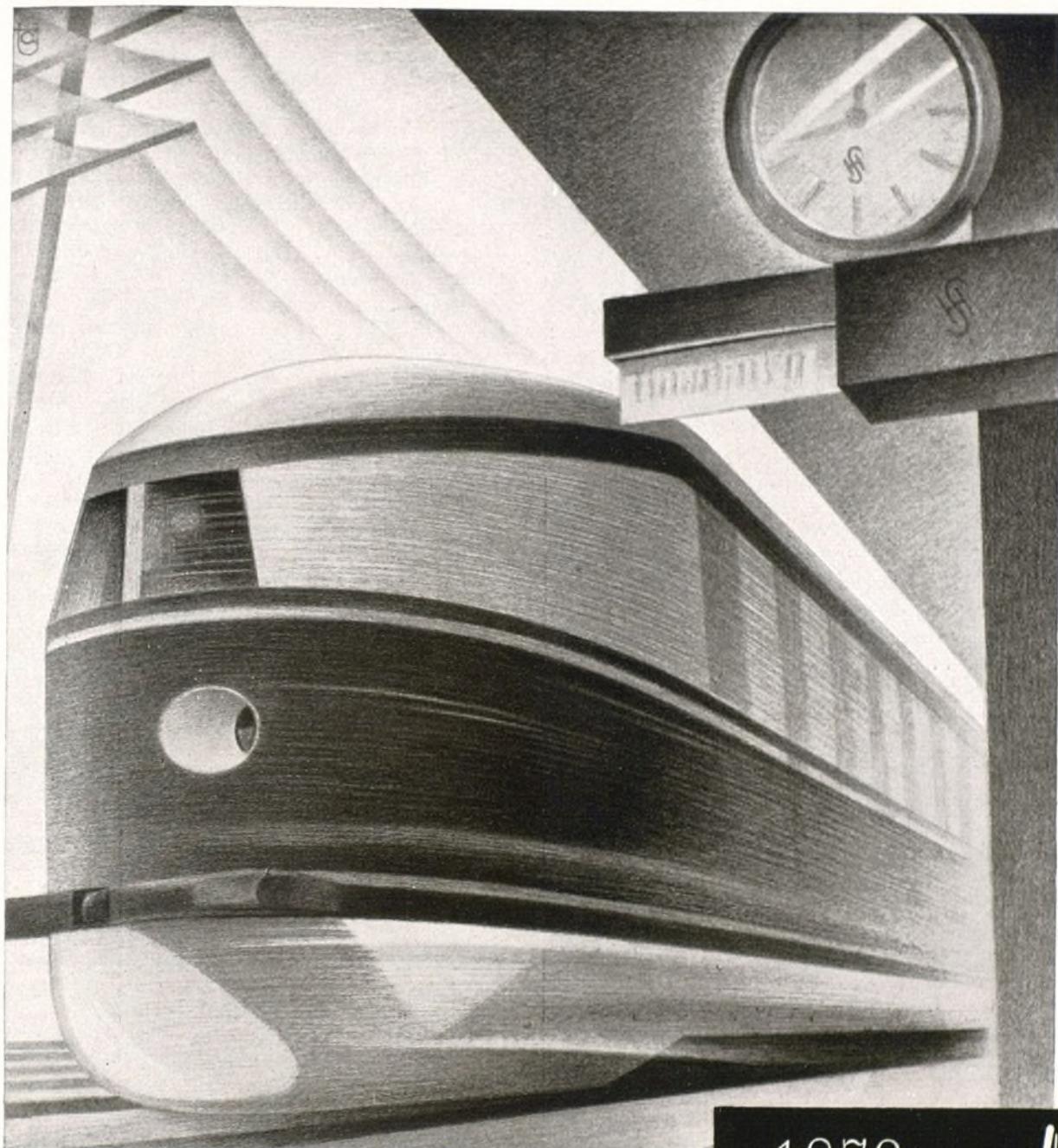
Pero tal como se intenta sanear la economía pública, también se intervendrá en los dominios de la economía privada, fomentando sus ramos más importantes por medio de generosas medidas idóneas. Para este fin, el ministerio de Hacienda ha quedado facultado para poner a disposición pública la suma de 500 millones de marcos para promover las obras de renovación y suplementarias de edificios, división y transformación de habitaciones grandes en pequeñas etc., siendo condición que el propietario solicitante desembolse el cuádruplo del crédito, ya sea capital propio o prestado. Las facilidades que tiene además del crédito en cuanto al pago de intereses, consiste en que se le abona el 4 por 100 del capital desembolsado a título de su contribución de bien raíz.

Otra de las medidas transcendentales es la disminución de los impuestos agrícolas. Éstos fueron rebajados, en cuanto al impuesto sobre la venta, al uno por cien, mientras que la contribución por bienes raíces será igualmente reducida muy notablemente.

En cuanto a la acción pro trabajo emprendida por el gobierno, se proseguirá enérgicamente el programa establecido a este efecto, llevando adelante, en primer término, las magnas obras públicas, como la construcción de la red de caminos automovilísticos, denominada «Reichsautobahn»; de redes de tuberías de gas industrial a largas distancias, y muchas otras por el estilo.

Cuestión muy delicada resulta la estructuración del mercado de capitales, cuyo movimiento no manifiesta aún el progreso experimentado en varias ramas de la economía. El Banco del Reich no ha podido todavía intervenir aquí de modo eficiente a fin de contribuir a la superación de la descmunal tensión que reina entre el mercado monetario y el de capitales y de fomentar la inversión de capitales, notoriamente reservados, en el mercado capitalista. El Banco del Reich está resuelto a fomentar enérgicamente la capacidad del mercado del capital, vivificando poco a poco su aptitud funcional a fin de consolidar la confianza de los tenedores de acciones en la capacidad receptora del mercado monetario, principalmente en cuanto a los valores que producen intereses de tipo fijo. La voluntad común y firme del gobierno central y de la presidencia del Banco del Reich es garantía amplia de que esta institución hará el más concienzudo uso de sus facultades amplificadas, que le dan suficiente libertad de movimiento y acción, teniendo siempre en cuenta celosamente el estado de la moneda. Por lo demás, hállase en preparación una ampliación idónea de la Ley bancaria.

Los proyectos económicos del gobierno Hitler reflejan manifiestamente la firme voluntad de aprovechar todas las posibilidades que convengan para



La primera locomotora eléctrica constituye — después del telégrafo rápido de aguja y de la dinamo autoexcitada — la tercera obra culminante del genio inventivo de Werner Siemens. Con una velocidad de solamente 7 km. por hora, recorría esta máquina la Exposición Industrial de 1879. Medio siglo más tarde, el nuevo automotor rápido de los Ferrocarriles Nacionales Alemanes establece entre Hamburgo y Berlín un servicio regular de trenes que en el trayecto entre Nauen y Friedrichsrh avanzan con una velocidad

máxima de 160 km. por hora. Generadores y motores, creados por Siemens-Schuckert, impulsan estos coches rápidos que pasan por las estaciones dotadas de aparatos indicadores de dirección de marcha y de relojes

construídos por Siemens y Halske. He aquí ejemplos patentes del cuidado que la Casa Siemens sigue dispensando, hoy como antes, tanto a la técnica de corriente débil cuanto a la de corriente fuerte.



SIEMENS & HALSKE AG · SIEMENS-SCHUCKERTWERKE AG

vigorizar la vida económica alemana. No obstante, como queda dicho, las autoridades competentes vuelven a declarar constantemente que la obra no se consumará sin la cooperación activa de todas las clases sociales de la nación, recalcando repetidamente que la conciencia de la terrible miseria económica que padece el país deberá ser el poderoso oriente por el cual han de regirse todos los actos en sentido económico. Es bien notorio que en Alemania se cree ciegamente en el éxito final de las referidas medidas. Fúndase esta fe en la conciencia de que, tal como los próceres del movimiento nacionalsocialista han conquistado la victoria final en una lucha de muchos años, que tantas veces parecía absolutamente infructuosa, por el solo hecho de haber creído todos impertérrita y tenazmente en ella, así se tiene también fe absoluta en que la obra de saneamiento emprendida conducirá a un porvenir más feliz. Honda impresión ha causado el visible retroceso de la desocupación. A principios de 1933, el ejército de desocupados sumaba más de seis millones de almas. Hasta ahora, esta enorme cifra ha disminuído ya en más de dos millones, abrigándose justificadas esperanzas de que, con las medidas gubernamentales, en 1934 encontrará trabajo igual número de desocupados.

Profundamente significativas fueron las frases de Adolf Hitler en la sesión inaugural del Consejo General de la Economía alemana. Partiendo del criterio de que la evolución económica es inseparable de la política, situó la norma de que el poder es el que desde siempre había preparado el camino a la economía, diciendo: «Ahora que no hay cuidado de que este gobierno alemán desaparezca hoy o mañana, la eco-

nomía queda en situación de disponer a larga vista. Dos millones de hombres han sido reincorporados en la vida económica. No obstante, el gobierno está convencido de que este éxito sólo será duradero, acometiendo a la desocupación siempre de nuevo con energía incansable y tenacidad fanática. No es tarea del gobierno únicamente llevar a cabo la labor educativa necesaria, lo esencial es luchar contra la ideología que comprende la abstención de todas las comodidades de la vida y la restricción sistemática del consumo, esto es, el culto del primitivismo predicado por el comunismo. Este ideal bolchevista de la paulatina evolución retrógada de las exigencias propias de una civilización elevada tiene que conducir infaliblemente a la destrucción de la economía y de la vida. Este dogma del retroceso al primitivismo lleva a una cobarde condescendencia y es un peligro incalculable para toda la humanidad. El factor decisivo no es el que todos los hombres restrinjan su consumo, sino el que todos se empeñen en progresar y en mejorar sus condiciones de vida. La economía alemana sólo puede subsistir si el volumen del consumo y las exigencias culturales del pueblo alemán corresponden a cierto índice bien determinado. El gobierno puede colocar a la economía en una situación normal, pero la economía sólo podrá sanar por la iniciativa propia.»

No habrá quien permanezca indiferente ante los titánicos e inteligentes esfuerzos del gobierno alemán para superar la crítica situación económica del país, y sea cual fuere el punto de vista que se tenga respecto al nuevo régimen alemán, no podrá negarse que su labor es digna de los mayores elogios y de la más marcada atención.

Deutsche Ueberseeische Bank

BERLÍN NW 7

FRIEDRICHSTRASSE 103

Fundado en 1886 por el Deutsche Bank, Berlín (hoy Deutsche Bank und Discontogesellschaft)

SUCURSALES:

BANCO ALEMÁN TRANSATLÁNTICO

Argentina:

Buenos Aires
Córdoba
Rosario de Santa Fé

Chile:

Valparaíso — Antofagasta
Concepción
Santiago — Temuco — Valdivia

Perú: Lima — Arequipa

Uruguay: Montevideo

España: Barcelona — Madrid — Sevilla

BANCO ALLEMÃO TRANSATLANTICO

Brasil: Río de Janeiro — Bahia — Curityba — Porto Alegre — Santos — São Paulo

La misión del Banco del Reich en la nueva Alemania

Por el Dr. HJALMAR SCHACHT, Presidente del Reichsbank

EL rasgo característico de la política monetaria y de créditos de la nueva Alemania es una rectitud sin ilusiones. Recto y sobrio es asimismo su punto de vista respecto a todas las cuestiones aisladas que tiene que resolver el Reichsbank en la actualidad. Es imposible, desde luego, tratar, dentro del reducido margen de este estudio, todos estos problemas. Me limitaré a esbozar sólo algunos de los más significados, entre los cuales figura, en primer término, el problema de la deuda exterior. Es sabido hasta la saciedad que Alemania sólo podrá cancelar esta deuda y sus intereses en mercancías y otras prestaciones. Sin embargo, durante un decenio entero se ha tratado de cerrar los ojos ante esta verdad irrefutable. Las tremendas experiencias de la crisis mundial y el hecho de hallarse Alemania despojada, casi por completo, de toda reserva de oro y divisas, han acabado, por fin, con todas las tentativas de ocultar la verdad. Hoy nos hallamos, tanto nosotros como nuestros acreedores, ante el hecho evidente de que Alemania no podrá pagar sus intereses ni las materias primas que importa sino en la medida en que el extranjero acepte sus productos. La moratoria de las transferencias alemanas no es más que su consecuencia irremediable. Esto se debe, en línea directa, a los obstáculos que sistemáticamente opone a la internación de productos alemanes. La moratoria cesará tan pronto como nos sea posible cancelar de nuevo con mercancías nuestras deudas. En la lógica irresistible de esta misma idea cardinal se funda también el conocido sistema de los «Scrips» que, sin disputa, obra en interés de los acreedores extranjeros, puesto que su venta posibilita una exportación adicional, aprovechándose las divisas obtenidas por esta vía para las transferencias adicionales de intereses. Por lo demás, el procedimiento es absolutamente correcto, pues el deudor alemán tiene que cumplir sus obligaciones hasta el último céntimo. Un concienzudo examen de cada una de las transacciones de exportación excluye absolutamente tal dumping monetario como el con que operan hoy, en gran escala, Inglaterra, el Japón, los Estados Unidos y demás naciones. Alemania no quiere hacer el dumping, sino está resuelta a pagar. Alemania ha sido siempre un deudor probo y hoy se siente aún más orgullosa de serlo. No obstante, el solo criterio moral de Alemania, como deudor, no basta, ciertamente, para resolver el problema de las deudas al extranjero. Aquel criterio debe ser integrado por el criterio moral de los acreedores. Un criterio que apoya lealmente la verificación de los pagos, en vez de impedirla con ayuda de toda suerte de subterfugios, restricciones comerciales y desvalorizaciones monetarias.

Aparte de esto, el problema de nuestra deuda exterior está enlazado íntimamente con el saneamiento económico del mundo. Los últimos años evidencian con toda claridad que tal saneamiento no es asequible por medio de una inflación internacional desordenada y arbitraria de los créditos. Por estas razones, Alemania rechaza en absoluto el método de recatar la verdad, solicitando nuevos créditos extranjeros, y re-

curre a sus propias fuerzas, hasta el último límite. La reanimación iniciada con la enérgica campaña contra la desocupación en Alemania significa, desde el punto de vista internacional, un factor de valor efectivo para el fomento del comercio mundial, porque, a medida que se reanima la economía de Alemania, aumenta también su importancia como cliente del mercado mundial. Tal robustecimiento de las economías nacionales es el camino más directo hacia la supresión de la crisis universal y la solución de todos los problemas financieros con ella relacionados. Estoy convencido de que redundaría en beneficio del mundo entero que todos los países siguiesen nuestro ejemplo.

La cruzada contra la desocupación es el punto culminante de la política del crédito interno de Alemania. Esto es obvio. Si bien el gobierno ha logrado incorporar a más de dos millones de individuos al proceso económico, proporcionándoles nuevamente pan y trabajo, la desocupación agobia aún a casi cuatro millones de almas, lo cual sigue conminando todavía la existencia del Estado, tanto más cuanto que hay millares de infelices desocupados que ya desde hace más de tres años no tienen ninguna posición ni posibilidad de ganancia fija. Sin embargo, es muy equivocado conjeturar por la cooperación del Reichsbank, que el programa gubernamental de creación de trabajo tenga carácter de inflación. Este programa es financiado gravando anticipadamente los ingresos tributarios de los próximos cuatro años. Estos ingresos aumentarán automáticamente con la creciente reanimación de la economía en general. Tal recargo anticipado es absolutamente admisible, porque se efectúa en una época de profundísima depresión económica, porque su volumen no sobrepasará un nivel prudente y fijo y, finalmente, porque su pago está garantizado por la firme voluntad del gobierno y por una política financiera ordenada y económica. Los medios necesarios para su aplicación han sido aportados, en su mayor parte, por el mercado monetario libre que, apoyado por el Reichsbank, los seguirá aportando también en el porvenir. Por principio, el crédito del Reichsbank es aprovechado únicamente para salvar estagnaciones pasajeras en el mercado monetario. En esta forma, el programa tiene una base firme que garantiza su aplicación libre de obstáculos. Por lo demás, basta observar, sólo ligeramente, la circulación del numerario en Alemania, que no ostenta tendencia alguna de inflación, para darse cuenta de que el programa de creación de trabajo no es financiado de modo primitivo, haciendo funcionar la prensa de emisión.

Uno de los cometidos más significados de la política alemana de créditos es la reorganización de todo el sistema de los mismos. El número de bancos es demasiado grande; además, una subdivisión del trabajo no es racional y, por tanto, sus gastos son muy elevados. Ante todo, el sistema bancario carece de una dirección uniforme, porque el radio de influjo del Reichsbank es demasiado reducido. Los institutos de crédito pueden seguir una política de crédito y liquidez inconveniente, por la que, más tarde, en épocas

de crisis, tendría que responder el Reichsbank. La crisis bancaria de 1931 ha demostrado, con suma evidencia, que tal situación no puede subsistir. La finalidad cardinal de la actual reforma bancaria, es la de evitar, para el futuro, la repetición de semejantes sucesos.

Finalmente, algunas palabras sobre la reciente Novela a la ley bancaria que faculta al Reichsbank para comprar títulos y que en el extranjero ha sido considerada, repetidas veces, como un preparativo de inflación. Esta ley suplementaria ha otorgado al Reichsbank únicamente la libertad de acción, de la que no puede prescindir un banco de emisión en una época como la actual y la que, ya desde hace mucho,

tienen la mayoría de los bancos de emisión extranjeros. En vista de las condiciones reinantes en la actualidad precisamente, el Reichsbank no puede renunciar, por más tiempo, a los recursos que ofrecen las transacciones en el mercado libre. Hoy no se trata de si es deseable o no que un banco de emisión influya en los mercados del crédito. Lo que hay, lisa y llanamente, es que no le queda otra alternativa, ya que la regulación automática del patrón oro de antaño ha sido eliminada ampliamente y falta encontrar algo que lo reemplace. Creciendo la autoridad, aumenta naturalmente también la responsabilidad. El Reichsbank sabrá cumplir con esta responsabilidad en todos sus aspectos.

