



LA CORREDERA



ESCUELA NAVAL DE CADETES

Registro: 15 de Mayo de 1939. — No. 593

Director y Jefe de Redacción: OSCAR HERRERA REBOLLEDO

Administrador: TOMAS CAMARGO

AÑO V—

Cartagena Colombia, Mayo de 1943

No. 21

LA MISION DEL MARINO

Colocado en la cima de un campo extraordinario, tiene el marino sobre sí la alta misión de ser un representante genuino de la Patria, en todos aquellos lugares donde arribe la nave que tre-mola su bandera

Pero representar a la Patria, ser mensajero eficiente de su cultura y poderío, es misión que requiere un detallado cultivo de cualidades morales, físicas e intelectuales, trabajo que realizan las Escuelas Navales, encargadas como están de tomar ciudadanos y convertirlos a fuerza de disciplina y sustanciosos estudios en los voceros internacionales del progreso y estado moral del pueblo que representan.

Un marino, que de por sí lleva una alma cosmopolita, acariciada por la novedad de todos los puertos y naciones, debe poseer un acerbo gigantesco de virtudes humanas que colmen a satisfacción lo que podemos llamar "aptitud de profesión".

Y esa aptitud la podemos resumir en las siguientes exigencias:

**DIGNIDAD. EFICIENTE PREPARACION,
ESPIRITU PATRIOTICO.**

DIGNIDAD: Es digno todo hombre incapaz de traicionarse. Digno es aquel que no conoce las curvaturas de la falsedad y que enrumba su vida por las rutas de la rectitud. Posee un sentimiento tan profundo de su altivez de hombre, que impele a los demás a guardar para con él la compostura moral que su dignidad exige. El respeto de los demás no es un derecho que se pide, es un derecho que

se impone a fuerza de la propia valía, una situación de sociabilidad que se crea apoyada en la gama de virtudes que posea cada cual.

Un marino, hombre que lleva abrazada su vida a la grandiosidad de la Patria, debe poseer una dignidad poco común que lo coloque en el pináculo de la apreciación.

EFICIENTE PREPARACION: La inteligencia del hombre exige a través de la vida un cultivo cuidadoso. Una de las garantías mayores en el éxito de las labores que se tenga a realizar en el futuro, será sin duda el contar con una preparación concienzuda, que abra los caminos de conquista y de progreso. Un marino debe poseer por lo tanto una amplia preparación en la ciencia del mar, lo que se traslucirá en el futuro en una vasta germinación de triunfos. Ciencia hermosa cual ninguna es la ciencia del mar. Cabe en ella una dificultad que solo es conocida por aquellos que se empapan de sus reconditeces, pero es tan vivo su encañto que coquetonamente aprisiona la inteligencia que se entrega a ella.

Una eficiente preparación da personalidad; impregna a los súbditos de una confianza que lo capacita para realizar sin tropiezos sus mejores hazañas de conquista, y en el momento sublime y decisivo del combate para el cual debe estar el marino preparado, lo conducirá sin demora a un triunfo por que la Naturaleza se.

Clasificación General de los Barcos de Guerra. - Empleo de los diferentes tipos. - 3ª. Conferencia

La última parte de la 2a. Conferencia ilustró de manera general las tareas o empleos que pueden ser asignados a los diferentes tipos de buques de guerra. La conferencia actual considera ese asunto mas detalladamente.

En primer lugar, podemos establecer definitivamente que en todas las operaciones de la flota unida, los acorazados son el eje alrededor del cual se efectúan todas las operaciones, porque estos son las unidades mas poderosas y ninguna decisión puede ser alcanzada en una batalla de mar hasta que los acorazados enemigos hayan sido destruidos o puestos fuera de combate. Estos buques tienen blindaje y el armamento mas pesado, a causa de su tamaño; es posible construirlos para que tengan la mayor resistencia en caso de ser averiados por fuego de cañones, por bombas o por torpedos.

Sin embargo, se pone ahora mas a manifiesto que por ellos solos serían presas fáciles de buques de las fuerzas ligeras enemigas en gran número, porque las mismas cualidades que les dan resistencia en caso de ser averiados, también los hacen lentos y difíciles de maniobrar. Aun cuando el término "línea de batalla" ha sido usado anteriormente para indicar mas o menos el área concentrada de batalla, ahora se limitará su uso para indicar tan solo los acorazados. Todas las otras fuerzas son para ayudar, soportar y defender esta línea, así sea la acción ofensiva o defensiva. Vamos a considerar cómo esta defensa y ayuda pueden ser mejor llevadas a cabo por las fuerzas li-

geras, teniendo en consideración las capacidades de cada tipo.

Cruceros pesados

Recordarán que anteriormente manifesté que una de las tareas de este tipo de buque es la exploración. La razón por la cual se necesita el crucero además de los destroyers y los submarinos, es que cuando se hace contacto con una fuerza enemiga que esté explorando o sirviendo como fuerza de cobertura, no es suficiente tener información de la presencia del enemigo. Es absolutamente esencial tener información exacta de la fuerza, disposición y rumbo de la fuerza, principal y para obtener esta información es necesario que nuestros buques de exploración penetren adentro de la línea de los buques enemigos de exploración y fuerza de cobertura. Es evidente que si los destroyers solos tratan de hacer esto, a causa de su vulnerabilidad por falta de blindaje, probablemente serían destruidos, antes de que obtuvieran la información deseada. El crucero pesado tiene el blindaje, armamento y velocidad para realizar este fin. Así vemos la utilidad de este tipo de buque.

Cruceros ligeros

En una acción de grandes proporciones los cruceros ligeros tienen un cometido bien definido. Es el caso que el destroyer es esencialmente un buque construido únicamente para la ofensiva y aunque tiene cañones para su defensa, un solo tiro de cañón que haga blanco en él, puede poner fuera

ESPIRITU PATRIOTICO: Móvil de todos sus actos, emblema de todas sus aspiraciones, debe ser en el hombre dedicado a las faenas del mar, un fervoroso espíritu patriótico. De lo contrario, todas sus acciones serían eslabones dislocados que no dan el provecho requerido, ni vendrían así a llenar la dignidad del nombre que la Patria le ha otorgado. El marino que tenga su alma herida por la Patria, encontrará esa riqueza de sentimientos que

tos donde toque y será su entusiasmo, su ferviente amor por el Pabellón que representa. la lección más fecunda de la grandeza de su pueblo.

Ser digno, ser patriota, ser un hombre de ciencia, he ahí resumidas las cualidades de un hombre del mar, y es sobre ellas sobre quienes descansa como base y fundamento lo que hemos llamado, la "misión del marino".

de combate. Algunos medios deben ser previstos para que los destroyers puedan completar el ataque de torpedos sin ser molestados por las fuerzas ligeras enemigas. Los cruceros ligeros proveen esta protección, y su colocación por lo general es tal, que ellos pueden interponerse entre nuestros destroyers y los del enemigo. Se pueden ver que los cruceros generalmente acompañan a los destroyers en sus ataques pues estos buques también llevan torpedos.

Destroyers.

Posiblemente estos son los mas útiles de todos los tipos de buques de guerra a causa de su velocidades, su maniobrabilidad y su economía. En altamar, unidos con toda la flota entera, los encontramos en la línea de exploración, en la cobertura anti-submarino y en la cobertura anti-destroyer, en ataques nocturnos en la escolta de los buques auxiliares; y el desplegarse, en posiciones para el ataque contra la línea de batalla enemiga o contra-ataque para repeler ataques de destroyers enemigos y disponibles para hacer cortinas de humo para fines tácticos. Su gran debilidad es su vulnerabilidad por falta de blindaje y su velocidad y habilidad para maniobrar solamente en parte lo compensan.

Submarinos

Esencialmente la única defensa de un submarino es sumergirse. Por esto, todo lo que puede hacer debe ser hecho clandestinamente para protegerse. Esta cualidad de poderse esconder, lo hace sumamente útil en las fuerza de exploración, porque cuando fuerzas enemigas de cobertura son tan fuertes que impiden a nuestros buques de superficie que penetran, frecuentemente les es posible a los submarinos sumergidos alcanzar la línea principal del enemigo, para procurar los datos que necesita el comandante en Jefe. Después del despliegue, es decir cuando la batalla es inminente, o ha empezado, los submarinos toman su posición para hacer un ataque de torpedos a las fuerza enemiga principal, estando sumergidos.

Buques siembra-minas

Este es un tipo nuevo de buque que tiene un uso táctico especial. Sus características lo asemejan mucho al destroyer; tiene aproximadamente el mismo tonelaje, la misma velocidad y la misma falta de blindaje, pero en vez de llevar a bordo torpedos lleva cuantas minas flo-

Por Patriotismo, Por Regionalismo

Proteja usted la industria propia. Consumiendo usted los licores oficiales de Bolívar, contribuye al mayor incremento de la economía de su región.