El exportador alemán y el intercambio internacional de mercancías

Por KURT JUSTUS, Presidente de la Unión de Exportadores Hamburgueses

TODAS las afirmaciones de que la finalidad de la política nacional-socialista es la autarquía y la intención de distanciarse ampliamente del comercio mundial, resultan pueriles. Para convencerse de ello, basta saber que el gobierno Hitler ha vuelto a insistir, una vez más, en la importancia de un comercio de exportación sano en sentido económico-nacional. Esto no implica, empero, de ninguna manera, el propósito de continuar simplemente la anterior política económica mundial. Antes bien, el intercambio internacional de mercancías podrá efectuarse, según el criterio nacional-socialista, únicamente sobre la base de economías nacionales sanas. Es decir, que ha de representar el intercambio mutuo de los excedentes de la producción de las diferentes economías nacionales. Vínculos político-comerciales, metódicamente reglados, que tendrán en cuenta las exigencias vitales de los diferentes pueblos, deberán formar el fundamento propicio para el intercambio mercantil. Así cesaría la confusión reinante, a pesar de todos los convenios de nación más favorecida, confusión debida a las medidas defensivas, adoptadas por los diferentes países con respecto a sus aranceles, su moneda y divisas.

El comercio exterior hanseático, que, en virtud de su vigorosa individualidad y tradición, ha conquistado siempre, desde los tiempos de la Hansa, nuevos campos de acción para el comercio y la navegación comercial alemanes en el mundo, es el que también hoy día está llamado a abrir caminos en el extranjero para la mercancía alemana, sin arredrarse ante las inmensas dificultades e impedimentos que ello implica. Además lo capacita, especialmente para tal objetivo, el hecho de haber cultivado, desde hace muchos años, con sumo esmero, toda clase de relaciones con los países de ultramar. Con escasas excepciones, el comerciante hamburgués conoce, por experiencia propia y por una labor práctica de años, los países con los cuales trabaja, adquiriendo asimismo, en virtud de sus relaciones personales, el crédito necesario para él y su firma.

El problema de los precios desempeña ahora ciertamente, en el intercambio mercantil, un papel más importante que antes. La reintensificación del intercambio de mercancías, entre Alemania y sus diversos clientes y proveedores, no puede verificarse, sin embargo, únicamente por medio de meras cotizaciones y calculaciones muertas. Para la solución de todos los problemas realmente grandes se necesita de alma. El alma, en este caso, son los vínculos que, durante años y años, mantienen los comerciantes hanseáticos con los de ultramar. Es decir, es la confianza mutua, que sólo ha podido ser inspirada, poco a poco, aumentando constantemente las relaciones en el curso de los altibajos propios de la vida comercial. Y, finalmente, contribuyendo poderosamente a ello, ha sido la comprensión que el comerciante hanseático tiene de la mentalidad, concepción de vida y cultura de aquellos pueblos hispánicos.

El exportador hanseático bien orientado en la materia, que dispone de una organización de venta propia en el extranjero y de suficiente capital para financiar los negocios en que interviene, está asimismo mejor en situación que nadie para dar abasto a todas las demandas de sus clientes extranjeros. Él no sólo conoce cabalmente la calidad, el acabado y la presentación de las mercancías que tienen mayor salida en los países con los cuales trabaja, sino que tiene también nociones exactas de los mejores y más convenientes lugares de procedencia. Además está al corriente de las, a veces, muy complicadas prescripciones sobre documentos de embarque, disposiciones arancelarias y marcación de las mercancías. Se cuida también de su embarque más rápido y barato, economizando así gastos que, de lo contrario, aumentarían el precio de los productos, pues los consulados generales y las compañías de navegación y de seguros más importantes tienen su asiento en Hamburgo. Esto quiere decir que la intervención de un exportador en realidad no contribuye a encarecer la mercancía, sino que, por el contrario, es una garantía de que el comprador extranjero será atendido de la manera más congruente y provechosa.



Galería de Espejos del Castillo Herrenchiemsee, Baviera

La reproducción perfecta de todos los detalles de grabados, como también de las impresiones en general de libros, revistas, catálogos y de todos los impresos de propaganda, es de importancia primordial

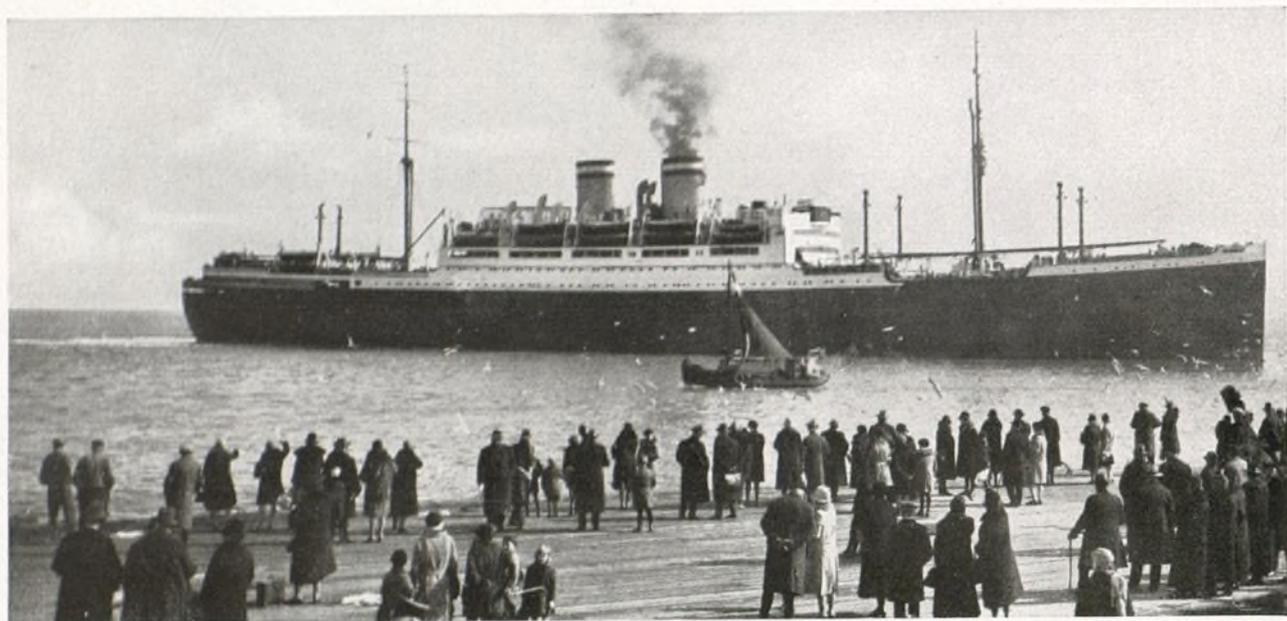
El efecto intachable de la impresión no se consigue sino empleando papel absolutamente adecuado

El papel alemán couché de dos lados para impresiones artísticas posee en máximo grado las cualidades imprescindibles para obtener impresiones óptimas



Marca registrada del papel alemán couché de dos lados para impresiones artísticas

CON LA HAMBURG-AMERIKA LINIE



LLEGADA A CUXHAVEN DE UN VAPOR RÁPIDO DE LA CLASE «ALBERT BALLIN»

A TODAS PARTES DEL MUNDO



Comedor de primera clase



En la cubierta de paseo



En la piscina de natación



Aire y sol en la cubierta de deportes

Para hacer los viajes marítimos agradables y recreativos se requiere ante todo la necesaria experiencia. El nombre de la Hamburg-Amerika Linie está íntimamente ligado a los progresos de la navegación. De una modesta empresa, iniciada en 1847, la «Hapag» llegó a ser, con los años, la mayor del mundo. Su constante desarrollo la llevó desde el modesto barco de vela a los gigantes transatlánticos Imperator, Vaterland y Bismarck, que siguen aún siendo los mayores que hasta ahora se han construido en el mundo. Desde entonces, la Compañía se ha perfeccionado aun más en sentido técnico, y hoy no es superada ni en la excelencia y equidad de sus servicios ni en la regularidad y puntualidad del tráfico en todas las líneas. En efecto:



Hall en la confortable clase de turistas



Un rincón del comedor en la clase de turistas



En el pabellón de tercera clase



Tomando café en tercera clase

*Se viaja bien
con los barcos de la*



HAMBURG-AMERIKA LINIE

Hamburgo, puerto mundial y centro de comercio universal

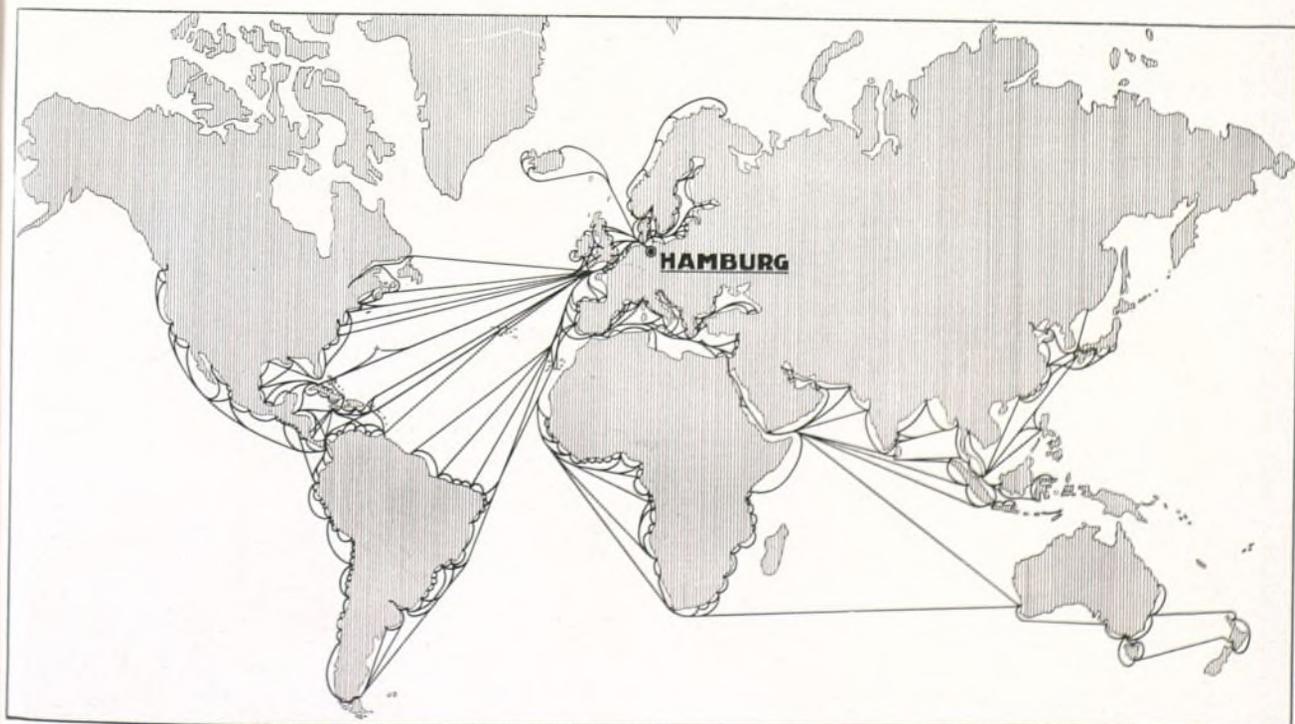
Por CARL VINCENT KROGMANN, Burgomaestre Regente de Hamburgo

NO por azar ha evolucionado Hamburgo hasta llegar a ser el puerto más importante del continente europeo. Esta importancia no la debe únicamente a su privilegiada situación geográfica, sino en alto grado también a sus ejemplares instalaciones y obras portuarias.

A la primera vista podrá parecer desventajosa la ubicación de Hamburgo, relativamente distante del mar, por prolongarse algo el camino marítimo al gran puerto hanseático. No obstante, considerando que su situación la favorece altamente con relación a los grandes centros industriales y comerciales de la Alemania central y de Checoslovaquia, resulta que esto no es desventaja, sino, antes bien, un privilegio imponderable, cuyo alcance crece aún más por el excelente sistema fluvial del Elba, con sus numerosos afluentes y su extensa red de canales. Aprovechando, de la manera más amplia posible, estas condiciones naturales, se ha hecho todo lo que el ingenio del hombre es capaz de idear y su laboriosidad de producir para crear un puerto que, en todo sentido, estuviere en situación de satisfacer ampliamente los requerimientos de la navegación. Por medio de una densa red ferroviaria se han establecido excelentes vías de comunicación con el hinterland, vigilándose asimismo estricta e incansablemente por la conservación de la profundidad de navegación de las vías fluviales. La modernísima y vasta dotación del puerto con instalaciones destinadas al mayor aceleramiento del tráfico, los enormes almacenes, silos y bodegas, que sirven para guardar de la intemperie, de averías

y robo, etc. las mercancías, son factores que cooperan eficazmente a fomentar el movimiento de trasbordo en el puerto de Hamburgo, consolidando su preeminente posición universal. Sin embargo, Hamburgo no es puerto especializado unilateralmente, pues no se limita a la movilización de géneros en masa o de cierta especie de los mismos, ni tampoco sólo al transporte de mercaderías a granel. Tanto para movilizar géneros en masa como también a granel, dispone de instalaciones tan ejemplares como difícilmente las tendrá otro puerto del mundo.

Es verdad que el movimiento de trasbordo de mercancías, procedentes del extranjero, ha sufrido, durante los últimos tres años, un retroceso de alguna consideración. Pero de las cifras del tráfico ultramarino se desprende, evidentemente, que este retroceso se ha originado por la crisis económica mundial, no debiendo considerarse esto de ningún modo como una tendencia regresiva del puerto de Hamburgo. Hay que tener presente, por ejemplo, que hasta en esta época de crisis económica el tráfico báltico-hamburgués se ha mantenido firme. El papel sobresaliente que desempeña Hamburgo en este tráfico tiene su origen en que, por un lado, los países adyacentes al Báltico son fuertes compradores de productos alemanes, mientras que, por el otro, Hamburgo constituye el puerto de tránsito entre el mar Báltico y los países de ultramar. Este tránsito se puede efectuar sobre Hamburgo de la manera más rápida y, gracias a la excelente red de navegación, también con la mayor regularidad. Ha sido precisamente la combina-



Servicio de líneas regulares de Hamburgo a todas partes del mundo



EL PUERTO DE HAMBURGO

mantiene un gran servicio de buques hacia todos los puertos del mundo

	En 1933 salieron en líneas de servicio regular	
Hacia los puertos de la costa alemana	2097	buques
hacia Escandinavia (Dinamarca, Noruega, Suecia)	1589	«
hacia Finlandia, Rusia y los países adyacentes al Mar Báltico	634	«
hacia Holanda, Bélgica y Francia en el Océano Atlántico	655	«
hacia Gran Bretaña e Irlanda	1285	«
hacia Portugal, España, Francia en el Mar Mediterráneo, Italia, los Balcanes y el Mar Negro	538	«
hacia América del Norte (costa oriental)	333	«
hacia las Indias Occidentales, América Central	167	«
hacia Sudamérica (costa oriental)	222	«
hacia la costa occidental de América	93	«
hacia el Africa	248	«
hacia el Levante, Persia, India Oriental y Extremo Oriente	356	«
hacia Australia y la Oceanía	72	«
	8289	buques

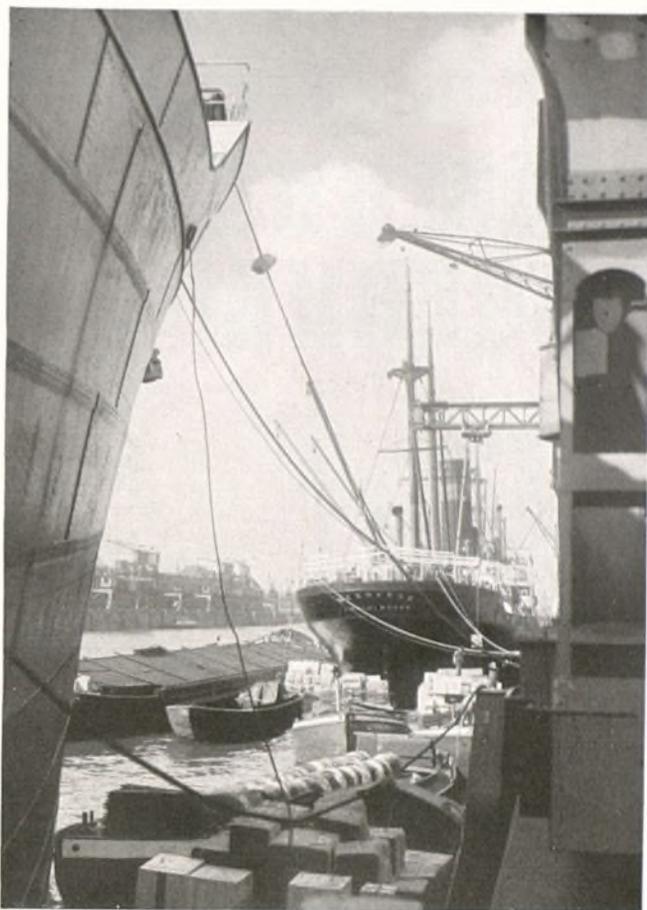
Por informes sírvase dirigirse a

STAATLICHE KAIVERWALTUNG / HAMBURGO 8

ción del dilatado hinterland con la gran red de líneas ultramarinas lo que facilitó a Hamburgo perfeccionar hasta tal punto su tráfico con el Báltico. Pero también para la Checoslovaquia, Austria y Hungría constituye Hamburgo la puerta de entrada y salida para toda una serie de géneros especiales, haciendo, a la vez, de mediadora natural del tráfico de aquellos países con ultramar.

Ningún otro puerto de Europa dispone para el tráfico con ultramar de una red de líneas de navegación tan extensa como Hamburgo. Incluso durante la crisis se mantuvo este tráfico en condiciones relativamente satisfactorias, teniendo en cuenta la periodicidad y frecuencia de salida y arribo de las naves de alta mar. El promedio del retroceso es, en realidad, insignificante. La citada red de líneas navieras, de las cuales la mitad se dirigen a puertos extraeuropeos, conecta el puerto de Hamburgo directamente con los centros comerciales ubicados en todos los ámbitos del globo. Estas líneas prestan servicios frecuentes y regulares en el tráfico, tanto con los puertos de mayor y menor importancia de ultramar como también con los de Europa. Sin pecar de optimista, se puede abrigar la esperanza de que la reanimación, observada ya en estos últimos meses, se intensificará aún durante los próximos, pues con el fortalecimiento del mercado interior alemán ha sido necesario aumentar en proporciones considerables la importación de materias primas.

Característica muy propia de Hamburgo es que, a la vez, constituya puerto mundial y centro comercial de alcance universal. Esto es lo que la difiere de otros puertos. El contingente mayor de las mercancías que entran y salen se negocia también en el mismo Hamburgo. Efectúanse aquí transacciones relativas al comercio de importación, de exportación y de tránsito, como también referentes al comercio interior. Además, Hamburgo es plaza muy importante para el comercio de cereales, de café, tabaco, frutas tropicales y subtropicales, cueros de res y pieles y de muchos otros productos. Gran parte de la exportación alemana para ultramar se efectúa por mediación de los exportadores hamburgueses, quienes, en virtud de sus



Transbordo de carga en la dársena «Indiahafen»

excelentes conocimientos de los mercados de ultramar, son los más preparados para abrir camino a los productos de la industria alemana. En Hamburgo asimismo se encuentran muchas industrias importantes, entre ellas basta mencionar los famosos astilleros, de los cuales han salido tantas obras de calidad insuperable; las grandes refinerías de aceite; fábricas de maquinaria, molinos y varias otras. La vieja metrópoli hanseática ofrece el cuadro perfecto de un Estado comercial e industrial de extraordinaria importancia



Transbordo entre naves de alta mar y embarcaciones fluviales y portuarias

HAMBURGER FREIHAFEN- LAGERHAUS-GESELLSCHAFT



Vista total del grupo de los almacenes A-X en la orilla norte del Elba

Hamburgo 8, St. Annen 1

Almacenaje y experto manejo de mercaderías
de toda especie / Alquilanse almacenes y oficinas

Más de 500000 m² de superficie disponible

Edificios sólidos

situados todos en el recinto del puerto libre

Instalaciones modernas

Dispositivos automáticos de apagar incendios, sistema
«Sprinkler», en varios de los grandes almacenes

Tarifas módicas · Reducidas primas de seguros

El mayor establecimiento de Hamburgo legalmente
autorizado para extender

resguardos de depósito endosables
(Warrants)

Todos los bancos del mundo aceptan con
preferencia estos resguardos de depósito
en garantía de créditos

POHLIG

INSTALACIONES DE TRANSPORTE

Para el transporte racional

de todo género de productos en grandes cantidades ofrecemos con nuestros **tranvías aéreos** un medio de transporte con las siguientes ventajas: *Requieren poca fuerza y una superficie reducida del suelo.* — *Independencia de las influencias atmosféricas.* — *Economía de fuerza animal.* — En el ramo de construcción de tranvías aéreos contamos con más de 60 años de experiencias.



J. POHLIG AKTIENGESELLSCHAFT / COLONIA (ALEMANIA)

para el comercio mundial. La asidua labor, realizada durante muchos decenios por los exportadores e importadores hamburgueses, en cooperación ejemplar con las industrias hanseáticas, ha contribuido inmensamente al estupendo auge del intercambio internacional de mercancías, que no ha sido sobrepujado aún por ninguno de los otros puertos mundiales.

Mantener, en las mismas proporciones que hasta ahora, todas las líneas navieras para ultramar, sirviendo con puntualidad y esmero el tráfico con ultramar y con los demás países europeos, es lo que anhela Hamburgo y lo que estima como una de sus tareas principales. La marina mercante se compone de naves

modernas, que corresponden a todas las exigencias del caso y que no sólo permiten el más rápido transporte de las mercancías, sino que a la vez su más solícito trato. Este esmerado servicio en beneficio del cliente, en el que se tienen en cuenta hasta los más mínimos detalles, ha contribuido a que Hamburgo adquiriese tal renombre en el mundo. Hamburgo, por su parte, hará todo lo que esté a su alcance para conservar y consolidar su buena fama de puerto mundial y de centro de comercio universal, reimpulsando así también esencialmente el intercambio internacional de mercancías. Esto estimulará a los pueblos a estrechar más y más sus vínculos internacionales.



Puente-grúa flotante descargando mercancía en masa

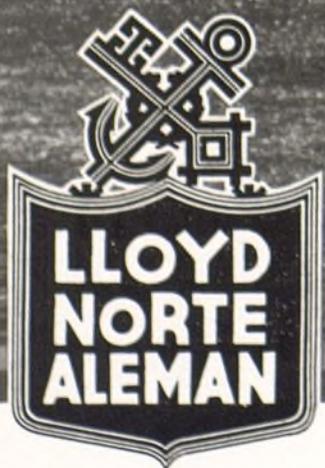
SALIDAS REGULARES DE

BREMEN A AMÉRICA DEL SUR

HACIENDO ESCALA EN PUERTOS ESPAÑOLES Y PORTUGUESES

DE BREMEN A CUBA . DE BREMEN AL
BRASIL DEL NORTE . DE BREMEN AL
BRASIL CENTRAL Y A LA COSTA OCCI-
DENTAL DE LA AMÉRICA DEL SUR

VIAJES AL MEDITERRÁNEO Y AL CABO NORTE
A MADEIRA Y A LAS ISLAS CANARIAS



Las Actividades de Bremen

Por el Senador O. BERNHARD

LA palabra «Bremen» evoca en el mundo la imagen de aquella soberbia nave que, cual «reina de los mares», surca el Atlántico, conquistando la codiciada «Cinta Azul del Océano». En realidad, no es más que la encarnación de la antiquísima y grande tradición de la ciudad que la prohió, Bremen, una de las puertas de salida más importantes de Alemania al mundo.

Bremen se da cuenta cabal de su gran misión como mediadora de las relaciones culturales y amistosas

el transporte de cereales por Bremen, fué posible acrecentar el movimiento del carbón de 260 000 toneladas en 1932, a 570 000 en 1933.

Sin embargo, esto únicamente fué posible porque Bremen ha sabido también perfeccionar idóneamente sus instalaciones técnicas. Juntamente con su ciudad filial, Bremerhaven, es hoy, sin discusión, el puerto ferroviario mayor de Alemania. Para recorrer, en idas y venidas y de un tirón, sus vías férreas, que en



Vista aérea de las dársenas de Bremen con la densa red de vías férreas

entre Alemania y las demás naciones del orbe. A pesar de la crisis económica mundial, que perduraba aún con igual violencia durante el año de 1933, y no obstante el movimiento regresivo del volumen del comercio exterior alemán, Bremen supo no tan sólo mantener su posición en el curso del año pasado, sino que hasta logró incrementar su movimiento comercial en proporciones bastante considerables. En comparación con el año anterior, el tráfico marítimo bremense, en 1933, aumentó en 293 600 toneladas, o sea en un 6 por 100. Semejante éxito en una época tan crítica se debe, ante todo, a la iniciativa de los hombres dirigentes de Bremen que, con notable penetración, supieron adaptarse a las nuevas condiciones económicas, compensando, tras solícita búsqueda, las posibilidades económicas. Si bien a causa de las nuevas necesidades políticas agrarias de Alemania, ha menguado mucho

total tienen un largo de 292 km., sería menester un viaje de cuatro horas en tren rápido. No obstante, el área que ocupa es de sólo 2,5 km. de ancho y 13,4 km. de largo, lo que revela que la red de vías es sumamente densa.

Ningún otro puerto europeo ofrece una proporción entre vías férreas y muelles tan ventajosa para el movimiento de transbordo de mercancías como Bremen. Muchos de sus muelles están dotados de cuatro vías, una al lado de la otra, debido a que, en redondo, el 80 por 100 del movimiento del transbordo marítimo en total se efectúa directamente del vagón ferroviario al buque. El año pasado, el ferrocarril solo movilizó cerca de 4 millones de toneladas de carga de los 5 millones movilizadas en total. Para darse una idea del gigantesco volumen de tal movimiento, hay que imaginarse que para el transporte de semejante

Con la

CÍA. HAMBURGO- SUDAMERICANA a EUROPA

con los afamados vapores rápidos «Cap»



**CAP ARCONA
CAP POLONIO**

y los nuevos buques a motor de
tercera clase exclusivamente

**MONTE SARMIENTO
MONTE OLIVIA
MONTE PASCOAL
MONTE ROSA**

Agencias en todas las ciudades importantes
de Sudamérica

**HAMBURG - SÜDAMERIKANISCHE
DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT**

HAMBURGO 8 — HOLZBRUECKE 10

OLDENBURG- LINIE

OLDENBURG-
PORTUGIESISCHE
DAMPFSCHIFFS-RHEDEREI

HAMBURGO
MOENCKEBERGSTRASSE 27

Dirección telegráfica: Navigation • Teléfono 32 21 95



Desembocadura del Douro

Servicios regulares entre

DANZIG, GDYNIA, ALEMANIA,
HOLANDA y PORTUGAL, ESPAÑA

DANZIG, GDYNIA, ALEMANIA,
HOLANDA, BÉLGICA y MARRUECOS

Transporte de frutas de las ISLAS

CANARIAS a HAMBURGO y
BREMEN

Vapores modernos y rápidos de carga con
excelentes instalaciones para pe-
queño número de pasajeros en
una sola clase

PRECIOS MÓDICOS DE PASAJE

CONDICIONES DE TRANSPORTE
VENTAJOSAS

cantidad de mercancías se precisarían 267 000 vagones de ferrocarril que, acoplados, formarían un tren de casi 1600 km. de largo. Y, con todo, 1933 fué un año especialmente crítico, cuyo promedio estaba muy por debajo del corriente.

No obstante, la capacidad de un puerto ferroviario no depende únicamente de la disposición de las vías y de las posibilidades de maniobrar sin obstáculos en el recinto portuario o en los muelles: ante todo está condicionada por el trazado del puerto en sí. En su estructura se expresa su tipo peculiar de puerto ferroviario. Esto se reconoce claramente, contemplando a Bremen a vuelo de pájaro. Allí se ven las dilatadas dársenas con sus extensos muelles, en que se verifica el transbordo de las mercancías directamente desde

cereales, capaces de hacer el transbordo de más de 1 millón de toneladas de cereales por año, están, realmente, predestinadas para el almacenaje de los tipos de cereales ultramarinos más delicados. En silos ciclópeos se guardan las gramíneas, bajo control permanente, pudiéndose observar, en cualquier momento, desde una estación central, la temperatura en cada uno de ellos. Una instalación especial, puesta en servicio recientemente, permite librar de bichos, en una hora, hasta 3000 toneladas de cereales. Del mismo modo hay espléndidas posibilidades de almacenar la mercancía que constituye el artículo más importante del comercio de Bremen: el algodón. Los almacenes bremenses tienen capacidad para acopiar la décima parte de toda la cosecha norteamericana producida en



Nueve superpotentes grúas descargando todas a un tiempo un vapor

los transatlánticos a los vagones del ferrocarril. Los muelles están provistos de grúas superpotentes, capaces de efectuar este transbordo en el tiempo más breve. En la dársena de transatlánticos se puede trabajar hasta con 10 grúas a la vez en un mismo buque.

Siendo Bremen el puerto ferroviario por excelencia en que, debido al transbordo directo, además de poder resguardar la mercancía de averías, es posible acelerar el tráfico, sus servicios ofrecen la gran ventaja de economizar tiempo y dinero, precisamente en lo que atañe al transbordo de mercancía gruesa en masa. En el tráfico sobre Rotterdam, por ejemplo, es preciso transbordar una vez más. Gracias a las tarifas especiales de preferencia de los Ferrocarriles Nacionales Alemanes, ofrece, fuera de las óptimas condiciones de transbordo, las mismas ventajas que Rotterdam, Amsterdam y Amberes, con relación a los fletes baratos para el hinterland.

Excelentes son sus instalaciones de almacenaje para géneros de toda especie. En total hay 382 000 metros cuadrados de almacenes y 450 000 metros cuadrados de depósitos. Las mercancías se almacenan según convenga a su calidad y susceptibilidad de corromperse. Las enormes y magníficas instalaciones de movilizar

un año normal. Como desde hace mucho tiempo, la urbe hanseática es la mayor plaza del comercio continental europeo del algodón, está allí la Bolsa del algodón. El año pasado fueron importados por la vía de Bremen cerca de 1,8 millones de toneladas de esta preciada materia textil. El comerciante bremense especialista la reparte no sólo en Alemania, sino que la reexpide a varios otros países europeos.

Ahora, Bremen ha llegado a ser el mayor de los puertos alemanes de pasajeros. Antes de la guerra, solían partir de allí anualmente hasta 700 000 emigrantes de los más distintos países. Aunque hoy en día esta cifra no se alcanza ni remotamente, el puerto hanseático sigue siendo el punto de salida y llegada de pasajeros de las más diversas procedencias que, frecuentemente, pisan por primera vez suelo europeo.

Bremen tiene una historia que abarca mucho más de un milenario, formándose en este luengo espacio de tiempo una cultura que vale ser vivida. Imborrable es la impresión que deja el viejo Mercado del Ayuntamiento, circundado en admirable armonía por edificios de un estilo gratamente homogéneo y como protegido por el famoso Rolando, héroe y símbolo inveterado de Bremen.



ROB. M. SLOMAN JR. - HAMBURGO L Í N E A M E D I T E R R Á N E A

SERVICIO DIRECTO Y REGULAR PARA PASAJEROS Y CARGAMENTO
entre ALEMANIA · DANZIG · GDYNIA y ESPAÑA · ITALIA

Salidas semanales de HAMBURGO

Salidas mensuales de STETTÍN · DANZIG · GDYNIA

¡ Pídanse prospectos !

Por menores tocante a pasajes y fletes da

ROB. M. SLOMAN JR., HAMBURGO 11, BAUMWALL, 3

CASA ARMADORA FLAEISZ G.M.B.H. HAMBURGO 11 · TROSTBRÜCKE 1

Viajes regulares entre HAMBURGO y CAMERÚN con los rápidos

Vapores para Bananas

«PANTHER» «PUMA» «PIONIER»

Se aceptan pasajeros

LÍNEA HORN HAMBURGO



*Nuevos rápidos y magníficos
Buques a Motor*

SERVICIO REGULAR
entre

HAMBURGO · AMBERES · DOVRES
y
TRINIDAD · VENEZUELA · CURACAO
COLOMBIA (ATL.)

PARA MÁS INFORMES DIRIGIRSE A:
H. C. HORN · HAMBURG 11
BAUMWALL 3 (SLOMANHAUS)

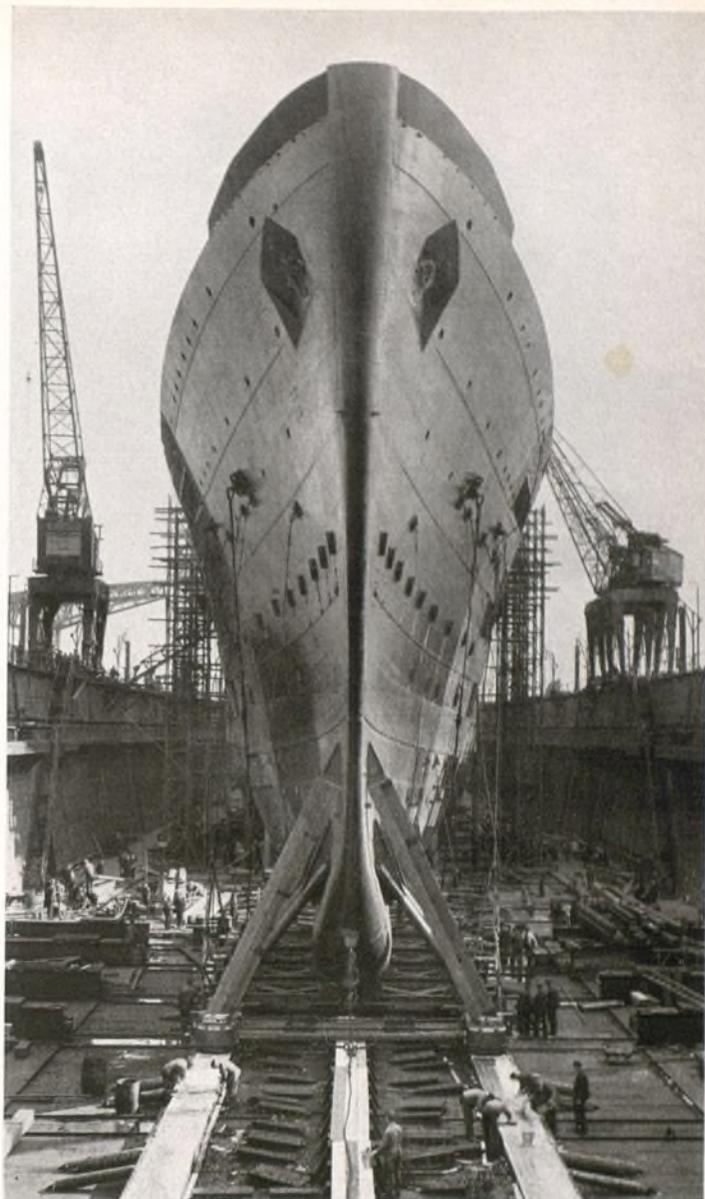
Alargamiento de los transatlánticos del tipo «Ballin»

UNA de las más interesantes obras técnicas de la actualidad la constituye la transformación de los transatlánticos del tipo «Ballin» de la Hapag. Consiste ésta en prolongar doce metros la proa de dichas naves. Con esta operación se modifica esencialmente su forma. El 2 de octubre entró en el dique del astillero hamburgués de Blohm y Voss el primero de estos vapores, el transatlántico «Hamburg». Para la obra en cuestión no se precisaron sino dos meses. El último de los cuatro vapores que dejará el astillero con su nueva proa será, a principios de julio de 1934, el transatlántico «Albert Ballin».