Las Rentas de Licores de Bolívar representan un porcentaje importante en el Presupuesto de sus rentas y para el desarrollo satisfactorio de todas las actividades oficiales se requiere el creciente rendimiento de sus recaudos.

Rones Viejos:

**BOLIVAR
CONVIVENCIA
CARTAGENA.**

Anises Finos:

**QUETZAL
COCO
NARANJA
CELESTIAL
MATRIMONIO
PATO CUCHARO**

RENTA DE LICORES DE BOLIVAR

tantes le permita su capacidad. El empleo especial del buque siembra-minas es el de sembrar campos de minas a flote, en beneficio de la acción de la flota, es decir, para impedir el uso de una parte del mar, o un cierto rumbo al enemigo o para proteger una retirada.

Lanchas torpederas:

Estas son lanchas de una eslora de 15 a 30 metros con una velocidad de 40 a 60 nudos con motores de combustión interna, que llevan a bordo 2 a 4 torpedos dos o mas ametralladoras anti-aéreas y a veces cargas de profundidad. Casi su única defensa es su velocidad y su habilidad para maniobrar. A causa de su corto radio de acción su uso principal es en aguas costaneras, pero su poco costo, y su gran fuerza para atacar, las hace sumamente útiles dentro de sus limitaciones.

Porta Aviones:

Estos son los aeropuertos móviles de la marina. La cubierta de vuelo es sumamente vulnerable por bombas aéreas. Unos pocos impactos directos de bombas pesadas probablemente paralizarían todos los aeroplanos a bordo. El localizar y bombardear los porta-aviones enemigos es por eso de suma importancia para ganar el control del aire. De todos los tipos de buques que hemos considerado, este es el único que evita a toda costa tomar parte en la batalla naval. Su valor depende de su capacidad para transportar aeroplanos y solo de eso y una vez que su cubierta de vuelo está fuera de servicio, el buque ya no tiene ningún valor para la flota.

Varias veces se ha mencionado "línea de exploración" "Fuerza de exploración", "cobertura anti-submarina" "cobertura anti-destroyer". En nuestro estudio el uso de varios tipos de buques, es conveniente definir estos términos mas exactamente. La exploración tiene por objeto procurar información acerca de una fuerza enemiga que se sabe o se cree esta en cierta area. La información obtenida por las fuerzas de exploración es de dos clases: primera, "información positiva" que es el resultado del contacto visual con las fuerzas enemigas, y segunda, "información negativa" que es el resultado de la verificación de que no hay fuerzas enemigas en una cierta area. La "cobertura" sirve para proteger la fuerza de un ataque, así, la cobertura anti-submarina sirve para protección en contra de ataques hechos por submarinos.

Ahora podremos determinar el número y tipo de buques necesarios para formar la fuerza de exploración: debe contener números suficientes para cubrir adecuadamente el area de exploración y deben ser del tipo adecuado para penetrar en las líneas enemigas y conseguir la información exigida por el comandante en Jefe. De la misma manera y por la misma razón se puede determinar el número de buques y sus tipos para una fuerza de cobertura.

Hasta ahora hemos considerado en esta conferencia principalmente el uso de varios tipos de buques con respecto a una batalla en que se emplee toda la flota. Cualquier otro uso de los varios tipos de buques es una naturaleza secundaria, y aunque importante, debe de ser sujeta al objetivo principal, la derrota de la flota enemiga.

CLASIFICACION GENERAL DE LOS BUQUES GUERRA. — ARMAMENTO

(4a. Conferencia)

Aunque el título de la conferencia de hoy es "Armamentos", el término debería ampliarse para incluir "Características militares de buques y armas navales" porque las características militares de los buques de combate, consideradas todas juntas, determinan el valor militar de la flota. Armamento denota tan solo fuerza ofensiva, pero siempre se debe considerar en conexión con la fuerza defensiva, eso es blindaje. La parte de la velocidad, como característica militar no será discutida por ahora.

Entonces, desde este punto de vista, los principales elementos de la capacidad de combate de un acorazado son sus fuerzas de tiro, armamento,

y su resistencia a la averia por armamentos enemigos. Por el momento, la capacidad de establecer sus comunicaciones durante la batalla no será mencionada.

El acorazado ofrece el mejor ejemplo de cañones de gran calibre en combinación con la mas grande resistencia a la avería producida por fuego de cañones del enemigo. En todas las otras clases de buques de guerra, una de estas dos condiciones por lo general, el blindaje, se sacrifica para obtener mayor número de cañones.

A causa de su fuerza ofensiva y defensiva, el acorazado es la personificación de las cualidades de

batalla en el mar y como tal, ha sido siempre, es ahora y hasta cuando se puede pronosticar, será la base esencial de la fuerza del mar. Es el centro de donde irradian las fuerzas ligeras, fuerzas submarinas y las fuerzas del aire, para ganar y mantener soberanía en el mar. Es el centro del cual todos los tipos dependen para asistencia mutua.

El blindaje está puesto en los acorazados por protección de ciertas partes vitales. En estas partes se encuentran: el armamento en sí mismo; las estaciones para el control del fuego de cañón; las santa bárbaras; todos los espacios para la maquinaria y los sitios para controlar las maniobras del buque.

Suponiendo que todo el blindaje es de la mejor calidad, el espesor que se le dará, dependerá en su colocación en el buque. La posición ideal es aquella en que los proyectiles enemigos hagan impacto en un ángulo mínimo respecto al blindaje, dándole así el máximo espesor para penetrarlo. Este ideal nunca puede realizarse, por consecuencia, el blindaje se pone de tal manera que de la protección máxima contra el ángulo mas probable del impacto de los proyectiles enemigos.

A propósito se debería recordar que la trayectoria de todos los cañones navales es muy rasante y que los buques navales no llevan cañones corres-

pondientes a los Mort, empleados por el ejército. Otra peculiaridad de los cañones navales es que los proyectiles tienen espoletas de tal manera contruídos que la explosión no ocurre al hacer contacto, como sucede en algunos de los proyectiles del ejército, que hacen explosión al tener contacto con el blindaje causando muy poca avería al buque que tocan. Es necesario que el proyectil penetre primero en el blindaje, y después cuando esté dentro del buque, haga explosión causando averías al personal y material.

Aun cuando la trayectoria de cañones navales es muy rosante, no obstante a largas distancias, el ángulo de caída es grande, a veces 60o. grados. A este ángulo la superficie horizontal de un buque presenta un blanco mas grande que la vertical, y por eso debe existir blindaje horizontal y también blindaje. Y además, en la guerra moderna, el blindaje horizontal debe ser previsto para protección contra averías causadas por bombas aéreas. La adición de este extur peso debe ser compensado por la reducción de peso en cualquier otro lugar. Este problema ha resultado muy difícil para los constructores navales.

De este modo el blindaje de un buque se asemeja a una caja, que tiene blindaje en todos sus lados menos en el fondo, y además hay blindaje en las torres, sitios para el control de fuego etc.

El armamento es la fuerza ofensiva de un buque. Naturalmente deseamos que nuestro buque tenga la máxima fuerza ofensiva, y por eso, deseamos poner a bordo cañones tan grandes como sea posible, y queremos el mayor número de ellos. Naturalmente hay un límite práctico tanto para el tamaño como para el número de cañones que pueden colocarse en cualquier buque. Pero hay un recurso mas a nuestro alcance: podemos aumentar el daño causado por un proyectil que golpee al enemigo, aumentando su velocidad lo que se obtiene por uno de estos métodos: primero: aumentando el peso de la carga de proyección o segundo, aumentando el poder de la carga de proyección.

Tomando en consideración los factores mencionados, ahora es deseable conocer el tamaño y número de los cañones empleados a bordo de los varios tipos de buques. Son:

Acorazados

De 8 a 12 cañones en la baterial principal.

De 12 a 16 pulgadas de calibre.

Estos cañones son montados en torres blindadas, dos o tres cañones por torre. El alcance máximo es de mas o menos 30.000 metros.

Fabrica de Camisas

BEETAR

Vendemos camisas y ropa interior para hombre a los mejores precios del país. Nuestras marcas exclusivas

BEETAR y FEBECO

son solicitadas en todas las plazas. Antes de hacer sus compras al por mayor solicite nuestros precios. Somos los primeros fabricantes de camisas que se han establecido en la costa atlántica. 17 años de experiencia al servicio de nuestra clientela.

F. BEETAR & CO.

Por telégrafo: "Febeco. — Apartados:
Aéreo 181 — Nacional 162.