Como se recordará, los cuatro vapores del tipo «Ballin» fueron provistos en invierno de 1929/30 de máquinas y calderas nuevas. A consecuencia de esto, la fuerza de impulsión aumentó de 15 000 C. V. a 28 000 C. V., ascendiendo el promedio de velocidad de 16 a 19,25 nudos. Con la prolongación y transformación de la proa se persigue conservar el mismo promedio de velocidad, reduciendo esencialmente la fuerza de impulsión (20 000 C. V. en lugar de 28 000). Así se logra una economía substancial del combustible, lo cual es muy importante para el rendimiento del servicio. Según los cálculos al efecto, esta economía es tan considerable que se puede contar con que, dentro de tres años, quedarán amortizados los gastos de la transformación.

Lo decisivo en cuanto a la resolución de emprender la obra fueron, ante todo, las últimas experiencias respecto a la estructuración de las proas y a su influjo sobre la velocidad y los gastos de servicio del buque. A base de minuciosos ensayos, el Instituto Experimental Hamburgués de Construcciones Navales comprobó la forma de proa que garantiza el resultado deseado.

Con la prolongación del casco del vapor será asimismo posible perfeccionar ampliamente una parte de las instalaciones para los pasajeros. En la primera clase se eliminarán los camarotes interiores más desfavorables, es decir, los que tienen menos luz y aire, convirtiéndolos en dependencias de los camarotes exteriores. Esta medida favorecerá grandemente a los camarotes de dos camas de la primera clase, pues podrán aumentarse así el número de baños y duchas privadas con que suelen dotarse los camarotes más preferidos de esta clase. Mucho más importantes serán las modificaciones que se efectuarán en los compartimientos de la tercera clase, cuyos camarotes serán ensanchados y ampliado su mobiliario; además, todos los lavabos tendrán agua corriente fría y caliente. Disminuyendo ligeramente el número de



Vista frontal de una proa nueva

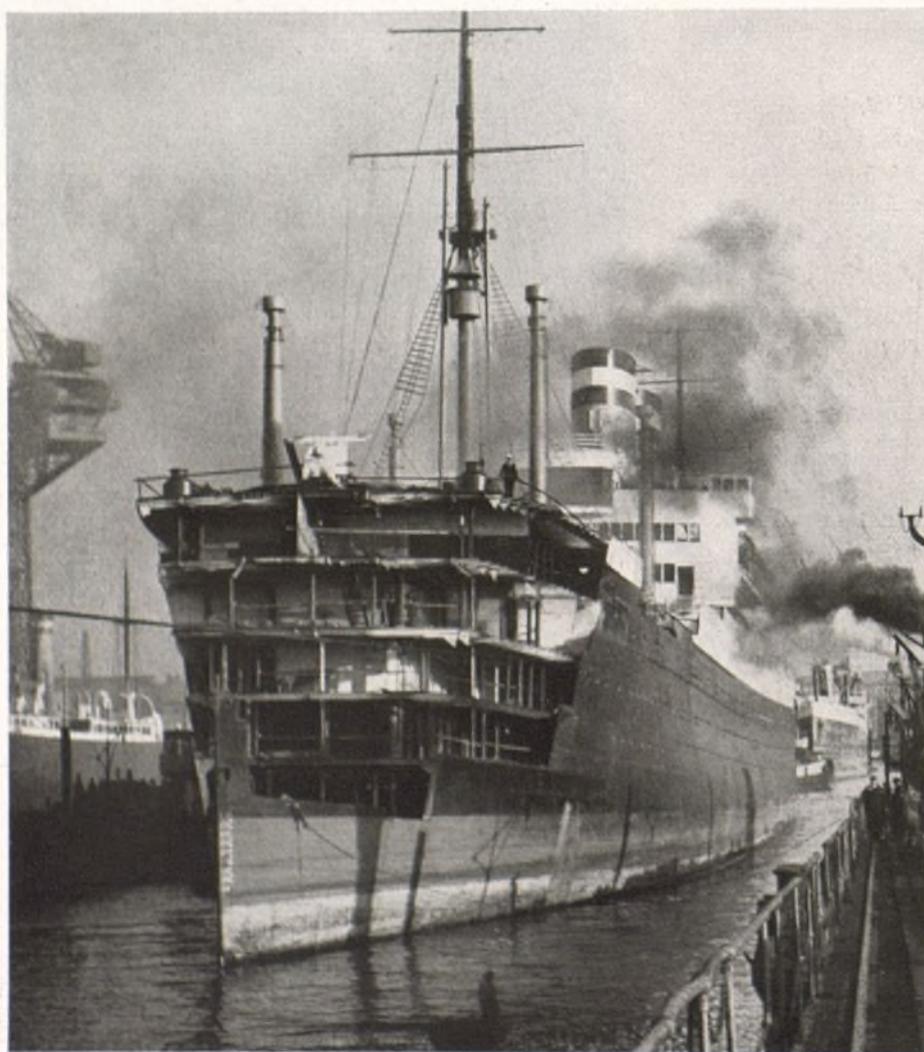
pasajeros, será posible disminuir a dos el número de camas en la mayor parte de los camarotes de tercera clase de los cuatro vapores. Además será factible poner a disposición de los pasajeros que viajan solos cierto número de camarotes de una cama. La parte protegida de la cubierta de paseo en proa, para los pasajeros de la tercera clase, será ampliada extensamente y tendrá un sitio especial reservado a los aficionados al baile.

La obra total de transformación depende del itinerario de los cuatro transatlánticos que establece salidas semanales. A fin de poder efectuar los trabajos dentro del breve plazo de dos meses, la proa nueva deberá estar ya lista cuando el vapor entre en el dique. De ahí resulta el siguiente orden de construcción: se construyen en el dique flotante, en hilera una tras otra, las proas nuevas. Este trabajo se efectúa tal como se construyen buques en astilleros. Cada proa tiene 24 metros de altura por 25 metros de largo y pesa 600 toneladas. Cuando llega uno de los vapores al

astillero, se procede primero a cortar y a desarmar una parte de 22 metros de largo y 500 toneladas de peso de su proa. Entiéndese que todas las piezas y partes, como cabrestantes, tubos, camarotes, armarios, etc., que se volverán a utilizar en la proa nueva, se desmontan y refaccionan cuidadosamente. Este desmontaje se efectúa, cuanto sea posible, con ayuda de la potente grúa de 250 toneladas mientras se halle aún flotando la nave. Los trabajos, en la parte sumergida, se llevan a cabo en un dique flotante. Una vez separada completamente la proa vieja, se procede a unir la nueva con el casco por



Tirando lentamente, con ayuda de aparejos, sobre el deslizadero del dique, la proa nueva hacia el vapor



medio de una pieza intermedia de nueve metros de largo. Luego se aproximan, lo más posible, los frentes de los dos diques, prolongando después, hasta debajo del casco del buque, el deslizadero en que descansa la proa nueva. Seguidamente se tira, sobre este deslizadero, la proa hacia el casco de la nave, con el cual se la une mediante prensas hidráulicas, después de haber nivelado exactamente. En total se añaden al casco, con la operación descrita, unas 800 toneladas de acero. Tan pronto como los trabajos de ensamblaje permitan poner de nuevo a flote la nave, se la saca del dique flotante. Por último se la amarra al lado del astillero para efectuar los demás trabajos en cubierta e interiores.

Después de cortar la proa. El vapor entrando en el dique para ser provisto de la proa nueva

ATG



ATG ALLGEMEINE TRANSPORTANLAGEN-
GESELLSCHAFT M.B.H. MASCHINENFABRIK
LEIPZIG

R. BLUME · G. M. B. H.

BERLIN-CHARLOTTENBURG 4 · SCHILLERSTRASSE 94

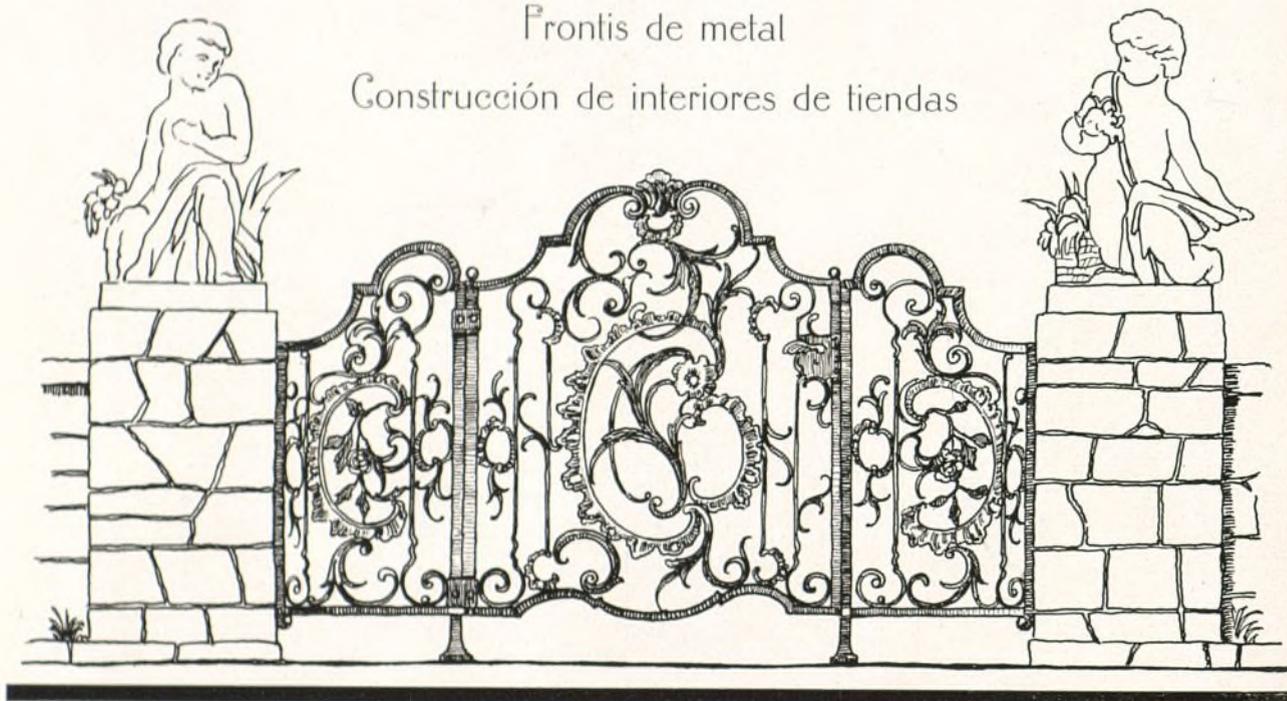
Trabajos artísticos de herrería

Portadas, puertas, barandillas de escaleras, protecciones de ascensores, escaleras

Ventanas, puertas seguras contra incendio, ventanas corredizas
de la construcción más moderna fabricadas de cualesquier metales: bronce, hierro, plata alemana, nirosta, aluminio

Frontis de metal

Construcción de interiores de tiendas



Frontis de metal construido por R. Blume G. m. b. H.

Editorial Ibero-Americana (Ibero-Amerika-Verlag)

HAMBURGO 11

Börsengebäude Zm. 222

Señores:

El importe ^{del cheque incluso,} de 7.50 Rm. (siete Reichsmark con 50 Pfennig),
_{de la letra inclusa,}

número, girad^o_a con fecha

por (librador)

a cargo de (librado)

y a la orden de esa Editorial, vale para una suscripción a seis números de la «REVISTA ALEMANA» que ustedes se servirán remitir a las señas indicadas a continuación.

..... de 193
(Población)

.....
(Firma)

Dirección postal:

Nombre o razón social

Calle y número

Población

Provincia o Departamento y Estado

Editorial Ibero-Americana (Ibero-Amerika-Verlag)

HAMBURGO 11

Börsengebäude Zm. 222

Señores:

Con fecha de hoy ha ingresado en el banco¹

..... el equivalente de la suma de
7.50 Rm. (siete Reichsmark con 50 Pfennig), que se transferirá al DRESDNER BANK EN
HAMBURGO para ser abonada en la cuenta de esa Editorial, importe de una suscripción
a seis números de la «REVISTA ALEMANA», que ustedes se servirán remitir a las señas
indicadas a continuación.

..... de 193
(Población)

.....
(Firma)

Dirección postal:

Nombre o razón social

Calle y número

Población

Provincia o Departamento y Estado

¹ El precio de la suscripción puede entregarse también a una empresa alemana radicada en ultramar si así es más cómodo para el suscriptor.

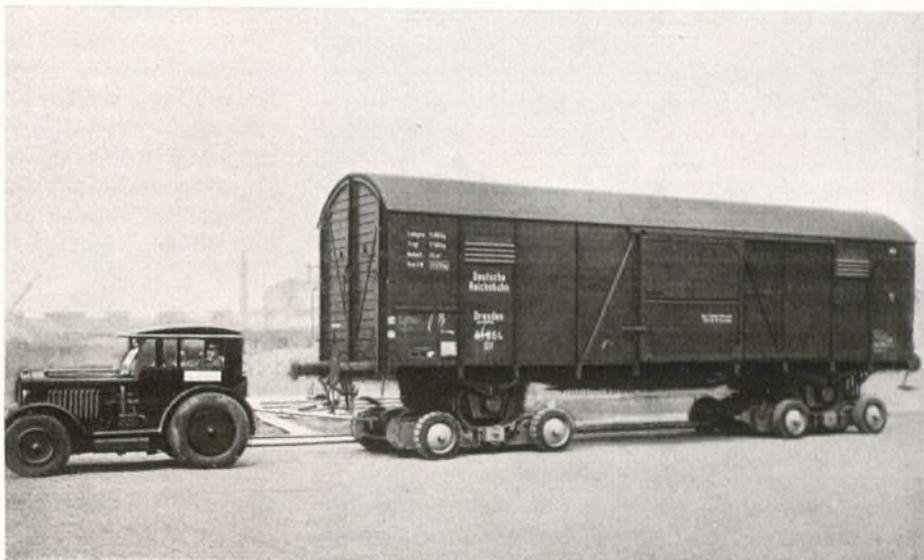
Camión para el transporte de vagones de ferrocarril

Un problema del tráfico y su solución

LA idea de transportar por las calles vagones de ferrocarril por medio de vehículos especiales y sin necesidad de rieles es, tal vez, tan antigua como el invento del ferrocarril mismo. Hasta hace poco, las fábricas de vagones y locomotoras que no disponen de vías de empalme propias se han servido de vehículos de transporte callejero especiales para la entrega de vagones nuevos o reparados. Estos vehículos, sin embargo, no se prestaban para el transporte de vagones cargados. Practicáronse muchos ensayos para solucionar este difícil problema. En Inglaterra, Francia y Alemania

hicieron toda clase de pruebas para la construcción de vehículos aptos para correr sobre rieles y sobre el pavimento de las calles. Pero estos múltiples empeños, ya por deficiencias técnicas o por dificultades económicas, no llegaron a ser más que meras tentativas. La Sociedad de los Ferrocarriles Nacionales Alemanes ha prestado siempre un vivo interés a la solución de este problema. En 1931 encargó a su consejero superior Culemeyer la construcción de un vehículo de transporte callejero que llenara todas las justas exigencias tanto de los ferrocarriles como de los remitentes, así como también las de las autoridades administrativas de puentes y caminos, las de los propietarios de inmuebles adyacentes a las calles de tránsito y, finalmente, las de los transeúntes. El camión para el transporte de vagones cargados fué construído y perfeccionados sus detalles en la fábrica de vagones alemanes de Gotha, con arreglo a las proposiciones y planos del citado técnico. Los resultados de los diferentes ensayos fueron muy satisfactorios, y el 27 de abril de 1933 fué exhibido ante la Prensa alemana en presencia del director general de la Sociedad de los Ferrocarriles Nacionales Alemanes, Dr. Dormmüller.

Con la introducción de este camión, la Sociedad de los Ferrocarriles Nacionales Alemanes atenderá a un nuevo servicio de transportes. Es decir, trasladar vagones completos desde las estaciones de carga a los remitentes que no dispongan de vías de empalme propias. Hay muchas empresas comerciales con intenso movimiento de recepción y expedición de mercancías que por inconveniencias locales u otros impedimentos tienen que renunciar a empalmes propios. El gran número de vagones de carga que a diario esperan turno en los desvíos de las estaciones de carga permite deducir cuán enorme ha de ser el contingente de tales remitentes. Casi todos estos vagones, con excepción de los que transportan mercancía consignada a



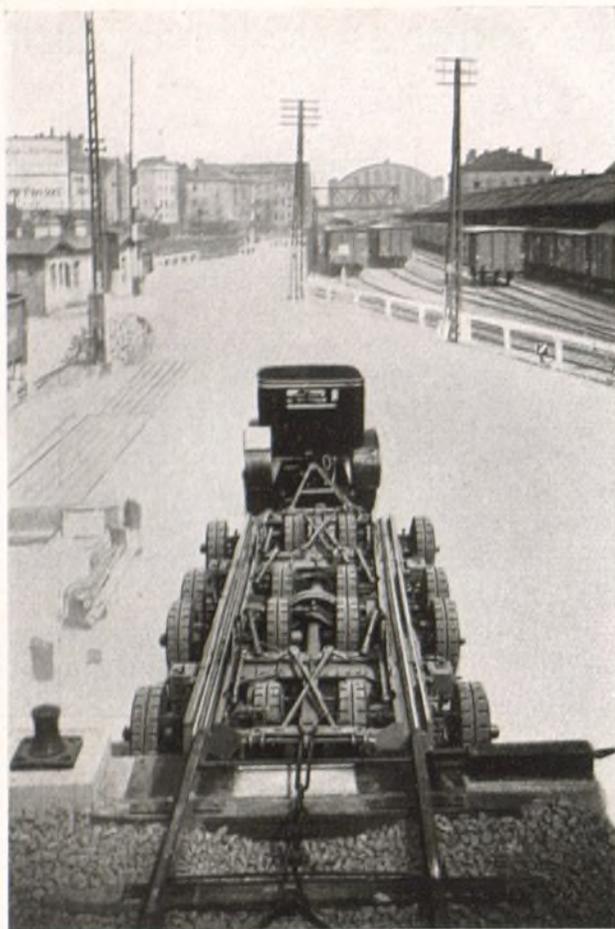
El camión transportando un vagón de ferrocarril por las calles

muchos destinatarios distintos, se prestan a ser transportados y entregados con los camiones en cuestión. El incremento que con tal innovación adquirirá el tráfico en los lugares en que existan condiciones convenientes será realmente incalculable.

En este caso, el mismo vagón de carga sirve de superreceptáculo móvil; indiscutiblemente el más resistente imaginable de que disponen los ferrocarriles para el transporte de mercancías en cargamentos completos. Así que ya no es menester valerse de otros superreceptáculos para cumplir la tarea que implica este servicio.

El nuevo método de transporte permite llevar el mismo vagón de ferrocarril por medio de un camión provisto de rieles hasta la casa del destinatario. Este camión forma, en cierto sentido, una prolongación de la vía férrea hasta el punto de destino, o, con otras palabras, es un empalme móvil. Empleándolo, el cargamento completo, embalado expertamente en un solo espacio de carga, llega, por tanto, a manos del destinatario en las mismas condiciones en que lo despachara el remitente, ahorrándose el transbordo a otros vehículos y todos los demás requisitos del caso. Además, la mercancía no se halla sujeta a los desperfectos que de otro modo a veces se hacen inevitables. No hay necesidad de otros vehículos ni de mayor número de personal, lográndose al mismo tiempo economías en cuanto a las primas del seguro. El camión facilitará, pues, transportar cargas ferroviarias con mayor economía y sin que las mercancías queden expuestas al peligro de averías.

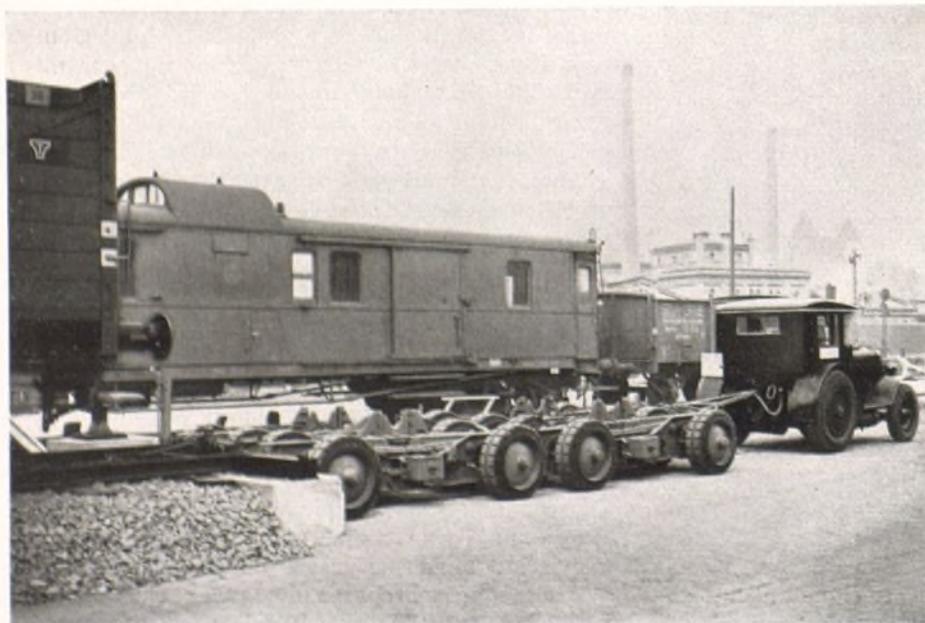
Merced a su múltiple aplicabilidad, se hace posible también movilizar ventajosamente, además de vagones ferroviarios, bultos de peso o de dimensiones extraordinarias que sobrepasan en mucho el espacio de carga del vagón. Esta circunstancia ofrece halagadoras perspectivas a las empresas industriales remitentes de



El camión atracado a la rampa de traslado

los formidables aparatos modernos, cuyas dimensiones se aumentan de vez en vez con el fin de hacerlos más rentables y eficientes.

El camión puede emplearse sin que haya necesidad de practicar cambio o transformación alguna en los vagones de carga corrientes y sin que se utilice única-



El camión visto del lado

mente para transportes excepcionales, sino que sirve también para los transportes regulares. Con todo, por desparejos que sean los caminos, el vagón no está expuesto a esfuerzos mayores que los del servicio ferroviario corriente. La altura en que queda el vagón sobre el nivel del suelo es lo más reducida posible: 1º para facilitar el traslado del vagón desde la vía férrea al camión; 2º para asegurar la estabilidad del vagón; 3º para facilitar la carga y descarga, tanto desde las plataformas de embarque, como también desde el suelo; 4º para posibilitar el paso por debajo de viaductos, etc.

A fin de no perjudicar los pavimentos y puentes, el peso del camión cargado queda distribuido de tal modo que la carga que tenga que soportar cada rueda no sobrepase de $2\frac{1}{2}$ hasta $3\frac{1}{2}$ toneladas y que la de las llantas no exceda de 100 kg. por centímetro. Tanto por la flexibilidad propia de los esmerados muelles y resortes del camión como por sus llantas de goma y también por la prolija estiba de la carga, se han conseguido amortiguar, considerablemente, todos los golpes que pudiera sufrir.

El camión salva, con facilidad admirable, las escabrosidades corrientes de los caminos hasta de quince centímetros de profundidad o de altura, y su fácil conducción permite describir las más reducidas curvas de hasta sólo ocho metros de radio, virando todas las ruedas en la dirección deseada, como las ruedas delanteras de un automóvil. Por su insensibilidad ventajosa, se emplean ruedas de goma elástica en vez de neumáticos. La velocidad de 16 km., que desarrolla, basta absolutamente para el tránsito por las calles de la ciudad, reduciéndose así también las trepidaciones a un grado menor de las que suelen producirse en camiones de mucho menos peso. Los camiones destinados al transporte de vagones cargados con géneros a granel serán provistos de un dispositivo bascular que facilite descargar en cualquier sitio.

A continuación resumiremos los detalles más esenciales que demuestran cómo ha resuelto el constructor la difícil tarea que se le encomendara.

El camión se compone de dos chasis bajos y cortos, dotados de dos portacarriles, dispuestos conforme a la trocha de la vía, cada uno de los cuales sustenta, a su vez, una de las ruedas del vagón y descansa en dos semiejes oscilatorios. Cada uno de los semiejes es soportado por dos ruedas virables con llantas de goma, a fin de reducir en las curvas la resistencia a la maniobra. El camión se moviliza por medio de un tractor. Su altura, especialmente reducida, se debe a dos razones: 1º a la construcción cuenquiforme de los portacarriles, unidos con el chasis mediante una sección estáticamente favorable; y 2º a la flexión o descenso de los portacarriles que posi-

bilitan reducir la altura del vagón sobre el suelo a más o menos 30—35 cm. El carril en el chasis está construido en línea recta; sus piezas intermedias pueden descender o ascender con ayuda de cilindros de levantamiento. El eje del vagón se fija inmoviblemente en el chasis mediante placas de guarda, graduables hacia arriba y abajo, de modo que desde el momento en que los ejes del vagón queden en las placas de guarda, los dos chasis del camión y el vagón quedan firmemente unidos, formando todo un solo conjunto. Así que al contrario de lo que sucede con bogies, los chasis no viran el uno contra

el otro ni contra el vagón. Los chasis están unidos entre sí por medio de una barra de maniobra graduable, la cual transmite la maniobra de las ruedas del chasis delantero a las del posterior. La maniobra es automática y se debe al efecto de tracción del tractor sobre el timón del chasis delantero, teniendo lugar la transmisión de la maniobra a las ruedas por medio de engranajes y bielas. Para no perjudicar el pavimento de las calles y la estabilidad de puentes y otros pasajes, la carga total se reparte por medio de las 16 ruedas en 16 cargas equivalentes. Fuera de los muelles y resortes ya citados, una palanca compensadora especial sirve para compensar la carga al recorrer el camión caminos desparejos. Además está dotado de un potente freno de aceite a presión, de efecto simultáneo sobre 8 ruedas. La construcción del segundo chasis es idéntica a la del primero, excepto los dispositivos de frenado. El timón es cambiabile, de modo que el camión puede ser conducido en ambas direcciones.

Para trasladar el vagón al camión, se acercan los dos chasis conectados a la rampa de traslado, que tiene 56 cm. de altura y cuyos carriles son graduables en sus extremos, de modo que puedan ajustarse rápidamente al camión. Por medio de un cable del tractor se tira el camión hasta el frente de la pequeña rampa de traslado. Debajo de cada uno de los dos chasis del camión hay dos rodaduras que suben sobre pequeñas anterrampas, las cuales evitan que se hunda el vagón al pasar al camión. Al acercar los chasis del camión con el tractor a la rampa, un hombre dirige el timón posterior. Después de haberlo colocado delante de la rampa, el camión se conecta firmemente con ella por medio de un acoplamiento



El vagón de ferrocarril pasando al camión

de tornillo corriente. En seguida se atrae el vagón hacia el camión, con ayuda de los cables del tractor, hasta que la pareja de sus ruedas delanteras venga a quedar encima del chasis delantero. Luego se levantan, hasta que queden debajo del eje del vagón, las placas de guarda que se hallan entre las ruedas, quedando entonces fijo el eje. Después de soltar el acoplamiento entre los dos chasis del camión, tira el cable, con el chasis delantero, el vagón hacia adelante, hasta que la pareja de ruedas posteriores venga a quedar en el centro del chasis posterior.

De esta manera, la barra de maniobra graduable se extiende correspondientemente (hasta 8 metros). El vagón se halla entonces todavía en posición alta; en esta postura se baja luego 21 cm., de modo que durante la carrera queda a 30 cm. del suelo. Esta operación se efectúa, poniendo en acción las válvulas de bomba, en unos cinco a diez segundos por pareja de ruedas. Después de haber conectado entre sí y con el tractor las uniones de la manga de los frenos de los chasis, queda todo listo para emprender el viaje.



En marcha



Adolf Hitler dando el primer golpe de azadón para inaugurar la gran obra ideada por él

Aspectos de las vías automovilistas alemanas

Por el Dr. WOLFGANG PETERS

EN el trayecto Francfort - Mannheim - Heidelberg, donde Adolf Hitler inauguró, dando el primer golpe de azadón, la gran obra alemana de las «Reichsautobahnen», se labora con febril actividad. Las obras de tierra que allí se efectúan forman, en el verdadero sentido de la palabra, el fundamento de las nuevas vías automovilistas del Reich. Hasta ahora, el inspector general de caminos de Alemania, doctor ing. Todt, ha ordenado la construcción de 1000 km. de vía que, entre otros, comprenden los trayectos Francfort-Mannheim-Heidelberg, de 100 km.; München-Reichenhall, de 120 km.; Berlin-Stettin, de 120 km.; Elbing-Königsberg, de 100 km. y Köln-Düsseldorf-Duisburg-Dortmund, de 120 km. La finalidad de esta grandiosa obra es la de proveer al país, en las cuatro direcciones, de una red de varios miles de kilómetros de vías destinadas al tráfico automovilista rápido.

¿Por qué es el ferrocarril más rápido que los tranvías? Pues porque tiene una vía destinada sólo para él. Esto quiere decir que no tiene que prestar atención ni detenerse a causa de los coches o bicicletas o

personas que cruzan su camino. Que el automóvil no haya podido alcanzar hasta ahora en las carreteras alemanas, ni remotamente, la velocidad de que es capaz por su perfeccionamiento técnico, se debe, en primer término, a la falta de caminos propios. Aquí el auto tiene que aminorar la marcha a cada instante, tiene que recorrer lentamente las poblaciones para no poner en peligro a peatones, niños y animales domésticos. Numerosas curvas obstaculizan el campo visual, porque, al construir las carreteras, se contaba con velocidades de 20 hasta 50 km., pero nunca con las de 100 km. y más.

Para aprovechar idóneamente las posibilidades técnicas del automóvil, es indispensable crearle vías propias. He aquí la importancia de las vías automovilistas para la política del tráfico. Con velocidades que, con el tiempo, ascenderán a 180 km. y más por hora, hay que evitar todas las curvas demasiado bruscas. No será posible atenerse estrictamente a la máxima napoleónica de construir los caminos de muchos kilómetros en línea recta, pero, de todas maneras, se evitarán las sinuosidades. Ante todo se prestará mucha atención a que no haya pasos a nivel. Todos los demás caminos y vías férreas que crucen las vías automovilistas, pasarán por debajo o por encima de ellas.

Por consiguiente, en el porvenir éstas se asemejarán en mucho a las vías férreas, ya que tendrán sus pistas propias, construídas en forma de doble vía, una para cada dirección y de 7 u 8 metros de ancho cada una, divididas por una faja de césped. Para impedir que los automóviles que se encuentren de noche se cieguen con la luz de sus reflectores, se piensa plantar, en ciertas distancias, tapias en sentido transversal a la vía, que interceptarían y absorberían la luz de los reflectores. A los peatones, ciclistas y coches les será prohibido el tránsito por estas vías, tal como ahora les está vedado pasar por las vías férreas. Claro es que las vías automovilistas estarán conectadas con las demás redes de caminos. En muchas partes será posible el acceso a las vías automovilistas por los caminos corrientes. Probablemente se instalen en estos puntos estaciones de control que expedirán billetes kilométricos o que percibirán los derechos a que estará sujeto el uso de las vías.

En lo posible, no atravesarán poblados. Así es muy probable que las vías automovilistas no lleguen sino hasta una distancia de 30 km. de la capital del Reich. Por lo demás, no sólo la mera utilidad desempeñará un papel al establecer el trazado, sino que también se prestará mucha atención a la belleza del paisaje para que disfrute de ella el automovilista.

Como en todas las construcciones de vías, también en este caso son de gran importancia los puentes. Tanto en cuanto al costo total, como también en lo que se refiere al tiempo de construcción. Los trayectos

En el trayecto de Munich a Reichenhall. A pesar del riguroso frío se trabaja activamente



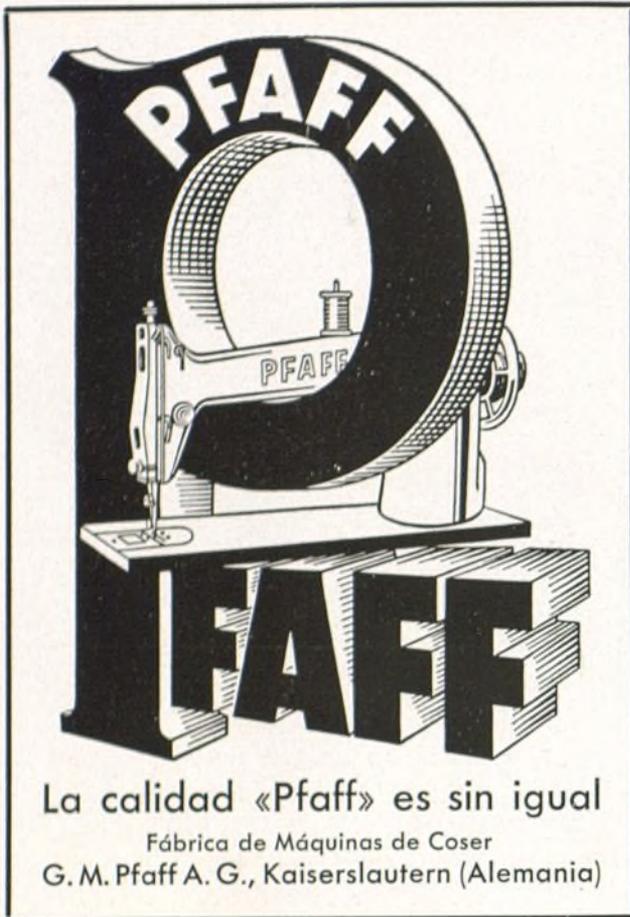
que requieren numerosos puentes, resultarán, por supuesto, muy costosos. No obstante, en interés de una conducción lo más rectilínea posible, habrá que proceder con cierta largueza en lo que atañe a la construcción de puentes. Hoy ya se da el caso de que también el ferrocarril tenga que rectificar muchas curvas demasiado pronunciadas de sus vías para poder acelerar las velocidades.

Cientos de miles de individuos tendrán trabajo, durante muchos años, en la construcción de las vías automovilistas alemanas. Ellos podrán tener la con-

vicción de colaborar en una gran obra que en sentido político-nacional y del tráfico será de gran trascendencia para su patria. Estas grandes arterias de tráfico reanimarán la economía, iniciando muy probablemente una era de evolución sin precedentes, cuyos efectos no vislumbramos aún. La diferencia fundamental entre el ferrocarril y la vía automovilista consistirá en que cualquiera quedará en situación de hacer uso de estos caminos de comunicación rápida, en su propio vehículo, conforme a sus deseos y menesteres y sin necesidad de atenerse a un itinerario fijo.