De 8 a 16 cañones de 5 pulgadas para defensa contra ataques de destroyers y submarinos. Estos cañones se ponen en compartimentos con blindaje para la protección tan solo de cascos. El alcance máximo de estos cañones es poco mas o menos de 16.000.

De 8 a 16 cañones antiareos de 5 pulgadas, en las cubiertas mas altas, para protección contra-ataques aeroplanos, aunque estos cañones también se pueden usar para hacer fuego sobre buques en la superficie. Tienen espoletas automáticas y un alcance máximo vertical de cerca de 8.000 metros.

Crucero pesados

De 8 a 10 cañones de 8 pulgadas como batería principal. Son montados en torres blindadas, con dos o tres cañones en cada torre. Alcaice máximo, mas o menos de 30.000 metros.

De 8 a 12 cañones antiaereos de 5 pulgadas, idénticos en todos los aspectos a los de los acorazados.

Los cruceros pueden llevar o no, torpedos a bordo, en algunos países los llevan, en otros no.

Cruceros ligeros.

De 8 a 16 cañones de 6 pulgadas, montados en torres o en compartimentos. Cuando son montados en las torres el blindaje es muy ligero y sirve únicamente para la protección en contra de cascos. El alcance máximo es poco mas o menos de 22.00 metros.

De 4 a 8 cañones antiaereos de 5 pulgadas que tienen las misma condiciones y características de los de los acorazados.

De 4 a 12 torpedos que tienen alcance máximo de mas o menos 10.0000 metros.

Destroyers.

De 4 a 8 cañones de 5 pulgadas. Los destroyers viejos solo tienen cañones de superficie, pero en casi todos los destroyers modernos, estos sirven pa-

ra doble fin, es decir tanto para superficie y como antiareos.

Además, estos destroyers llevan a bordo una batería de 2 a 4 cañones antiareos de 40 milímetros de calibre.

De 8 a 16 torpedos que tienen un alcance máximo de cerca de 10.000 m. De 10 a 30 cargas de profundidad.

Porta-aviones

De 8 a 12 cañones de 8 pulgadas, montados en torres blindadas que tienen las mismas características que los de los cruceros pesados.

De 8 a 16 cañones antiareos de 5 pulgadas semejantes a los montados en los acorazados.

Submarinos

De 1 a 2 cañones que varían de 3 a 6 pulgadas y que tienen un alcance desde 16000 hasta 18.000 metros.

De 6 a 16 torpedos con un máximo alcance de mas o menos 10.000 metros. Casi todos estos buques llevan a bordo un número variado de Am. antiaereas de mas o menos media pulgada, para protección contra bombarderos en picada.

Se debe entender que los datos acabados de dar son generalizaciones únicamente y que hay gran diversidad en las diferentes marinas del mundo.

El HUMO como arma debe ser mencionado. Puede ser puesto como una "cortina" que viene de las chimeneas de todos los buques de superficie, y los aeroplanos también pueden tenderlo. Aparatos especiales pueden ser empleados para formar cortinas de humo. La cortina de humo puede ser empleada para ocultar una parte del enemigo mientras se concentra el fuego en la parte expuesta. Es especialmente efectivo para cubrir ataques de destroyers y retiradas después de tales ataques, y puede ser usado en conjunto en otras maniobras tácticas.

Capitán de Navío ADAMS

De la Misión Naval Norteamericana

J O S E Y A B R U D Y

Ventas al por mayor

Surtido variado de mercancías nacionales y extranjeras

Calle de las carretas No. 28 — Cartagena.

El primer ataque submarino

Por el Capitán de Corbeta P. PROTOPAPAS de la Marina Helénica y traducido de la "Revue Maritime Francaise", por Oscar Herrera Rebollo.



"No hay un pueblo que haya adquirido en el mundo algún renombre, que no se glorie ante todo de sus hazañas militares. Son ellas sus mas hermosos títulos para legar a la posteridad". — PROUDOM.



Esta bella expresión puede ser completada, observando que todas las naciones guardan celosamente y defienden con energía sus hazañas en el dominio de la fuerza. Fiel a esta tradición universal, trataré de defender en las líneas que siguen, un título que pertenece a la Marina Helenica y que los historiadores modernos tratan de ignorar.

Al escribir la historia de un arma, siguiendo un uso consagrado por el tiempo se debe remontar el historiador hasta los mas lejanos orígenes. Es justo, pues, establecer a propósito del uso militar del submarino, por quién y cuándo fué llevado a cabo el primer ataque bajo el agua en tiempo de guerra. Durante la gran guerra (1914-1918) y muchos años después de haberse terminado fué guardado al respecto el mas absoluto silencio en los archivos herméticamente cerrados de los almirantazgos. Vino después la revelación, y se pusieron a la disposición de los exploradores de la historia, informaciones autorizadas y abundantes. Aquellos, ampliando reseñas, pronunciaron el veredicto siguiente: el 8 de agosto de 1914, por primera vez en tiempo de guerra, fué lanzado un torpedo por un subma-

rino alemán contra el acorazado inglés "Monarch" que practicaba ejercicios de tiro al Sud-este de la Isla Fair. El submarino era el U. 15, comandado por el Capitán de Corbeta Phole. El torpedo no dió en el blanco. El U. 15 formaba parte de la primera escuadrilla de submarinos alemanes que barría el mar del norte en los comienzos de la guerra. Al día siguiente de su infructuoso ataque, encontró al crucero Birmingham y partiéndolo en dos lo envió al fondo del mar, primera víctima que inauguró una larga lista de pérdidas crueles.

Supuesto todo esto, los historiadores se equivocaron. En realidad este ataque es el segundo en la historia. Si en lugar de ceñirse al estricto estudio de la gran conflagración mundial, hubieran ellos lanzado una mirada investigadora un poco más lejos, habrían descubierto que dos años antes de este ataque calificado de primero, el submarino griego "Delfin" comandado por el Capitán de Corbeta Papparigopoulo, que participaba en las operaciones militares de la primera guerra balcánica, atacó el 22 de diciembre de 1912 al crucero turco "Medjidieh" frente a la entrada del Helesponto y lanzó el primer torpedo provisto de cabeza

de guerra. No permitió el destino que este esfuerzo del "Delfin", admirable bajo todo punto de vista fuese coronado por el éxito, ni que el nombre de su comandante encabezara la lista de los héroes submarinos. Nada se opone sin embargo a que este ataque ocupe el lugar que le corresponde en la historia.

Brillante también desde el punto de vista del arte submarino moderno, aparece este ataque aun mas meritorio si se tienen en cuenta las condiciones verdaderamente dramáticas en que fue ejecutado. Para vez un comandante de buque de guerra se ha empeñado con tanta furia y coraje con la esperanza de alcanzar un resultado favorable, hasta el punto de que esta misma impetuosidad lo conduzca al borde mismo de la catástrofe. La divinidad caprichosa interviene para evitar que el "Delfin" termine prematuramente sus días. Pero dejemos que la historia nos exponga los hechos.

EL "DELFIN", PRIMER SUBMARINO GRIEGO

En un pasado que parecía muy lejano, antes de que la gran guerra le hiciera surgir con brillo, el

submarino, saliendo tímidamente de las tinieblas donde le habían tenido su pretendida fragilidad y una ausencia injustificada de confianza, toma en el cuadro de los órganos de guerra naval un puesto de excepcional importancia. Al introducirse en la técnica guerrera, serios y nuevos procedimientos, adquirió el submarino también una novedad que cautivó la atención sobre todo de las marinas pequeñas que vieron en él el arma soñada, poderosa por la sorpresa, terrible por el ingenio que la gobernaba y también invulnerable.

La marina griega era de estas marinas pequeñas, y en el año de

1910, considerando que la nueva arma había traspasado los límites de la experiencia, encargó dos submarinos a los astilleros Shneider, bajo planos de Laubeuf. Estos buques, aunque provistos de todos los adelantos de la época, eran vistos a la luz de las enseñanzas de la postguerra, unidades muy mezquinas. Esta mediocridad estaba acrecentada por el hecho de que el personal que debería garantizar su conducción y utilidad, tenía una instrucción técnicamente insuficiente.

La dificultad era seria, pero también poco insalvable. Shneider prestó amablemente su ayuda, encargando a un oficial francés retirado de

iniciar a los oficiales griegos en la nevegación submarina. Por otra parte, la construcción de un submarino dura de ordinario bastante tiempo, permitiendo así que un personal inteligente pueda adquirir conocimientos suficientes para poder posteriormente familiarizarse debido a la práctica, con sus mecanismos delicados y complejos.