En el trayecto de Königsberg a Elbing. Poco después de iniciar los trabajos



PF AFF

La calidad «Pfaff» es sin igual
 Fábrica de Máquinas de Coser
 G. M. Pfaff A. G., Kaiserslautern (Alemania)



HAMBURG

*Los hoteles de primer orden
 por orden alfabético*

Hotel Atlantic
Hotel Esplanade
Palast Hotel
Streits Hotel
Hotel Vier Jahreszeiten



Contra dolores

VERAMON

Schering

Tubos de 10 y 20 tabletas

El desarrollo de la aviación sin motor alemana

Por WOLF HIRTH

Antes de partir para el Brasil y Argentina con la expedición alemana de aviación a vela, dirigida por el conocido profesor Georgii y en que participan también Hanna Reitsch y Heini Dittmar, Wolf Hirth nos envió el siguiente estudio, al cual damos cabida en nuestra revista con tanta más satisfacción cuanto que entretanto Heini Dittmar logró en el Brasil el record mundial de altura de 4200 metros en avión sin motor. El piloto Dittmar, citado por Wolf Hirth, es hermano del «recordman» de Río de Janeiro. (N. de la R.)

CUANDO en la última década del siglo pasado el célebre Otto Lilienthal logró por primera vez realizar vuelos de 100 hasta 300 metros con el «deslizador de pendientes» de su invención, se cumplió el antiguo sueño del género humano de emanciparse de la tierra y remontarse por el espacio como un ave. El secreto de que Lilienthal llegara a resolver este problema es que comprendió pronto que por la vía usual, es decir, imitando el aleteo de los pájaros, no era posible conseguir inmediatamente la finalidad anhelada. Había que intentar cernerse, como lo hacen con frecuencia las aves de rapiña. Sus ensayos fueron coronados por el éxito. Si bien ya *antes* que Lilienthal hubo hombres que volaran, fué él el primero que estudió sistemáticamente la materia. He aquí su mérito principal. No verificó algunos, sino centenares de vuelos y construyó muchas máquinas, que perfeccionaba continuamente. Desde entonces, se comenzó a estudiar en todo el mundo el perfeccionamiento del problema de la aviación, orientándose por las experiencias de Lilienthal. Él es, por consiguiente, el pionero de la aviación.

Aunque muy pronto se pasó del vuelo sin motor al con motor—los primeros aviadores que volaron con motor, los hermanos Wright, fueron discípulos de Otto Lilienthal,—varios jóvenes en Alemania guardaron fidelidad a la idea de la aviación sin motor. Fueron éstos los jóvenes estudiantes y escolares Hanns Guthermuth, Offermann, Fischer y sus compañeros que ya en 1909 comenzaron con los vuelos de deslizamiento. En 1911 descubrieron que la ahora famosa «Wasser-



Wolf Hirth sentado en su avión «Musterle»

kuppe», la cima de las montañas del Rhön, era el terreno más ideal para estos vuelos. Por desgracia, la guerra mundial puso término a este pacífico deporte.

Después del trágico fin de la conflagración, cuya paz arbitraria destruyó a nuestra soberbia aviación, fué natural que los campeones supervivientes de la época prebélica volvieran a ocuparse de la aviación sin motor que, por fortuna, no nos había sido prohibida. Desgraciadamente, hacían falta adeptos, ya que muchos de los pilotos de la anteguerra habían caído. Así el número de los que se dedicaron a la aviación sin motor después de la guerra era muy reducido.

De los primeros que volvieron a tomar parte activa fueron Lössl, Klemperer y, ante todo, Ferdinand Schulz, el célebre maestro de escuela. Ya antes de la guerra, Schulz, a la edad de 17 años, recostado horas y horas en algún prado florido, observaba, lápiz en mano, el vuelo de las aves, bosquejándolo en su cuaderno de dibujos, cuyas páginas recubría de dibujos de perfiles de alas y fórmulas sobre la carga que deben soportar. En medio de esta labor estalló la guerra, y a fuerza de innumerables empeños logró ser aceptado como aviador de guerra en el frente, cuando aun contaba sólo 18 años. Después de la guerra, vióse impedido por los polacos en el ejercicio de su profesión de maestro en la Prusia Oriental, volviendo, en 1919, a su hogar paterno para dedicarse con alma y cuerpo a la aviación sin motor. ¿Sus primeros aviones? No hablemos mucho de ellos, digamos solamente que se componían más bien de una buena porción de valor,

de confianza en sí mismo, de palos de escoba, mimbres y telas viejas de hilo. El cordel de arranque era de paja; los aldeanos hacían de tripulación para sujetar la máquina. ¿Y los primeros éxitos? ¡Un fracaso total! Mas su energía racial no cedía a los contratiempos. «Adelante» fué su divisa. La segunda máquina ya le permitía dar bonitos saltos, y en esta forma siguió perfeccionando sus construcciones de máquina en máquina, yendo así de éxito en éxito.

Pero otros también trabajaban sin tregua, entre ellos Eugen von Lössl, Klemperer, Leusch, Harth, Martens, Hentzen, Botsch, Espenlaub, Hesselbach, Kegel, «Bubi» Nehring y Wolf Hirth y *Oskar Ursinus*, el padre y «espíritu del Rhön». Él fué quien logró reunir y concentrar las energías dispersas, obteniendo su cooperación hacia una finalidad uniforme. Cuando, en 1919, mazos y sierras consumaron su obra destructora, devastando, conforme al tenor del funesto Tratado de Versalles, preciados patrimonios culturales de Alemania y dando al traste con todos nuestros campamentos de aviación, fué Oskar Ursinus quien volvió a resucitar la aviación sin motor. Una magna hazaña que ya en 1920 permitió verificar en Alemania en la región del Rhön el primer concurso mundial de vuelos sin motor. El suceso no fué nada menos que ruidoso y guardaba relación con las primitivas máquinas. No obstante, a despecho de este suceso, poco alentador, nadie desmayó en la empresa ni abandonó la labor que fué proseguida con nuevo ánimo y ardor. El segundo concurso fué ya una recompensa a los múltiples esfuerzos, resultando un éxito, aunque modesto. Klemperer logró realizar un vuelo de record de 13 minutos. Esto fué como una señal de avance, pues pocas semanas más tarde, Harth logró volar ya 21 minutos, lo que a fines de 1920, cuando se contaba en la aviación aún por segundos, representaba ciertamente un hermoso progreso.

En 1922, con ocasión del tercer concurso del Rhön, fué Martens la gran sensación con su vuelo de una hora. Quien presenciara aquel acontecimiento, no lo olvidará jamás. Martens se había propuesto obtener sólo el premio fijado para el record de 40 minutos. Cuando desde el aire vió el 40 formado por sus compañeros, lo invadió un sentimiento de indecible dicha: ¡40 minutos en el aire sin ayuda de motor! Mas, cuando se dispuso a aterrizar, el público entusiasmado le incitó a cumplir la hora, lo que efectivamente logró. Éste fué el primer vuelo de una hora con un avión sin motor. Mientras que en el concurso de 1920 tomaron parte sólo 12 aviones, en 1921 ya fueron 33. Así crece de año en año su número y aumenta cada vez más su capacidad. En 1924 vuela Ferdinand Schulz ya 8 horas; en 1926, 12 horas y en 1928 14 horas. En 1920, el trayecto volado era de sólo 1830 metros, pero ya en 1922 fué de 9,5 kilómetros, en 1923 de 18,8, en 1924 de 19,5, en 1925 de 24,4 y en 1926 Max Kegel voló 55,2 kilómetros. En este vuelo fué él el primer hombre que penetró en una tempestad para explorar sus energías aprovechables para la aviación sin motor. Schulz voló en el mismo año-pero fuera de concurso- un trecho de 62 km. El concurso de 1928 del Rhön, al que concurrieron unas 100 máquinas, fué el último en que participaron, en alegre confusión, máquinas deslizadoras, de ejercicio y de servicio efectivo. En esta ocasión, Nehring alcanzó a volar un trayecto

de 72 km. y Dittmar se elevó a 775 m. En 1929 ya no acudieron sino máquinas de servicio efectivo al concurso del Rhön, 28 en total. Esta vez triunfó con superioridad el austriaco Robert Kronsfield, volando 150 km. y elevándose a 2500 m. de altura. En 1930, este mismo aviador mejoró a 162 km. su propio record. Mas, en 1931 conquista Günther Groenhoff el record de distancia con 220 km., volando con tempestad. Esta distancia no ha sido superada aún. Yo mismo he logrado elevarme a una altura de 1700 m. y volar una distancia de 192 km. He aquí en grandes rasgos el desarrollo de la aviación sin motor alemana.

Hoy día, la construcción de aviones sin motor parte del criterio de que la máquina debe ser rápida y ágil. Sobre la cuestión de si la envergadura ha de ser amplia o reducida no puede haber discusiones, puesto que ambos tipos son útiles. Las máquinas grandes tienen, ciertamente, un coeficiente de deslizamiento más elevado, logrando así más éxito en concursos, pero las pequeñas son más ágiles y contribuyen, por su reducido costo, extraordinariamente a la propagación de aviones sin motor de servicio. La idea fundamental de la aviación sin motor consiste en volar lo más despacio posible con viento ascendente, a fin de aprovecharlo todo lo que se pueda, y lo más rápido posible con viento descendiente para no perder altura. Sobrepasaría los límites de este resumen describir los diferentes tipos de aviones sin motor, pues tendría que explicar más detalladamente los pormenores técnicos. Me limitaré, por tanto, a decir que hoy tenemos tipos de aviones sin motor que se prestan muy bien para su construcción en series. Muchos constructores prefieren planos sustentadores rectos, mientras que otros dan preferencia a las alas curvas. En los últimos años se practicaron también ensayos con las llamadas máquinas «sin cola». En un viaje que hice por Norteamérica, exhibí en la práctica vuelos sin motor, con mi avión «Musterle» sobre los rascacielos de Nueva York, con el éxito de que en las calles se agolparan los autos sin que pudiesen avanzar ni retroceder. A los desesperados «policemen» no les quedaba otro remedio que invitarme a descender, haciéndome señales con banderas blanco-rojas.

Al parecer, la época de las sensaciones en la aviación sin motor ha terminado definitivamente. Todas las proezas que antes se creían imposibles, como los vuelos a grandes distancias, alturas de más de 2000 metros, y permanencias de más de 20 horas en el aire, se han logrado ya. Lo que ahora queda es el trabajo serio, el aprovechamiento de la obra de los pioneros, para que sus hazañas no sean sólo el privilegio de unos pocos maestros, sino que lleguen a ser del dominio de todos. Pero si no hay ya sensaciones, en el verdadero sentido de la palabra, siempre queda aún bastante por explorar en provecho de la aviación sin motor. Los nubarrones de tempestad, el desierto, la térmica tropical, las montañas andinas de Sudamérica siguen siendo problemas que darán aún mucho que hacer al piloto de la aviación sin motor, pero que ofrecen también múltiples aspectos interesantes. Térmica se denominan las masas ascendentes de aire caliente que a causa de su movimiento hacen elevarse al avión.

El año pasado se produjo algo sensacional poco antes del concurso propiamente. El estudiante en filo-

sofia Kurt Schmidt voló, cerca de Königsberg, en la Prusia Oriental, con un «Grunau Baby» 36½ horas sin interrupción, reconquistando para Alemania el record mundial que antes se había llevado el americano Cocks con 21 horas y 34 minutos. De los 14 records mundiales, Alemania posee 10. Al aterrizar, el estudiante Schmidt dijo: «Si no me hacen señales para que baje, me quedo hasta mañana en el aire, porque después de las 30 horas había vencido mi „punto muerto“, y los vientos eran bastante favorables. Pero, ¡una orden es una orden!»

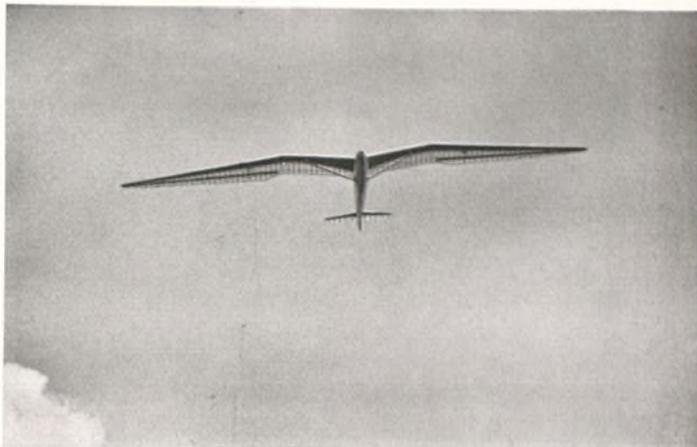
También Hanna Reitsch, que cada vez adquiere más renombre en Alemania, nos dió a todos una gran sorpresa. Logró mejorar, en Rositten, con un «Grunau Baby» el record mundial femenino a 10 horas. Hazaña formidable para una mujer.

El deporte de la aviación sin motor es una alegre y leal lucha de competencia entre las naciones, una lucha pacífica, como que el deporte en sí tiende el puente de unión entre los distintos pueblos.

En Alemania tenemos ya varios campamentos de aviación sin motor, y su número aumenta continuamente a medida que crece el entusiasmo de la juventud por este noble deporte. Así se hizo necesario cuidar de que no sólo cuantitativamente, sino también con respecto a la calidad se formara una nueva generación de pilotos que estuviese en situación de aprovechar con éxito las experiencias de sus compañeros mayores. Estas reflexiones me indujeron a hacerme cargo de la escuela de aviación sin motor Hornberg, situada en el corazón de la hermosa Suabia, en el Sur de Alemania, cerca de las tres ciudades de Gmünd, Göppingen y Geislingen, cuya industria es conocida en todo el mundo. Pues ¿quién no conoce las hermosas vajillas, copas de color y servicios de mesa de la «Württembergische Metallwarenfabrik» de Geislingen, la fábrica de artículos de metal wurtemberguesa? Gmünd tiene renombre por sus preciosas obras de orfebrería y platería, Göppingen, finalmente, es un verdadero pueblo industrial con empresas químicas y de maquinaria. La fábrica más conocida de todas es, tal vez, la de juguetes de Maerklin. Con sus cajas de construcción «Stabil» muchos muchachos entusiastas de la aviación se han construido su «Do X» o su «Klemm». Entre Göppingen y Hornberg se halla el «Hohenstaufen», castillo solariego de la antigua dinastía alemana.

Hoy se cuenta a Hornberg entre los cinco mayores campamentos de aviación sin motor de Alemania y, hay razón de afirmarlo, es en mucho el más moderno de todos. Un gran edificio de administración y economato, con luz eléctrica, agua corriente y calefacción, un hangar en que caben 30 aviones sin motor, talleres con máquinas de torneado, fresado y taladrado, con sierras circulares y de cinta y máquinas de cepillar dan a la escuela un aspecto de gran modernidad. En breve, este conjunto será completado aún por un segundo hangar y un edificio de hospedaje, con piscina de natación, para los discípulos.

Como en Alemania ya existen bastantes escuelas y clubs que propagan la instrucción primaria en la aviación sin motor, a la escuela de Hornberg le cabe un cometido muy especial. Ella representa, tal como la del Rhön, algo así como una escuela superior de la aviación sin motor. Aquí se les procurará a los pro-



Wolf Hirth volando en el «Moazagott»



Escuadra de aviones sin motor. Al frente: el «Grunau Baby II»



Groenhoff en el «Fafnir»

fesores de los clubs de aviación, como también a los discípulos, nociones prácticas, pero también amplios conocimientos teóricos, pues el vuelo sin motor propiamente, el cernerse durante horas sobre bosques y campos, montes y valles, a veces a cientos de kilómetros, demanda una preparación teórica muy profunda. Estos vuelos sin motor no son tan fáciles, que digamos, como los con motor, que hasta permiten darse sin dificultad un paseo alrededor de la tierra. Es precisamente la técnica de los vuelos térmicos, con nubes o tempestad, la que exige un estudio prolijo que no es posible esperar de cualquier piloto. La finalidad principal de la instrucción en la aviación sin motor en Hornberg son los vuelos de calidad, es decir, a más de 1000 metros de altura sobre el punto de partida y de 100 y más kilómetros de distancia. Precisamente la dilatada montaña de Suavia, con sus innúmeros valles y suaves pendientes, ofrece bastantes incentivos y muchas posibilidades de instruir ejemplarmente a los pilotos en la técnica de cernerse de cuesta en cuesta y de efectuar vuelos de distancias mayores. También el remolque de aviones que, por lo general, sólo se aplica en planicies, donde faltan los ribazos, sirve aquí para completar la instrucción de los discípulos. Es de interés particular hacerse llevar a remolque sobre valles y alturas para estudiar las diferentes corrientes ascendentes en las distintas regiones de la montaña. En el curso de entrenamiento último, 18 discípulos hicieron vuelos acrobáticos con aviones sin motor, realizando, entre otros, «Loopings», «turns» y ejercicios semejantes que precisan habilidad

especial. Esta instrucción será perfeccionada aún este año. Otra finalidad de importancia es la construcción de máquinas buenas y baratas de ejercicio que puedan ser construídas por los diferentes grupos de aviación mismos. Tenemos ya toda una serie de buenos proyectos, entre ellos el tipo «Grunau Baby II» que es apto para vuelos acrobáticos, pero que, con nuevas experiencias, se puede perfeccionar y simplificar siempre más, logrando un abaratamiento esencial. A pesar de que en el año de aviación de 1933 sólo tuvieron lugar 3 cursos, pues la escuela de aviación se inauguró en julio último, han recibido su instrucción 86 discípulos, de los cuales 4 eran extranjeros, es decir, 3 ingleses y 1 rumano. Esto es una señal de que la escuela ya tiene renombre también fuera de las fronteras alemanas, a pesar de su aun corta existencia.

Como, por supuesto, para muchos extranjeros es imposible venir a Alemania, he redactado las experiencias que mis camaradas y yo hemos obtenido, publicándolas en forma de un libro titulado: «La Alta Escuela de la Aviación sin Motor.» Las numerosas cartas de agradecimiento de jóvenes aviadores aprendices, que pronto he recibido, me han demostrado de manera satisfactoria que con la publicación de mi libro había dado un paso que cumplía muchos anhelos. Es sorprendente con qué rapidez lograron aprovechar los aviadores aprendices nuestras experiencias que nosotros adquirimos a fuerza de un arduo trabajo de muchos años. Ellos aprendieron a volar con las nubes, conociendo las diferentes especies de vientos ascendentes y adquiriendo el arte de cernerse de cuesta en cuesta. Y el resultado fueron vuelos de más de 100 kilómetros. He aquí que mi librito contribuyó a que se generalizasen las proezas extraordinarias en la aviación sin motor. Abrigo la esperanza de que también en el extranjero se complete el triunfo obtenido en Alemania, en bien de la aviación sin motor en todo el mundo.