Para comandar el primero de estos buques, el "Delfin", y organizar el servicio, la marina helenica hizo una escogencia afortunada y designó para este puesto al capitán de Corbeta S. Papparigopoulo que era acreedor, por sus largos y hermosos servicios, a una estima general. Excelente marino, instruido, y con un sentido profundo de organizador, este oficial tenía sobre todo un don de inestimable valor: la fe en el arma; era ella motivo poderoso para sostener el pesado fardo de dificultades en la organización de un nuevo servicio que nacía de la nada. Para ayudarle le fue nombrado adjunto al teniente de navío D. Lambrou, modelo de orden y de método. En cuanto al personal subalterno fue seleccionado entre los mejores suboficiales de la Marina.

Las cosas hubieran marchado a la perfección si el tiempo puesto a su disposición para completar la instrucción del personal hubiera sido el requerido. Desgraciadamente ocurrieron ciertas circunstancias que privaron al "Delfin" de este factor tan indispensable.

El horizonte ya ensombrecido peligrosamente después de muchos meses en los Balkanes, hizo presentir que la guerra se acercaba. El 21 de agosto de 1912, se izó el pabellón griego a bordo del "Delfin" en Toulon y después de una decena de imersiones, entrenamiento ejecutado en forma rápida, de-

Alegría de vivir



- CUIDE SU SALUD
- CONTRA TOS
CATARROS, GRIPA

Tomé

- EL INDISPENSABLE
- CURATIVO
- PULMONAR ROMAN



● DE VENTA EN FARMACIAS Y DROGUERIAS

Publ. *Splendid*
La 1000 000

Jó las aguas francesas el 29 de septiembre y se dirigió a aguas nacionales. En el viaje una pequeña avería en el motor de babor obligó al comandante a hacer escala en Corfou el 4 de octubre, donde supo la noticia de la iniciación de la guerra. Algunas horas de trabajo conciente fueron suficientes para reparar el motor y al siguiente día el "Delfin" llegaba al arsenal de Salamina, después de 130 horas de navegación, esfuerzo que para la época, y ejecutado por un personal que por primera vez tomaba contacto con este nuevo tipo de buque, no deja de tener gran mérito. Tan pronto hubo llegado a Grecia, el submarino efectuó las revistas indispensables de los motores y de los aparejos auxiliares, al embarque de torpedos, la estiba del material y los múltiples trabajos para la preparación de la guerra. El arsenal, cupado íntegramente por los buques de superficie prestó pocos servicios al submarino. A pesar de estas circunstancias adversas, el "Delfin" estuvo en pocos días listo a hacerse a la mar y según orden del comandante en Jefe, dejó el

arsenal para dirigirse a Moudros.

No se puede comentar favorablemente esta partida precipitada. Era preciso que el Comandante del "Delfin" ejecutara cierto número de ataques de entrenamiento y procediera a efectuar algunos lanzamientos de torpedos, para adquirir el decisivo factor de la experiencia. En el caso del "DELFIN" esta preciosa experiencia faltaba totalmente al comandante.

Las autoridades que permitieron la salida del "Delfin" para el teatro de la guerra en un estado de preparación tan incompleto, no pueden ser en todo caso censuradas, ya que ellas ignoraban la importancia de una preparación eficaz para los ataques submarinos. El comandante del "Delfin" era el único que conocía exactamente la situación; pero impregnado por el vivo deseo de tomar parte activa en las operaciones militares, que según todos creían serían de corta duración, no quiso manifestar tales requisitos a sus superiores.

Es probable que le repugnaria dar muestras de espíritu conservador en momentos en que el entusiasmo conmovía a toda Grecia

desde sus cimientos hasta sus más elevadas cumbres.

Queda pues establecido que el Comandante del "Delfin" llega al campo de batalla no teniendo por guía en la ejecución de sus ataques, sino su experiencia en el mar, su imaginación y los vagos conocimientos teóricos de la época.

Habiendose unido a la flota en Moudros, el "Delfin" luchó enormemente contra las deficiencias del nuevo material. Continuamente llegaba a puerto a reparaciones, cortadas a pequeños intervalos con algunos ejercicios de inmersión. Por fin, el 20 de noviembre, la embarcación se encontró suficientemente lista para regresar a Tenedos escoltada por un destructor, y pudo participar en el bloqueo de los Dardanelos, patrullando frente a la entrada, ya sumergido ya en superficie, y a una distancia de las fortalezas de 4 a 6.000 metros. Durante la noche fondeaba en Tenedos a fin de cargar las baterías y rehacer el aire comprimido. Las dificultades sin embargo no cesaban de aumentar volviendo la vida a bordo insopor-

Tejidos Rosellón

Lo mejor de la industria textil Colombiana
Especialidad en tela para pañales, tela
para sábanas Toallas y sobrecamas.

Rafael del Castillo & Co. Cartagena

TELEFONO No. 22-59

table. Los patrullajes hasta el 14 de diciembre continuaron monótonos y extenuantes sin que se presentara la ocasión de una acción cualquiera.

Pero aquel día, cambió la situación. Los turcos habiendo entablado con los aliados balcánicos algunas conferencias para llegar a un armisticio, chocaron con la intransigencia de Grecia y resolvieron obrar energicamente en el mar. El "Delfin" se encontraba fondeado en Tenedos, cuando en la mañana los destroyers en la rada, recibieron la señal convencional de una salida parcial de la flota enemiga. Se aprovisionaron rápidamente y se comunicó al submarino la orden de esperar en el puerto comunicaciones posteriores. Dos horas después, (el "Delfin" no tenía T.S.F.) fue enviado un destroyer, para advertirle la presencia del "Medjidieh" frente a los Estrechos, y se le transmitió la orden de "libertad de maniobra".

Tan pronto fue recibida la comunicación, el "Delfin" aprontó sus diesels, he hizo rumbo a toda velocidad hacia el enemigo. Cerca de la entrada sumergió pero no fue observado ningún vestigio del "Medjidieh". El enemigo había retrocedido, y un penacho de humo indicaba su paso. Desesperado, Papparigopoulo, volvió con su

embarcación a Tenedos y se quejó ante el almirante, tanto por la orden de permanecer en el puerto como del retraso en la comunicación de los reconocimientos.

El día siguiente pasó tranquilo. Ningún buque enemigo se atrevió a salir del Estrecho y no fue variada la monotonía del patrullaje sino por una corta inmersión, en vista de que un acorazado italiano salía del Helesponto.

El 16 de diciembre las dos flotas enemigas se enfrentaron a lo largo del Cabo Helles. El "Delfin" patrullaba al norte de Tenedos cuando un destroyer se acercó y le transmitió la nueva de la presencia del enemigo frente a la entrada. La señal terminaba diciendo: "Escúcheme y sígame". El "Delfin" se vió obligado a seguir por la superficie al destroyer. Pero a las 08-50 horas los grandes buques enemigos salieron del estrecho y a las 09-30 h. abrieron el fuego. El destroyer se escapó a toda velocidad y el "Delfin" libre ya gracias a la llegada del enemigo, se dirigió hacia la entrada.

El casco del submarino se estremeció con la explosión de los gruesos obuses en el mar. En un momento preparó todo Papparigopoulo para el lanzamiento pero de repente los turcos viraron y se dirigieron a toda velocidad hacia el

abrigo de las fortalezas. Perseverando, no dejó el submarino la caza hasta tanto no hubo ya esperanza de acción y se dedicó a patrullar durante dos horas en estos lugares. Esta vez, expresó Papparigopoulo libremente su descontento. Por la segunda vez había sido privado de una soberbia ocasión de ataque por una pérdida injustificada de tiempo. En un informe expresó al almirantazgo que en estas condiciones no podía llevarse a cabo ninguna acción. El almirante persuadido al fin, le concedió la "libertad absoluta de maniobra".

Pasaron sin embargo algunos días mas en calma y el patrullaje continuó hasta el 21 de diciembre. En la tarde de este día, el "Delfin" regresó a Tenedos y había apenas comenzado a cargar cuando los destroyers de guardia señalaron una salida del enemigo. Se suspendió la carga y el "Delfin" salió del puerto con la orden de mantenerse al sur de la ciudad para no incomodar a los destroyers. Como se esperaba de un momento a otro la solución del conflicto, el submarino se esperó frente a la costa y pasó la noche maniobrando con sus motores eléctricos.

Pero la alerta continuó hasta el siguiente día y en la mañana el "Delfin" se dirigió hacia los muelles ansioso de recuperar el com-

Ferretería «El Serrucho»

Calle de Badillo

Artículos de la mejor calidad

Armando Espriella & Co. — Cartagena

bustible gastado en la noche. Apenas hubo llegado preguntó a un torpedero de guardia si podría cargarle y recibió como respuesta la siguiente señal: "Medjidieh y cinco torpederos están saliendo del estrecho. Libertad de maniobra".

Paparigoupoulo no titubeó un instante, dispuesto como estaba a no perder una tercera ocasión. Las baterías estaban a medio cargar, pero juzgó que sería suficiente para un ataque.

A las 09.00 horas encontrándose a la altura de la Isla de los Conejos divisó en el horizonte a los destroyers griegos que seguían a toda marcha hacia el N. W. Uno de ellos se acercó y le reportó sobre la posición del enemigo.

A las 09.52 horas el submarino sumergió. Al tomar profundidad picó de nariz y descendió profundamente. La situación, ya seria antes de sumergirse, se torno ahora precaria. No quedaba en las re-

servas sino una cantidad de aire suficiente, bien para ascender a superficie, bien para poner en movimiento los diesels. Los buques enemigos habían aparecido, y era imposible ascender a recuperar el aire comprimido.

Serenamente el Comandante ordena rectificar la profundidad. Atacaría y resolvería después lo que debería hacer con respecto al sumergible. Todo iba bien hasta las diez horas. Profundidad 7 metros. Aparecen en el periscopio los buques enemigos. Son cinco y el Medjidiedh marcha a la cabeza. El enemigo sigue un rumbo entre el "Delfin" y Tenedos. Colocado a la distancia de lanzamiento el comandante maniobra para atacar lo más rápido posible y da la orden de preparar el torpedo interior y alistar los aparejos exteriores.

A las 10.25 h. se encuentra en

la ruta de ataque, perpendicular a la ruta calculada del blanco y se reduce la velocidad al minimum. Entre tanto el comandante calcula la velocidad del enemigo. A las 10.30 h. el submarino se encuentra a 500 metros del enemigo y cuando le "Medjidiedh" corta el hilo del retículo, el comandante hace fuego. El torpedo abandona el tubo, sale hasta la superficie, ejecuta algunos movimientos y después desaparece sin dejar rastro.

Habiendo permanecido izado el periscopio el comandante se da cuenta de lo sucedido. "El ataque había fallado". Pero aun no se pierde la esperanza. Dentro de algunos momentos el segundo buque pasaría por la visual del periscopio y todavía se encontraba el submarino en posición excelente de ataque; 300 metros, distancia a la cual no importa ningún error sobre cálculo de velocidad

MAQUINAS DE COSER

"FREE"

La máquina que tiene personalidad.

Todas las características buenas de todas las máquinas de coser se encuentran reunidas en la famosa "FREE".

COMPRELA DONDE

Franco Covo & Cia

Solo le cuesta \$ 90.00.

y rumbo del enemigo. Estas reflexiones por un extraño descuido que se nota en los buques enemigos. Desgraciadamente la bulla del lanzamiento y la aparición del torpedo en la superficie del mar despertaron el adormecimiento de los turcos, y como el periscopio había permanecido izado, los destroyers enemigos dejaron su puesto en la línea y avanzaron hacia el "Delfin" a toda marcha: toda ilusión había terminado. Ahora no había tiempo que perder, y Paparigopoulo ordenó la inmersión rápida a 18 metros; se había llegado apenas a 12 metros, cuando el ruido de las hélices de los destroyers se hizo oír, raspando casi el casco del submarino.

El "Delfin" marchó ciegamente durante 20 minutos rumbo al W. según el compás magnético, único compás de a/b. Al cabo de este tiempo asciende hasta una profundidad periscopica. Mirando el horizonte observa que los buques enemigos se dirigen hacia el Estrecho; pero de repente fue sacudi-

do el submarino por una fuerte conmoción y quedó inmóvil. Estaba varado en algún alto fondo del norte de Tenedos. Un trágico dilema se posesiona del comandante: o perseguir al enemigo o salir a la superficie. Lo primero es imposible: las baterías están exhaustas. Lo segundo también es imposible: las baterías no pueden mover la embarcación y hace falta el aire para mover los diesels, y al salir, quedará inmóvil en la superficie del mar, aproado sin defensa alguna contra cualquier buque enemigo. La flota griega no se divisa y es muy posible un regreso ofensivo de los destroyers turcos.

Se calcula pues el aire necesario para poner en marcha los motores, pero el buque no navega. El Comandante decide entonces soltar los pesos de seguridad. El "Delfin" se balancea y vuelve lentamente a superficie a las 11.45 h. Terminada la limpieza del balasto, los diesels fueron puestos en marcha. El uno moviendo la embarcación y

el otro cargando las baterías. El submarino se dirige hacia lo base de Moudros, siendo imposible la inmersión sin los pesos.

Las aventuras del "Delfin" terminaron. Dos días después, entraba al arsenal y terminaban las hostilidades. No tuvo así otra ocasión de participar en nuevas operaciones militares. Su único ataque contra un buque enemigo, por el cual sufrieron tantas penalidades el Comandante y la tripulación no tuvo la satisfacción del éxito claramente merecido, según la audacia y firme resolución de Paparigopoulo. Esta proeza sin embargo llena una hermosa página en la historia de la marina griega y es de desear que el fiel recuerdo de este brillante ejemplo dado por los precursores de la navegación submarina en Grecia, inspire y guíe a los comandantes y tripulaciones de los nuevos submarinos, si es que el destino le tiene reservadas aun nuevas guerras a la heroica nación Helénica.

Vicente Martínez M. & Co. S. en C.

Ferretería Cartagena

CARTAGENA

Plaza de la Aduana, 1, 2, 3 y 4

Recorrido Cinematográfico



Sorprende la manera como trabaja la memoria! Un objeto, un perfume, una nota, despierta en nosotros recuerdos y la Maga dá comienzo inmediatamente a la proyección de una película sobre la pantalla maravillosa de nuestro cine interior. Permanecemos inmóviles en nuestras butacas y vemos las imágenes en el telón con toda claridad, en representación de un drama, de una comedia, de una tragedia, etc., de que hemos sido espectadores o actores en época reciente o remota.

Amables lectores, una fotografía del A. R. C. "Cúcuta" ha despertado en mí recuerdos y la función va a comenzar. Se proyecta el siguiente noticiario cinematográfico que fué tomado en el año de 1.937 desde el puente de mando de dicha nave, acompañado de una breve reseña histórica y geográfica:

VIAJE DE INSTRUCCION POR LAS ANTILLAS MENORES Y MAYORES EFECTUADO POR EL BUQUE-ESCUELA "CUCUTA", de la A. R. C.

Activamente se trabajó a bordo del "Cúcuta" durante los días 23, 24 y 25 de junio del año mencionado en los preparativos para su viaje de instrucción por las Antillas y el 26, después de que se embarcaron dos oficiales de la fuerza aérea — el Capitán Gabriel Piñeres y el Teniente Miguel Meléndez— con sus respectivos aparatos Falcón número 123 y 125, el buque quedó listo en todo respecto para hacerse a la mar. Su Comandante y Director de la Escuela, el experto Capitán de Navío R. D. Binney, dió la orden de levar las anclas a las 16:45 y esta fué recibida con júbilo general, especialmente por los cadetes quienes ocupaban sus puestos de guardia desde las primeras horas de la mañana. Media hora después de ejecutada la orden el buque abandonó la bahía por Bocachica y enfiló su proa hacia el Cabo de la Vela, en la península de la Goajira. La noche no tardó en extender su manto de sombras y entonces se vieron brillar en lontananza las luces fantásticas de la Ciudad Heroica y centellar hasta horas avanzadas como en señal de despedida.

El buque fué azotado por fuertes vientos al día

siguiente y eso impidió que los aviones realizaran maniobras. En la noche pasó por frente al Cabo de la Vela, pero no se vieron los destellos del faro que existe en ese lugar a pesar de la buena visibilidad. Se navegó al rededor de la península y se tomó rumbo hacia el puerto principal de la república hermana.

La Guayra - Venezuela

El martes 29 de junio se divisó la costa venezolana ribeteada por los Andes y a las 19:00 arribó el buque a la Guayra, amarrando a las boyas número 2 y 3. El puerto es completamente artificial y hace gran contraste con el de Cartagena por ser la primera obra de la mano del hombre y segundo de la mano de Dios.

La Guayra se extiende por el Oeste hasta Guatiquetia, pintoresco lugar de quintas y palmeras por el Este hasta Macuto, bellissimo balneario a 25 kilómetros por ferrocarril y tantos por carretera. Tanto el ferrocarril como la carretera son obras maestras de ingeniería.

Por gentil invitación del Gobierno de Venezuela el Comandante del "Cúcuta", cuatro oficiales más de la Armada y la compañía de cadetes, salieron en tren especial al día siguiente para la ciudad de Caracas en donde fueron recibidos por el señor Director General de Marina, Capitán de Navío Larrazábal. En las horas de la tarde fueron a la Legación de Colombia y le hicieron una visita al señor Ministro de Colombia ante el Gobierno de Venezuela.