Máquinas para Industrias productoras de piezas menudas de hierro

para fabricar muelles de automóviles, horcas para heno, guano y coke; tornillos, remaches, rejas para arados, piezas forjadas en estampa, palas, azadas, azadones, hachas, hachuelas, asimismo para prensas de excéntrica, prensas de fricción y martillos de caída

Afinamiento de flejes de acero

máquinas para descascarar, máquinas de alto rendimiento para pulir y para redondear, lijeras para cortar y otras máquinas especiales

Máquinas para pulir

flejes de acero, flejes de metal, chapas, varrillas y perfiles

Mecanismos para pasar

flejes de acero y metales por hornos de templar y de recocer

PROLL & LOHMANN

Fábricas de Maquinarias

HAGEN

Fundada en 1860

(Vestfalia)

Perfeccionamiento de las comunicaciones marítimas con Sudamérica

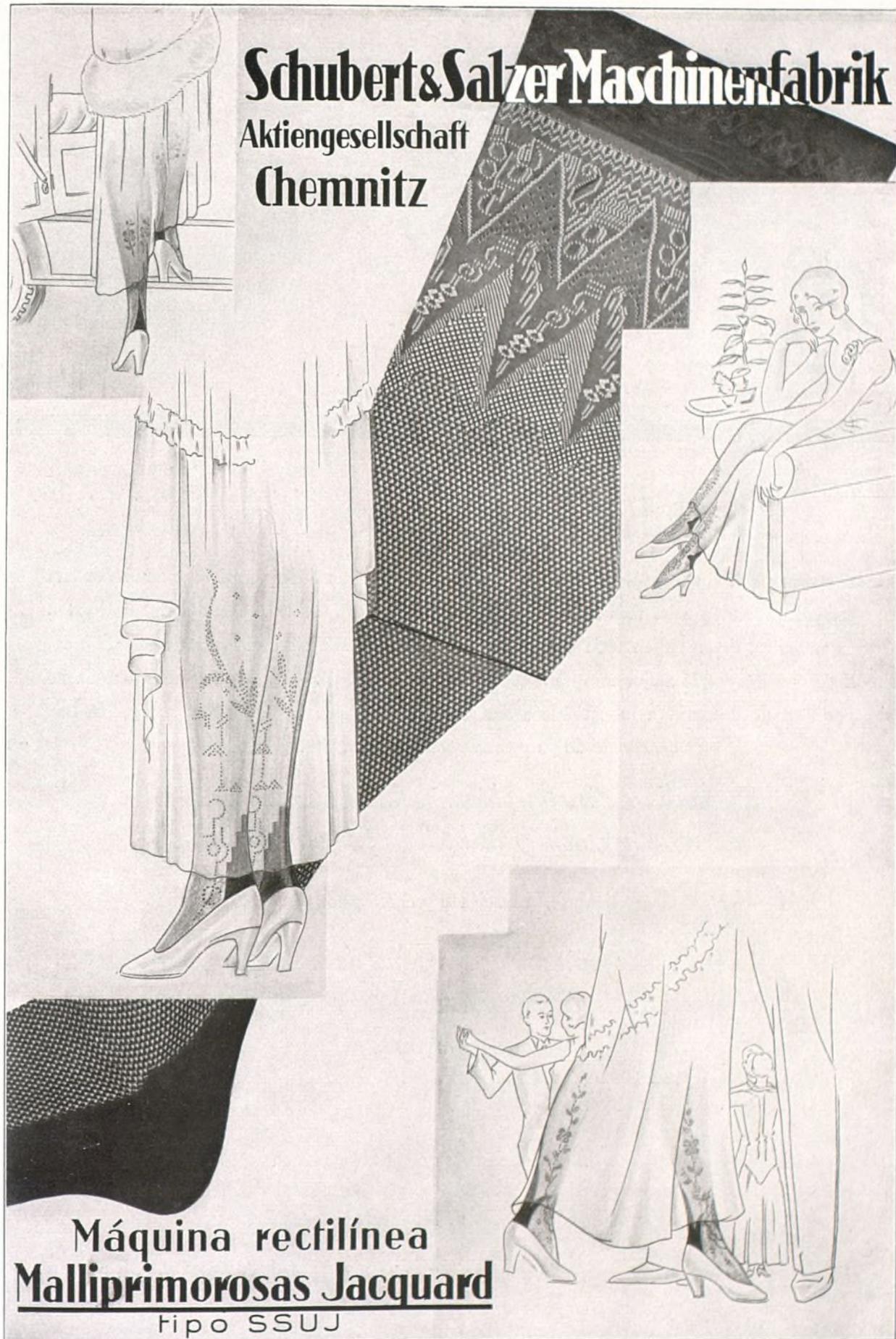
EL tráfico marítimo con Sudamérica ha sido perfeccionado notablemente con la puesta en servicio de las dos naves de pasajeros «Vogtland» y «Saarland» de la Hamburg-Amerika Linie. Estos vapores, que antes servían la ruta del Asia Oriental, siendo muy preferidos por el público en general, dadas sus excelentes condiciones, harán en adelante viajes para la costa occidental sudamericana.

El primero que inició este nuevo servicio fué el «Vogtland» que dejó el puerto de Hamburgo a principios de febrero, yendo con todos los camarotes ocupados. Entre los pasajeros iban señaladas personalidades, como el Ministro de Alemania en Colombia, Conde de Podewils y su distinguida esposa. Además se hallaban a bordo los miembros de la renombrada compañía de comedias Riesch, que se dirigían a Valparaíso para dar una serie de funciones, primero en Chile y más tarde en Argentina y el Brasil.

Schubert & Salzer Maschinenfabrik

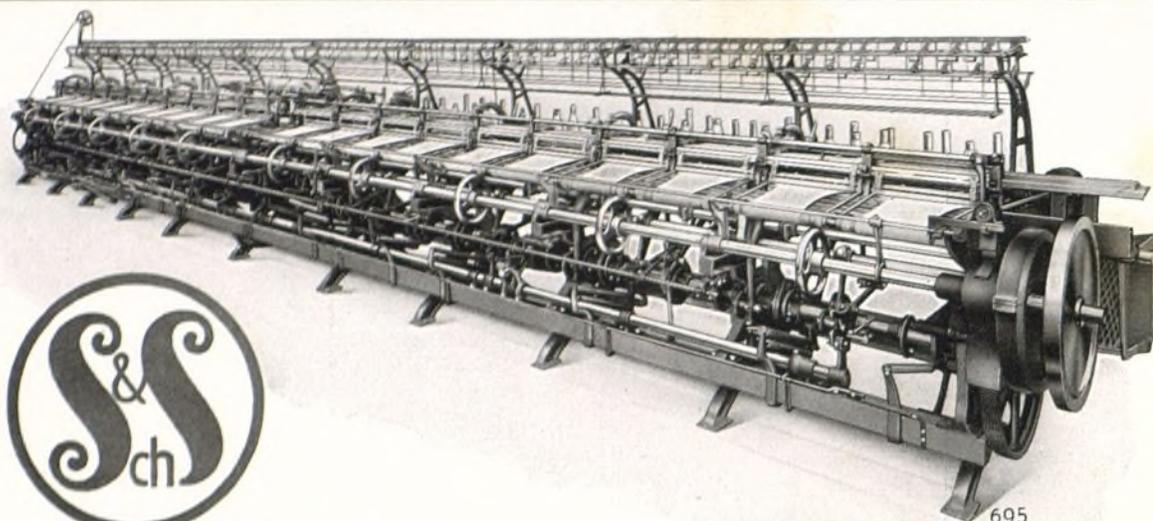
Aktiengesellschaft

Chemnitz



Máquina rectilínea
Malliprimoras Jacquard

Tipo SSUJ



La dama elegante de hoy día

es inconcebible sin la media ajustada exactamente al contorno de la pierna. Sólo medias de esta calidad responden a las más refinadas exigencias respecto a solidez, comodidad y distinción. La mujer ha de gustar en toda ocasión, en la casa y fuera de ella; tal es su glorioso destino. En otros tiempos, la mujer compraba de vez en cuando un par de medias; nunca más. ¿Cómo podía ser fiel entonces a su naturaleza femenina? Hoy puede serlo. Muchas señoras lo han comprendido ya y cada vez lo comprenderán mejor

*La media de malla plana realza maravillosamente
la gracia y la belleza femeninas*

Como siempre, el resultado y el éxito son decisivos

*La máquina para fabricar medias de malla plana que,
en competencia con otros sistemas, sobresale vencedora*

e insuperada es la

MÁQUINA SCHUBERT & SALZER

Lo demuestran su difusión y la preferencia de que es objeto en el mundo entero. De rendimiento máximo, produce trama de mallas finísimas, tiene múltiples aplicaciones y funciona con la más estricta economía

Pregunte usted a los que usan máquinas de SCHUBERT & SALZER

Un interesante cuadro de la evolución de una rama de la industria de exportación alemana

YA en 1886 la empresa «Alexanderwerk» de Remscheid, en Alemania, presentó en el mercado una magnífica máquina para picar carne y legumbres, correspondiendo así a los deseos de los consumidores que tendían a reemplazar en el uso doméstico e industrial el trabajo manual por máquinas, a fin de ahorrar tiempo y dinero. Hasta entonces se habían empleado cuchillas de toda especie para cortar carne, pan, para triturar, rallar, etc.

Las citadas máquinas encontraron muy pronto gran aceptación no sólo en Alemania, sino también en el extranjero, consolidando rápidamente la fama mundial de la marca «ALEXANDERWERK».

Como las costumbres y usos son tan distintos en los diferentes países, y por supuesto también los menesteres en cuanto a máquinas especiales, el surtido de máquinas aumentó, en el curso de los años, a varios cientos de diferentes tipos y ejecuciones.

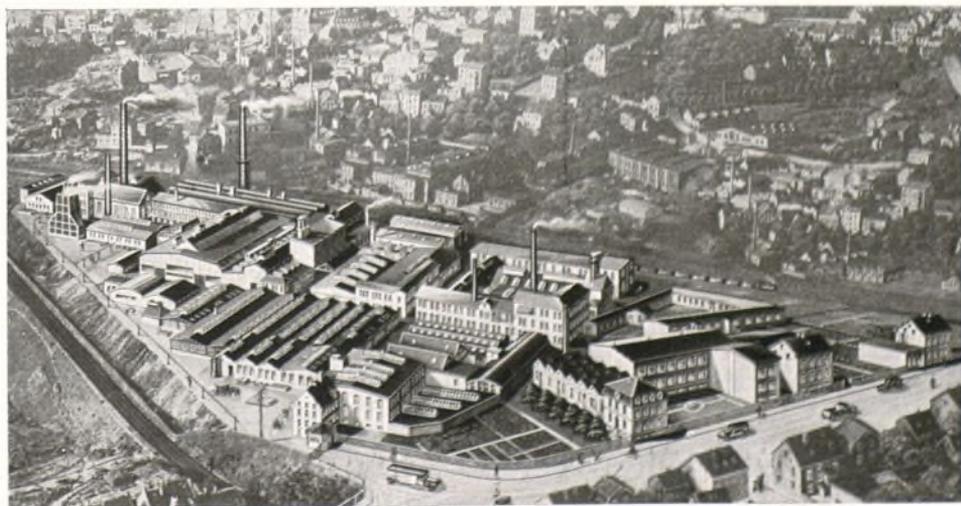
El extraordinario rendimiento de las máquinas para cocina, como las de picar carne y legumbres, las ralladoras, prensas para frutas, máquinas para cortar pan, para hacer helados, etc., es aún mayor, accionándolas por medio de un pequeño motor de cocina, al cual se pueden acoplar directamente las diferentes máquinas construídas especialmente para tal fin. Su gran utilidad se revela especialmente empleándolas en casas de familias numerosas. Hace ya tiempo que muchos hospitales, sanatorios y otros establecimientos similares, en que la preparación de dietas desempeña un gran papel, adoptaron el empleo exclusivo de estas máquinas eléctricas universales de cocina «ALEXANDERWERK».

Hay máquinas «ALEXANDERWERK» para cocinas grandes con motor agregado directamente, aptas para ponerlas en servicio *en todas partes*. Como funcionan sin transmisión, se pueden colocar, sin más, en el lugar donde deban funcionar. Además parte de ellas están montadas sobre ruedas, lo que significa otro gran progreso más, por cuanto se hacen inmediatamente trasladables de un punto a otro.

El programa de fabricación de «Alexanderwerk»

comprende también máquinas para carnicerías, cuyo origen es la pequeña máquina para picar carne que hemos mencionado al principio. Como esta maquinilla fué tan solicitada por los carniceros, y las exigencias en cuanto a su rendimiento crecían constantemente, fué preciso aumentar también sus dimensiones. Del servicio a mano se pasó luego al accionamiento por fuerza motriz. Hoy, la máquina para picar carne mayor que fabrica «Alexanderwerk» rinde 6000 kilos por hora. Claro es que no se persiguió únicamente el desarrollo de esta máquina, pues simultáneamente se fueron construyendo otras apropiadas para la elaboración moderna de carne y la fabricación de cecinas. También en este ramo, «Alexanderwerk» se hace cargo de instalaciones completas para la industria carnicera. Así han sido dotadas de estas instalaciones un sinnúmero de carnicerías, fábricas de cecinas y similares, que de esta manera quedaron en situación de adaptar admirablemente sus servicios a las exigencias contemporáneas.

Por supuesto, tal universalidad y capacidad la tiene tan sólo una empresa bien organizada, en todo el sentido de la palabra, y dotada de los más modernos requisitos de la técnica. En este reducido margen no es posible describir en detalle las extensas instalaciones de «Alexanderwerk» y sólo mencionaremos que la gran fábrica comprende fundiciones de hierro, acero y metales, talleres para elaborar chapa, instalaciones de esmaltar, galvanizar y estañar, carpinterías, etc., etc. Las instalaciones de fundición constituyen, por supuesto, la parte principal de la fábrica. Allí están los ciclópeos cubilotes, prontos a obedecer a la mano del hombre. Más de cien máquinas de moldear esperan allí la ejecución de los pedidos de artículos de gran consumo. No se emplean sino materias primas de primer orden, examinadas en los propios laboratorios. Esmeradísimo es el control en cuanto a la calidad y exactitud de las diferentes piezas de que se componen las máquinas, porque sólo así es factible entregar mercancías de óptima calidad, que siguen consolidando aún más la excelente fama de la gran fábrica.



Alexanderwerk A. von der Nahmer A.-G. (Vista aérea de la fábrica principal en Remscheid)

El tráfico aéreo entre Europa y Sudamérica

Por el Barón VON DER GOLTZ

LOS numerosos viajes que durante los últimos años ha efectuado, con puntualidad y periodicidad absoluta, el dirigible «Graf Zeppelin» entre Alemania y el continente sudamericano, han comprobado indiscutiblemente sus aptitudes como seguro y confortable medio de locomoción para salvar las grandes distancias intercontinentales. La sociedad «Luftschiffbau Zeppelin, Soc. An.», de Friedrichshafen, posee ahora veinticinco años de vastísimas experiencias en el ramo, ya que en este lapso de tiempo ha construído más de cien dirigibles. El actual dirigible comercial «Graf Zeppelin» se halla ya cinco años en servicio, sin que haya ocurrido ni el menor accidente, y su probada tripulación, al mando de su comandante, Dr. Eckener, puede estar orgullosa de las extraordinarias hazañas realizadas.

El «Graf Zeppelin» ha efectuado más de 300 viajes. Unas veces con objeto de visitar puntos importantes o atrayentes por su paisaje, otras para explorar las regiones árticas, o para servir al tráfico regular superatlántico o con el fin de hacer una gira alrededor del mundo. 17 000 pasajeros han tenido ocasión de convencerse de cuán agradable y ventajoso resulta un viaje en esta magnífica nave aérea, pero también el transporte de correspondencias y carga participa, en alto grado, de las grandes ventajas que ofrece este rapidísimo medio de comunicación.

Es realmente maravilloso que el dirigible se encuentre aún en excelentes condiciones técnicas a pesar de los enormes esfuerzos a que ha estado expuesto. Así que, terminada la temporada de viajes transoceánicos anterior entre Sudamérica y Alemania y habiendo

sido sometido a una minuciosa revisión durante su asueto invernal, el dirigible volverá a reanudar, en breve, en inmejorables condiciones técnicas, el servicio aéreo entre Alemania-Recife y Río de Janeiro.

La sociedad «Luftschiffbau» colabora ya desde antes de la guerra en estrecha conexión con la Hapag, a cuyo cargo se hallan, en particular, los viajes regulares.

Durante la temporada de este año, el «Graf Zeppelin» partirá quincenalmente, los sábados por la tarde, de Friedrichshafen, donde la Lufthansa, la sociedad de aviación comercial alemana, instaló un servicio especial de pasajeros y correos. El rumbo del dirigible depende cada vez del tiempo reinante. Para ello la estación meteorológica de Hamburgo informa continuamente por telegrafía sin hilo sobre las condiciones atmosféricas y pronósticos meteorológicos. Por lo general, el dirigible vuela a lo largo del valle del Rhone, luego sigue por las costas surestes de Francia y España, pasando por Gibraltar y las Islas del Cabo Verde con rumbo a Pernambuco.

Al subir al dirigible, los pasajeros se instalan en seguida en sus cómodos camarotes, sentándose luego muy a gusto en el confortable salón. Altamente les place que en el lavabo haya, a toda hora, agua corriente fría y caliente, tal como en un hotel moderno.