A las 16:00 del mismo día el señor Ministro de Colombia correspondió a la visita del Comandante del "Cúcuta" y demás oficiales y fueron a ver

Cartagena tiene para sus visitantes: modernos Hoteles con todas las comodidades, un Balneario moderno, un gran Circo de Toros, Parques magníficos y bien cuidados, un inigualable panorama. Visite sus monumentos y reliquias históricas.

Oficina de Publicidad y Propaganda de Bolívar

entonces al Coronel Isaías Medina, Ministro de Guerra. A esta visita correspondió más tarde el señor Director General de Marina en nombre del señor Ministro de Guerra.

En la mañana del 1o. de julio el Comandante del "Cúcuta", en compañía de los oficiales y cadetes de la Escuela Naval, colocó una corona en el mausoleo del Padre de las Cinco Repúblicas Bolivarianas, en presencia del señor Ministro de Colombia y del señor Director General de Marina. En la tarde fueron llevados a los sitios de importancia y de interés histórico por el señor Director General de Marina en persona. Se admiró el Panteón, la Universidad, el Ministerio de Hacienda y el bellísimo barrio del "Paraiso" en donde los caraqueños han hecho derroche de lujo, de arte y de buen gusto. ¡Qué quintas, qué jardines, qué flores!

Es curioso que las calles de Caracas carezcan de nombres y que éstos pertenezcan a las esquinas. Para dar una dirección debe decirse por consiguiente de "Cuartel" a "Pajaritos" número tal, etc.

El Comandante del "Cúcuta" y la compañía de artes regresaron a la Guayra en las horas de la tarde del día 1o., pero los oficiales permanecieron en Caracas hasta el día siguiente como huéspedes invitados por el Gobierno de Venezuela.

Para corresponder a las atenciones anteriores se ofreció un almuerzo a bordo el día 2 de julio y fueron invitados, por conducto del señor Ministro de Colombia, los señores Ministro de Guerra y Director General de Marina, pero no les fué posible asistir por motivos ajenos a su voluntad. Estuvieron presentes el señor Ministro de Colombia y su señora esposa, los attachés a la Legación y el ingeniero del puerto. En la noche la oficialidad del "Cúcuta" agasajó a la oficialidad de la Escuela Naval de Venezuela y a un grupo de sus amistades personales con un baile a bordo.

El sábado 3 de julio zarpó el "Cúcuta" de la Guayra con rumbo a:

Los Frailes

A estos islotes áridos y deshabitados llegó el buque el día 4 de julio. Se arriaron los aviones al agua y sus hábiles pilotos realizaron maniobras. La hazaña fué magnífica en vista de que el decolaje y el amarizaje se llevó a cabo en aguas bastante agitadas.

Antillas Menores

En la mañana del 5 de julio llegó el "Cúcuta" a la isla de Carriacoo y esta fué la primera manifestación que se encontró de la gran cordillera submarina cuyos picos más elevados forman el cordón de islas que se conocen con el nombre de Antillas mayores y menores y que en realidad no es más que una continuación de los Andes venezolanos. En las horas de la tarde se navegó en varios sentidos por el canal que forman las pequeñas islas granadinas y se practicó navegación costanera. Este es un sitio ideal para esa clase de entrenamiento. Se pasó cerca de Granada, perteneciente a la Gran Bretaña; de San Vicente; de Santa Lucía, perteneciente también a la Gran Bretaña y finalmente se llegó a la mayor de las Antillas menores.

Fort de France - Martinica

A las 08:00 del día 6 de julio ancló el "Cúcuta" en la pintoresca bahía de Fort de France. Vinieron a bordo el señor Cónsul de Colombia y un oficial francés en representación de los comandantes naval y de la guarnición. Se hicieron las visitas oficiales de reglamento y estas fueron correspondidas formalmente más tarde.

Loterías de

Medellin

y Valle

sus aliados en la suerte

Mayores Premios

mejores garantías

Durante la permanencia del "Cúcuta" en Martinica el señor Gobernador de la isla agasajó a un grupo de oficiales y cadetes del buque-escuela con un banquete en el Palacio de Gobierno, y los señores cónsules de Venezuela y de Colombia con un "Vin d'honneur" en uno de los clubs más importantes de la ciudad. El "Cúcuta" correspondió a estos agasajos con un baile a bordo en la noche del 10 de julio. El señor Gobernador de la isla ofreció nuevamente a un grupo de oficiales, cadetes y tripulantes del "Cúcuta", una excursión en carro al volcán de Mont Pelee y a las históricas ruinas de San Pierre, ciudad destruída por dicho volcán en 1902 y célebre además por haber sido cuna de la emperatriz Josefina.

El sábado 10 de julio el Comandante del "Cúcuta" colocó una corona sobre la Tumba del Soldado Deconocido, en presencia del señor Gobernador de la isla y de las tropas coloniales que representaban al Ejército Francés. Los oficiales, la compañía de cadetes y un grupo de grumetes del "Cúcuta", tomaron parte en la ceremonia rindiendo los honores reglamentarios.

La isla de Martinica fué colonizada por los franceses en 1635 y continúa hasta la fecha bajo su

dominio. Tiene un area de 385 millas cuadradas y sus dos terceras partes son montañosas. El pico más alto se encuentra en la región Norte y se denomina Pelee, con altura de 350 metros sobre el nivel del mar. Su puerto principal es Fort de France, situado en la parte Norte de la bahía del mismo nombre. Tiene 27.000 habitantes y cuenta con dos magníficos hospitales: uno civil y otro militar. De julio a octubre la isla es azotada y sacudida a menudo por huracanes y fuertes temblores de tierra.

El "Cúcuta" zarpó de Martinica el domingo 11 de julio con rumbo a la menor de las Antillas mayores. Pasó primero a corta distancia de Dominica, perteneciente a la Gran Bretaña; después de Guadalupe, de propiedad de Francia y finalmente de un sinnúmero de islas menores hasta llegar al grupo de las Vírgenes, de las cuales la principal es Santo Tomás, de propiedad de los Estados Unidos de Norteamérica. Ahí tiene ese país una de sus mejores bases sobre el Atlántico y un dique seco para reparación de buques. Esta isla perteneció a Dinamarca y fué comprada por los Estados Unidos durante la primera guerra mundial.

De acuerdo con el itinerario fijado el buque cruzó el Paso de las Vírgenes, entró al Océano A-

Cervecería Cartagena Consolidada S. A.

Cartagena-Colombia - Agentes Distribuidores de la

Cerveza AGUILA

La mejor del país

**SIN IGUAL Y
SIEMPRE IGUAL**

Fabricada por

Cervecerías Barranquilla y Bolívar S. A.

de Barranquilla

tlántico y enfiló su proa hacia el puerto principal de la menor de las Antillas mayores.

San Juan — Puerto Rico.

En la mañana del 13 de julio ancló el "Cúcuta" en la bahía de San Juan. Vinieron a bordo el señor cónsul de Colombia; el Comandante de la Guarnición y el Comandante del guardacostas "Unalgas". Se elaboró el programa de las visitas oficiales y éstas fueron efectuadas y correspondidas oportunamente. A las 11:00 atracó el buque a uno de los muelles de la Bull (B) Lines, por cortesía del gerente de esa compañía.

Se obtuvo permiso para realizar vuelos y estos se efectuaron en los días 14 y 15 de julio, llevando cadetes como pasajeros. Por cortesía de la Pan American Aviation Co. los aviones 123 y 125 se resguardaron en los hangares de la compañía y esto facilitó su revisión.

Las autoridades civiles y militares tuvieron atenciones tales como las siguientes: Arreglar excursiones para oficiales, cadetes y tripulantes, a los sitios importantes y de interés histórico de la ciudad; dar al personal del buque entrada gratis a los teatros y cines y poner un lujoso automóvil a la disposición del Comandante del "Cúcuta".

El día 15 de julio se dió un baile a bordo del buque-escuela y asistieron además del Gobernador otras personalidades y elementos prestantes de la sociedad portorriqueña. El señor Gobernador correspondió al día siguiente con otro baile en el Palacio de Gobierno.

La ciudad de San Juan cuenta con una población de 100.000 habitantes y sus lugares más importantes son: el Capitolio Nacional, por el estilo del de Washington; la Escuela de Medicina Tropical, único instituto de esta clase en América; el Castillo del Morro; las murallas de San Cristóbal, semejantes a las de Cartagena; los bulevares de Santurce, el Condado, Ato Rey y Río Piedras. Cuenta además con magníficos hoteles y muelles para el atraque de buques de gran tonelaje. Es una mezcla curiosa de lo colonial con lo muy moderno.

La isla de Puerto Rico fué descubierta por Cristóbal Colón en el año de 1493, o sea en el segundo viaje de los cuatro que efectuó al Nuevo Mundo. Tiene forma rectangular y cien millas de longitud por cuarenta de latitud. Es algo montañosa en el interior y muy fértil. Su población según el censo de 1928 era de 1.200.000 habitantes, pero en la actualidad puede ser de 2.000.000. En proporción territorial es el país más poblado de Amé-

rica y el segundo del Mundo. El pico más alto se encuentra en la región Este y se denomina el Yunque, con altura de 3.484 pies sobre el nivel del mar. Un pequeño río llamado Culebrina la baña en la región Nordeste y desemboca cerca del puerto de Aguadillas, lugar en donde desembarcó Colón por primera vez. Para conmemorar este acontecimiento histórico le erigieron al gran navegante una estatua a orillas del río. Colón la bautizó con el nombre de Puerto Rico, pero los aborígenes la llamaban Borinquen. Estos constituían una de las tribus más feroces de los Caribes, quienes prefirieron morir antes que someterse al yugo de los españoles. Por tal motivo no existe en la actualidad raza indígena en Puerto Rico.

Si es usted buen colombiano visite las reliquias históricas y los grandes monumentos que existen en Cartagena, la ciudad de tipo colonial más interesante que tiene el país, y una de las pocas de Sur América en donde la madre España dejó su sello inconfundible.

Oficina de Publicidad y Propaganda de Bolívar

Coltejer

El primer nombre en textiles



LA TELA NACIONAL INSUPERABLE

El primer Gobernador que tuvo la isla fué Ponce de León, famoso aventuro español fundador de la ciudad de San Juan y de varias poblaciones importantes. Ponce de León fué uno de los viejos navegantes de Colón y el que descubrió más tarde la Florida. Cuenta la leyenda que los nativos les informaron a Ponce de León que no lejos de Borinquen existía una tierra maravillosa y en ella una fuente mágica cuyas aguas encantadas tenían la propiedad de rejuvenecer a quienes se bañaban en ellas. y en busca de esa fuente fué como Ponce de León descubrió la Florida.

Puerto Rico perteneció a los españoles hasta el año de 1798, época en que los Estados Unidos tomaron posesión de la isla, después de la guerra con España. Los norteamericanos dejaron a Cuba en libertad y retuvieron a Puerto Rico por considerarlo muy pequeño para ser independiente.

El "Cúcuta" levó anclas en la mañana del 17 de julio y salió lentamente de la bahía de San Juan. Gratos recuerdos llevaba su personal de la isla maravillosa y a cada momento se escuchaban por pasillos y cubiertas del buque estrofas de la siguiente canción, muy en boga en esa época:

Borinquen la tierra del Edén
la que al cantar el gran Gautier
llamó la perla de los mares.
Ahora que tu te mueres con tus pesares
Déjame que te cante yo también...

Santo Domingo.

Santo Domingo es la segunda de las Antillas mayores y fué descubierta por Colón en su segundo viaje. Ahí fundó la ciudad más antigua de América denominada Santo Domingo de Macorís, que fué destruída en el año de 1930 por uno de los huracanes más violentos que han azotado a las Antillas. Está dividida en dos repúblicas. La Dominicana hacia el Este y la de Haití hacia el Oeste. Se encuentra separada de Puerto Rico por el Paso de la Mona y de Cuba por el Paso de los Vientos, estrechos transitados por innumerables embarcaciones procedentes de los Estados Unidos y de Europa.

Se navegó a lo largo de la costa septentrional de la isla pero no se hizo escala en ninguno de sus puertos por no estar incluídos en el itinerario del viaje. El "Cúcuta" cruzó el Paso de los Vientos y entró nuevamente al mar Caribe, tomando rumbo hacia la antigua San Jago.

Kingston — Jamaica

El 20 de julio llegó el buque a la bahía de Kings-

ton y estaba empavesado en conmemoración del día de la independencia nacional. Tan pronto como ancló subieron a bordo el señor cónsul de Colombia y el señor secretario del Gobernador de la isla. En la tarde vinieron algunos oficiales en representación del Comandante militar de la plaza y a estas visitas se correspondió formalmente

Los agasajos en Kingston se limitaron únicamente a los ofrecidos por el señor cónsul de Colombia.

Las autoridades de la isla concedieron permiso para que los aviones volaran y el miércoles 21 de julio el aparato número 125 efectuó un vuelo sobre la ciudad y sus alrededores. En la mañana del 22 ambos aparatos realizaron un viaje de ida y regreso a Montego Bay y el Comandante del "Cúcuta" viajó como pasajero del número 123.

Jamaica es la mayor y la más importante de las islas que poseen los ingleses en las Indias Occidentales. Fué descubierta por Cristóbal Colón en su tercer viaje y la bautizó con el nombre de San Jago. Los españoles tomaron posesión de ella en 1509, pero cuarenta y cinco años más tarde una expedición británica al mando de Oliver Cromwell tomó la isla después de una fuerte resistencia por parte de sus defensores. Sin embargo, no fué cedida formalmente a los ingleses sino hasta después de haberse firmado un tratado en Madrid en el año de 1670. La isla es montañosa y su pico más elevado se encuentra en la región Este, con altura de 7 500 pies sobre el nivel del mar. Su población era de 885.692 habitantes según el censo de 1922 y la de la capital de 63.000.

Cerca de Kingston se encuentra un viejo pueblo español que es habitado aún por descendientes de castellanos.

El viernes 23 de julio zarpó el "Cúcuta" de Kingston y llegó de regreso a este puerto el 26, exactamente un mes después de su salida.

El viaje tuvo un éxito completo no solo desde el punto de vista de entrenamiento sino también desde el punto de vista moral, porque el personal causó una magnífica impresión debido a su buen comportamiento y presentación militar. Así lo manifestaron francamente las autoridades civiles y militares en todos los puertos en donde el "Cúcuta" hizo escala. No se suponían que la Armada colombiana hubiera llegado a ese estado de adelanto en tan corto tiempo ni que en el buque-escuela flotara tan alto el Pabellón Nacional.

El camera-man es un aficionado y espera que le dispensen las deficiencias del film.

JULIO JIMENEZ, profesor externo

Notas de la Redacción

Entrenamiento a bordo.

Iniciado un nuevo año de labores, comienza también en las faenas marineras de la Escuela una nueva época. Conforme a lo dispuesto por la Dirección, hay la realización de un extenso programa de prácticas a bordo de las diferentes unidades, que tendrán por fin preparar en la forma mejor a los diferentes cursos, según su grado de conocimientos e ir así escalando uno a uno los peldaños que conducen hacia una eficiente preparación.

La importancia de estos embarques está por demás ponderarla. Conocimientos que se adquieren en el íntimo contacto de los buques, no llegan nunca a encontrarse en las continuas digaciones teóricas, que si bien son necesarias e indispensables, llegan a ser solamente un camino para la realización inteligente y cierta de las rutinas de abordó. El programa de embarques para el presente año es una garantía para nuestra completa preparación naval.

Nuevo contingente de Cadetes:

Ha llegado a la Escuela un nuevo grupo de Cadetes a iniciar su carrera en las armas marinas. Escogidos todos ellos dentro de una extensa lista de aspirantes, llegan con el ánimo ferviente de servir a la patria desde las filas de la Armada Nacional. Conocedores son ya de los sacrificios que impone la carrera que han escogido y del sinnúmero de dificultades a vencer para llegar a la meta de sus aspiraciones juveniles. Apoyados sin embargo en los fervientes deseos de coronar sus esperanzas, verán desgranarse los días hasta que llegue la mañana feliz en que ingresen, blindados con una competencia adquirida en esta Escuela, al grupo de los oficiales de la Marina Colombiana.

"LA CORREDERA" saluda con efusión de compañeros al nuevo contingente de Cadetes y pone sus columnas a su entera disposición.

Oficiales que regresan.

Después de una prolongada permanencia en La Argentina, donde enviados por el gobierno seguían cursos de especialización, han regresado a la Ba-

se de Cartagena los siguientes oficiales: señor Sub-Teniente de Navío, Jorge Berrío, quien adquirió su grado en Torpedos y Armas Sub-marinas; señor Sub-Teniente de Navío, Carlos Muñoz González, graduado en Artillería; señor Sub-Teniente de Navío, Belarmino Vargas, graduado en Navegación, Astronomía, y Meteorología, y señor Sub-Teniente de Navío, Carlos Quijano, graduado en Aviación Naval.