Después de un breve trayecto de tres días, se llega al continente americano, donde el dirigible aterriza, primeramente, en Recife. Durante las doce horas que fondea allí en el mastil de anclaje, se rellenan los depósitos del gas y del combustible. Muchos pasajeros transbordan según su destino y otros se embarcan.



El «Graf Zeppelin» sobrevolando el puerto de Hamburgo



Adornando con flores un canastillo de presente para S. E. el Presidente del Brasil

Luego el dirigible parte de nuevo, llegando, después de un trayecto de 20 horas aproximadamente, a Río de Janeiro, punto término de su viaje. Aquí se detiene sólo brevemente, partiendo en seguida de regreso. En Recife vuelve a hacer escala y a veces también, si es menester, en tierra española, en Sevilla.

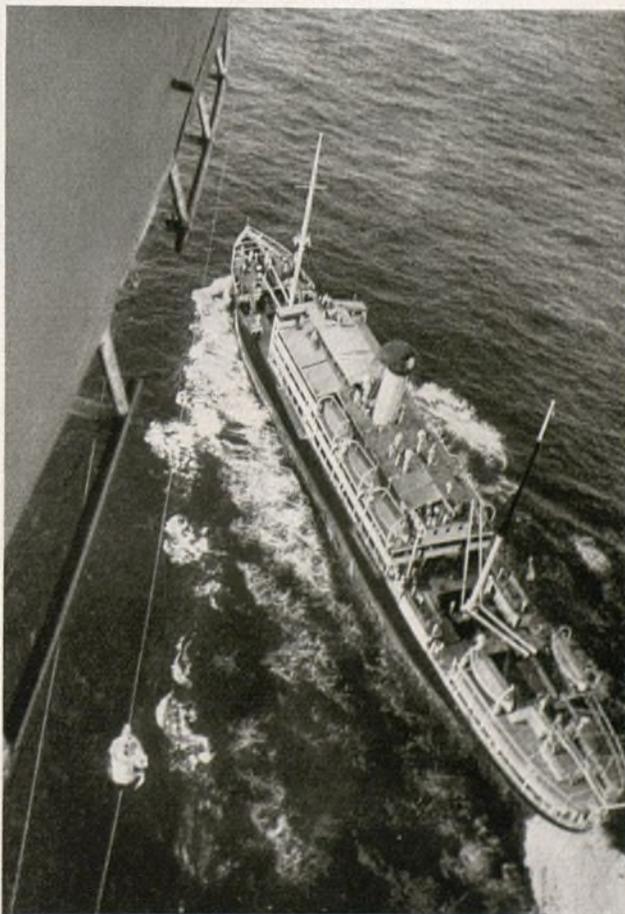
Los pasajeros que tienen prisa se embarcan en Brasil en los aviones del Sindicato Condor, que empalman con el dirigible y llevan también la correspondencia que trae, siguiendo inmediatamente, con algunos breves intervalos, sobre Porto Alegre y Montevideo para Buenos Aires. Últimamente fué posible establecer un nuevo record universal en el transporte de correspondencia, pues las cartas despachadas en Alemania llegaron a los cinco días (por la mañana del quinto día) a manos del destinatario en Buenos Aires. La comunicación más rápida, por medio de la Aeropostale, demora para esta distancia casi el doble.

Este año se perfeccionará sensiblemente el servicio aéreo entre Sudamérica y Alemania, por haber contribuido el gobierno del Brasil, de modo perspicaz y generoso, a la realización del proyecto de construcción de un hangar para dirigibles en Río de Janeiro. Este imponderable gesto del inteligente gobierno brasilero, que hará factible perfeccionar el servicio aeronáutico de una nueva y bien fundada base, merece los mayores elogios.

Es también de gran interés general el hecho que no tardará en quedar terminada la construcción del nuevo dirigible comercial LZ 129. Éste tendrá capacidad para 200 000 metros cúbicos de gas; el doble que «Graf Zeppelin». Además será más rápido que éste y podrá llevar 50 pasajeros, 8 toneladas de carga y correspondencia y 10 toneladas de agua potable, de servicio y de lastre. Fuera de sus camarotes dispondrán los pasajeros de un gran comedor, de un salón y de una sala de lectura, de baños y, como innovación modernísima en un dirigible, de un salón de fumar. Es decir, no faltará ninguna comodidad. Pero, lo más importante es que se llegará a un máximo de seguridad difícil de superar.

He aquí, pues, como el primer servicio regular transoceánico de dirigibles no sólo ha demostrado completamente que es tan seguro como los demás servicios corrientes, sino que también promete halagadoras perspectivas en cuanto se irá perfeccionando constantemente.

Sin duda, las naciones sudamericanas sentirán legítimo orgullo de que, precisamente para sus costas, dirigiera Alemania el primer servicio aéreo con dirigibles que viera el mundo. Tengamos fe en que esta magnífica comunicación redunde en beneficio de los pueblos que así se hallan más íntimamente ligados.



Arriando en alta mar el canastillo desde el «Graf Zeppelin» al vapor en que viaja S. E.



Cada 30 segundos parte un coche

La carrera de dos mil kilómetros por comarcas alemanas

Por KARL-WILHELM OSTWALD

EL mayor acontecimiento automovilista de 1933 fué el concurso de los dos mil kilómetros por Alemania. Este concurso llegó a ser el mayor éxito registrado hasta ahora en la historia del automovilismo alemán.

En los años pasados, el automovilismo alemán se veía atado de pies y manos, debido a los exorbitantes impuestos y al elevado precio del combustible. En algunos casos, esta situación llegaba a tal extremo que, a causa de una vigilancia policial exagerada y de sentencias judiciales entonces en uso, el automovilista alemán tenía que sentirse, en realidad, como individuo de segunda categoría. Y he aquí uno de los mayores méritos del nuevo gobierno



*v. Tschammer-Osten,
Jefe del Deporte del Reich*

alemán: el de haberle creado al automovilismo alemán condiciones idénticas a las que reinan en los demás países. Para esto se ha librado al automóvil alemán del impuesto genérico, comprendiendo, desde luego, que, dando impulsos al automovilismo, no sólo se movilizaría necesariamente toda una serie de industrias anexas, sino que asimismo se manifestarían lógicamente muchísimas otras consecuencias económicas favorables más, susceptibles de contribuir al restablecimiento de nuestra patria.

Gracias a esta tendencia y a las medidas consecuentes de nuestro nuevo gobierno, tenemos hoy la garantía de que Alemania, país donde se inventó el automóvil, no seguirá formando por mucho tiempo más, proporcionalmente, tras Honolulu en lo que concierne al número de automóviles, como sucedía hace un año.

El concurso de los dos mil kilómetros es la primera prueba de ello. ¿Quién hubiese creído en la posibilidad de mantener, durante 24 horas, una prueba de resistencia por los caminos de Alemania con un promedio, por hora, estipulado, de 88 km./h. y sin que se produjese, en todo el trayecto, ningún incidente de consideración? Las dudas se han tornado admiración. Lo que parecía imposible se ha vuelto realidad. Aun más, se alcanzaron promedios de más de 100 km. por hora. Con ayuda de las congruentes medidas de cierre de caminos, ordenadas por los órganos



Vista parcial de los automóviles participantes

oficiales competentes, se verificó un acto que mereció los mayores elogios hasta por parte de los más críticos.

En el formidable trayecto de los 2000 km., los concursantes tuvieron ocasión de conocer las más diversas regiones alemanas, a la vez que las distintas calidades de las carreteras. Partiendo de Baden-Baden, la carrera conducía luego por Stuttgart — Munich — Nuremberg — Dresden — Berlin — Magdeburg — Brunswick — Paderborn y Karlsruhe, de vuelta a Baden-Baden. Los promedios estipulados se dividían en clases y eran de 60 km./h. para coches de hasta un litro y motocicletas de hasta 400 cm. cúb., y de 88 km./h. para coches de más 4 litros de volumen de los cilindros. En este interesante concurso tomaron parte 455 deportistas.

El marcado éxito de esta carrera inspira, por supuesto, el deseo de repetir, cuanto antes, tales concursos que, indudablemente, repercutirán también en el extranjero. Manifestando su vivo interés y fomentando el automovilismo alemán, nuestro canciller Adolf Hitler ha dado un paso de colosal trascendencia. Sus consecuencias y efectos, en gran parte, hoy día aun no se han advertido ni reconocido en toda su magnitud.



El equipo de «Mercedes-Benz»



El nombre

ALEXANDERWERK

no sólo es una simple marca comercial sino, antes bien, el *signo característico* de productos alemanes de calidad

Máquinas de cocina y para el uso doméstico, máquinas para cocinas grandes, máquinas para carnicerías, cierres de puertas automáticos, máquinas cegadoras para céspedes etc., de todos tamaños y ejecuciones

Alexanderwerk
A. von der Nahmer A.-G.
REMSCHIED (Alemania)



Palast-Hotel
Wiesbaden

con casa de baños termales propia

En la mejor situación junto al parque de las termas del Kochbrunnen

200 habitaciones / 60 baños / Casa distinguida para familias
Piezas desde Rm. 5.—. Piezas con pensión desde Rm. 10.—

Los baños termales y la cura de aguas no se cargan en cuenta a los huéspedes del hotel

Director Hans Ringelmann

HOTEL ROSE • WIESBADEN

Casa de primer orden, comunicada por tubería directamente con el «Kochbrunnen», la terma principal de Wiesbaden. / Gran casa de baños termales. / Salones de fiestas y conferencias

Bibliografía

Ibero-América y Alemania

HACE poco se publicó en Berlín una valiosa obra, titulada «Ibero-América y Alemania». Ésta trata de las relaciones que vinculan a Alemania con los 22 países de habla española y portuguesa del círculo cultural ibero-americano. Es una obra de amistad, producto del trabajo común de sudamericanos y alemanes.

Lo más significativo de la obra que nos ocupa y lo que la hace descollarse de todas las de su clase, son los estudios con que en ella colaboraron varios miembros importantísimos del Cuerpo Diplomático ibero-americano de Berlín.

Numerosos trabajos de notabilidades alemanas del ramo proporcionan al lector valiosos conocimientos de las relaciones pretéritas y actuales entre Alemania e Ibero-América, tanto en los dominios de las ciencias como en los de la economía, entre ellos, el presidente de la Sociedad Ibero-Americana, Freiherr von Humboldt, el ex jefe de la marina alemana, almirante Behneke, el director de la Oficina de Estadísticas del Reich, Dr. Graevel, y otros.

Las relaciones alemanas con Sudamérica en los dominios de varias ramas científicas son objeto de estudio por reputados hombres de ciencia especializados. Mediante este suplemento político-cultural y económico se persigue demostrar que, con la pasada y actual labor cooperativa entre autoridades alemanas y sudamericanas, han sido creados valores de transcendental alcance para ambas partes. Fiel al espíritu de Alejandro von Humboldt, segundo descubridor de las Américas, cuya efigie lleva en su portada, este libro servirá a la sublime idea de una inteligencia pacífica entre los pueblos y, en especial, del intercambio cultural y económico germano-ibero-americano.

La obra se publicó en la Heymanns Verlag, de Berlín. Como editores firman el General Faupel, el Dr. Grabowsky, el Cónsul General de Chile en Berlín, Dr. Cruchaga Ossa, el Dr. Panhorst y el secretario de Estado, von Rheinbaben.

WOLFRAM DIETRICH, *Simón Bolívar und die Lateinamerikanischen Unabhängigkeitskriege* (Paul Hartung Verlag, Hamburg). 1934. 300 págs. Seis marcos, empastado en hilo.

En los últimos años se ha hablado reiteradamente del gran héroe de la libertad de los Estados latino-americanos, y aquí en Hamburgo ha sido siempre marcado el interés por su gran persona. De ahí lo extraño que, hasta ahora, no existiese ninguna biografía de Bolívar en idioma alemán. Como primer trabajo de esta índole, puede considerarse como muy acertada y completa la de Wolfram Dietrich. En lo esencial, el autor describe explícitamente y en forma muy perspicaz la vida de Bolívar, dibujando, con verdadera maestría, las luchas libertadoras, las discordias que hubo que vencer y la grandiosa obra política llevada a cabo en beneficio de los Estados sudamericanos. Revélase un profundo conocimiento de la materia y una capacidad marcada de transmitir impresiones vívidas al lector.

Fuera de su finalidad de identificarnos con la vida y la obra de este prohombre extraordinario, el libro

«Simón Bolívar» nos familiariza también con la historia de Sudamérica, de esta tierra de promisión, profundizando a la vez las estrechas y cordiales relaciones que vinculan a Alemania con las naciones sudamericanas.

ECKEHARD: *Hitler y Alemania* (Imprenta Nacimiento, Santiago de Chile). 1933. 201 págs. 3.- \$ chil. en rústica.

El libro de «Eckehard»—seudónimo de un hombre de ciencia alemán que, como centinela avanzado, lucha de manera ejemplar por la causa alemana en el extranjero—es una obra de gran mérito que se destaca por un abundantísimo material de hechos, cifras y otros antecedentes de importancia. En sus 201 páginas, la obra de Eckehard trata, en primer lugar, sobre la cuestión de la culpabilidad de la guerra y el tratado de Versalles, señalándolos como una violación monstruosa del derecho autodeterminante de los pueblos, por parte de las potencias aliadas en 1918. Luego sigue un capítulo, copiosamente ilustrado con mapas, en el cual se ventila el desarme alemán y el increíble rearme de las otras potencias, y que termina constando que no es la seguridad francesa la que está en peligro, sino la alemana. Sin piedad se ajustan cuentas con el desgobierno marxista de los últimos 14 años. La irresponsable propaganda antialemana, puesta en escena en la Prensa mundial, queda desenmascarada, revelándose como una maquiavélica campaña de injurias, mentiras y calumnias. El programa nacional-socialista ocupa un espacio muy extenso. Partiendo de una descripción de la vida del «Führer» y de la historia de la evolución del partido nacional-socialista, transmite una impresión viva de cómo verificará el Tercer Reich su meta y misión universal en la época del derecho autodeterminante nacional.

Un suplemento contiene documentos originales del rey de la Prensa inglesa, Lord Rothermere, sobre la Alemania nacional-socialista y una versión española del gran discurso de Adolf Hitler con ocasión de la retirada de Alemania de la Liga de las Naciones y de la Conferencia del Desarme. Para el observador alemán, el éxito más esencial del libro es el siguiente. En Alemania se consideraba como muy provechoso para los alemanes leer el vastísimo material de propaganda nacional-socialista, tanto el referente a los catorce años de lucha como el que se publicó durante el año de la subida al Poder. Sin embargo, no se esperaba que este material ejercería gran efecto en el lector extranjero. Eckehard comprueba lo contrario. Su libro se funda en un material de propaganda elegido y traducido con mucha habilidad y que originalmente fué publicado en Alemania, transmitiéndose ahora al lector extranjero en forma sumamente interesante. De esta manera, el autor da prueba de una propaganda fundada en hechos y verdades. Precisamente por este motivo y trabajando incansablemente, sin arredrarse ante nada, en favor de la causa alemana, la lucha por la igualdad de derechos, por la libertad nacional y por la victoria del derecho autodeterminante de las naciones, será en un día no muy lejano hermosa realidad.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Dr. G. KURT JOHANNSEN, Hamburg 11, Börsengebäude 222. Verantwortlich für die technische Ausführung und Anzeigen: ALFRED GERBERDING, Hamburg 13, Schlüterstraße 10. Herausgeber und Verlag: «IBERO-AMERIKA-VERLAG», Hamburg 11, Börsengebäude 222. Druck: DRUCKEREI-GESELLSCHAFT HARTUNG & CO. m. b. H. Hamburg 25, Borgfelder Straße 28

Comprad los productos
europeos por intermedio de las

CASAS EXPORTADORAS DE HAMBURGO

Los exportadores hamburgueses, con su larga experiencia y exacto conocimiento de las necesidades del mercado mundial, garantizan las mayores ventajas en los precios y el suministro puntual y adecuado

Para informes dirigirse a la Unión de Exportadores Hamburgueses:

VEREIN
HAMBURGER EXPORTEURE
HAMBURGO 11, BÖRSE (ZIMMER 214)

HAMBURG-AMERIKA LINIE



«GENERAL OSORIO» · «GENERAL SAN MARTIN» · «GENERAL ARTIGAS»

Clase intermedia y tercera clase

Buques modernos, económicos, confortables y del buen trato culinario de la Hapag

SE VIAJA BIEN EN LOS BUQUES DE LA HAMBURG-AMERIKA LINIE

LLOYD NORTE ALEMAN BREMEN



SALIDAS REGULARES DE
BREMEN
A AMÉRICA DEL SUR

HACIENDO ESCALA EN PUERTOS
ESPAÑOLES Y PORTUGUESES CON
LOS VAPORES «SIERRA NEVADA»
«SIERRA SALVADA» Y «MADRID»

VIAJES A MEDITERRÁNEO Y
AL CABO NORTE A MADEIRA
Y A LAS ISLAS CANARIAS



DE BREMEN A CUBA / DE BREMEN AL BRASIL DEL NORTE / DE BREMEN AL
BRASIL CENTRAL Y A LA COSTA OCCIDENTAL DE LA AMÉRICA DEL SUR

COMPAÑÍA HAMBURGO SUDAMERICANA

Magníficos vapores de la clase «cabos»

CAP ARCONA · CAP POLONIO

a Rio de Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires,
tocando a Boulogne s./m., La Coruña, Vigo y Lisboa
1a, 2a y 3a clase

Nuevos buques a motor

**MONTE ROSA · MONTE PASCOAL
MONTE OLIVIA · MONTE SARMIENTO**

para pasajeros de tercera clase a
Rio de Janeiro, Santos, São Francisco, Rio Grande,
Montevideo y Buenos Aires, tocando a La Coruña,
Vigo y Lisboa · Instalación excelente



Diríjase a la

HAMBURG-SÜDAMERIKANISCHE DAMPFSCIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT

HAMBURG 8 · HOLZBRÜCKE 8 · O A LOS SRES. AGENTES