La forma sobresaliente como terminaron sus cursos de especialización y el destacado puesto que ocuparon dentro del número crecido de estudiantes son una garantía para el futuro de nuestra marina. Tres de ellos se encuentran ya prestando sus servicios en forma directa en la Escuela de Cadetes llevando con plena competencia las cátedras a ellos asignadas.

LA CORREDERA, saluda atentamente a los señores oficiales mencionados, y agradece de antemano la colaboración que a ella se sirvan prestarle con jugosos artículos científicos.

Biblioteca de la Escuela:

Fruto de un interés propio, y gracias a las donaciones valiosas y continuas que los señores oficiales de la Armada y los amigos de nuestra Escuela nos han proporcionado constantemente, contamos hoy con los cimientos de la biblioteca. Para un instituto como la Escuela Naval de Cadetes, es factor de trascendental importancia contar con una biblioteca de gran capacidad de lectura para el agrandamiento de conocimientos y para proporcionar momentos amenos y fructuosos al espíritu curioso de la juventud. Ya contamos con lo que hemos llamado cimientos de nuestra biblioteca, o sea aquella cantidad y calidad de libros que se hacen necesarios. Ahora buscamos darle a ella una mayor amplitud, o sea incrementarla con libros científicos modernos, revistas de sustantivo valor, y obras que en uno u otro género puedan calificarse de buenas. Con este deseo, solicitamos la colaboración de todo el pueblo colombiano, que puede demostrar su simpatía por la Armada enviándonos libros o revistas, los que sabremos agradecer. Para aquellas personas que envíen a esta redacción libros y revistas con destino a nuestra biblioteca, prometemos el envío permanente de "LA CORREDERA" durante un año.

Durante las largas horas de mar, lejos de la patria, los marinos colombianos tienen ratos libres que desean dedicar a la lectura de libros útiles e interesantes.

EXPERIMENTE UD. la íntima satisfacción de haber proporcionado horas de distracción y de solaz educativo a esos muchachos, que enamorados del mar, se han impuesto la nobilísima tarea de pasear por todas las aguas y hacer conocer por todas las latitudes el pabellón colombiano.

SEÑOR INTELECTUAL: envíe Ud. cuantos libros pueda a la biblioteca de la Escuela Naval; recuerde que los libros son los mejores amigos de los hombres.

SEÑOR INDUSTRIAL; Envíe Ud. cuanto libros pueda a la biblioteca de la Escuela Naval; recuerde que la influencia de una buena lectura puede decidir del futuro de uno de sus compatriotas.

DAMAS COLOMBIANAS, clarísimos ejemplares de la raza nuestra y altísimos exponentes de todas las virtudes que hacen a un pueblo grande y digno; envíen Uds. cuantos libros deseen para la biblioteca de la Escuela Naval y no olviden que más de un marino bendicirá desde lo más íntimo de su alma a su benefactor desconocido que le proporcionó horas de solaz y de alegría en medio de los peligros y de las asechanzas del océano.

Amigos de "La Corredera":

Como bien habrán podido apreciar nuestros lectores hemos iniciado en este número una nueva sección donde transcribiremos las colaboraciones que nos lleguen, procedentes de fuentes ajenas a las fuerzas Armadas.

En esta forma, y a solicitud de numerosos amigos de nuestra revista, ampliamos el radio de acción de ella y consideramos que en adelante será uno de los rincones más amenos. Convidamos así todos los que tengan algo que manifestar por medio de nuestras columnas, a dirigirse a nuestra redacción, con la seguridad de que sabremos agradecer el mas pequeño esfuerzo que se haga en beneficio de la Escuela y su revista, y por consiguiente en provecho nuestro. Quizá los temas a desarrollar presenten dificultades, pero concedemos toda libertad en su elección, recalando claro está sobre los motivos que se hallan mas ligados a nuestra carrera de marinos. Para datos sobre colaboraciones en esta nueva sección pueden dirigirse los interesados a la dirección o redacción de la Revista.

Una nota de progreso:

Con un positivo orgullo de patriotas vimos fundar en días pasados en nuestra bahía, al primero de los cañoneros botado al agua en los astilleros de la Unión Industrial de Barranquilla. Tres de estos buques habían sido sometidos a una rigurosa reparación en los mencionados astilleros, sin creer quizá que los trabajos a realizar colmaran con tanto éxito. Conservando lo esencial de sus características, fueron renovados completamente, modernizándolos en su interna distribución y adaptándolos en una forma sobresaliente para los servicios que deben prestar en nuestra Armada. El primero que ha regresado es el "Carabobo", buque de prolon-

Si desea usted pasar unas vacaciones inolvidables, visite a Cartagena. Hoteles modernos, Balnearios, playas incomparables, monumentos y sitios históricos. Su panorama, contemplado desde el antiguo Convento de la Popa es uno de los más bellos del mundo.

Oficina de Publicidad y Propaganda de Bolívar

MOTONAVE

MONTERIA

El barco más seguro y el mejor
de su genero. Servicio
entre **CARTAGENA,**
Tolú, Cispata y Colón.



El de mayor confort, el más
rapido y el más comodo

gada y lujosa tradición en la marina, poniendo de manifiesto los adelantos que vamos adquiriendo en la rama de construcción naval. La ampliación de los Astilleros permitirán en un futuro próximo la reparación completa de nuestros buques evitando así gastos fabulosos en el envío de ellos a puertos extranjeros a que se sometan a las rutinas indispensables de limpieza, y una u otra reparación de carácter técnico. Próximamente regresarán los otros dos, el "Junín" y el "Pichincha", dispuestos y capacitados ampliamente para realizar las labores dentro del programa que el Comando de las Fuerzas marítimas tenga a bien asignarles.

Miembros de la FAN nos visitan.

Cumpliendo sus programas de instrucción, hemos recibido desde hace varias semanas la visita constante de los alfereces de la Fuerza Aérea Nacional, quienes han realizado importantes cruceros a través de las costas colombianas.

La Escuela de Aviación, localizada en la ciudad de Cali, dependencia directa del Ministerio de Guerra, ha realizado a través de su corta vida una labor de palpable relieve. En ella se han formado casi todos los pilotos militares que hoy conducen con verdadera habilidad las alas de Colombia. La Escuela de Aviación Militar tiene como la nuestra el encanto de su juventud, habiendo nacido en medio de luchas y a costa de grandes sacrificios que hoy dan su fruto con verdadero lujo de esperanzas. Por eso hemos sentido una honda satisfacción al recibir la visita de nuestros compañeros en armas, deseando solo que ellas se repitan, para nuestro gusto profundo de cambiar con ellos mas de dos

ideas y vincular así estrechamente la marina a la aviación nacional.

A los alfereces que nos han visitado y que están prontos a recibir su grado, desea "La Corredera" un amplio cielo azul donde puedan beber a cada instante el licor ardiente de sus emociones.

TEATRO ALMIRANTE PADILLA:

Hay un teatro en la heroica ciudad de Cartagena que con su solo nombre cautiva la atención de los marinos. Lleva el nombre de nuestro héroe en el mar, y por la calidad de sus películas y su fresco y cómodo interior es sin duda alguna el preferido. Además de estas ventajas, las películas que allí se proyectan son todas de gran calidad. Por estar asociado a las mejores casas productoras como la Metro, 20 Century Fox etc., el asistir a él es una garantía de pasar ratos amenos. El Cine ha encontrado dentro de la vida del hombre un lugar de gran preponderancia. Al teatro se va a olvidar... a reír... es decir a inyectarle al monótono y acre sabor de la vida un rato de expansión y de idealismo. Y somos los cadetes unos de los mas aficionados al "deporte de la oscuridad". Un buen teatro, una buena película, y junto a nosotros uno de esos "chinsones" de la ciudad heroica, he ahí un paraíso de dimensiones infinitas.

Agradecemos al activo empresario del Almirante Padilla, señor Rafael Pinzón, persona muy amiga de esta Escuela, la dedicatoria que hace a todos los marinos colombianos de la gran película "Honor a las Armas" proyectada en el mágico telón de su teatro.

Cortesía de

R. H. Parrish

Raymond Concrete Pile Company

Winston Bros. Company

Lock Joint Pipe Company

Cía. del Puerto y Terminal de

Barranquilla, S. A.

Compañía de Servicios Públicos de

Cartagena

Compañía Constructora de Carreteras.

La canción de las velas



Las lonas tendidas hablan con el viento
el trágico idioma del vasto confín;
A veces orzando, dan como un lamento,
a veces serenas, bajo el firmamento,
se expanden gloriosas ebrias de zafir.

Conocen las velas que el viento acuchilla
los dramas terribles de la soledad;
el júbilo inmenso del faro que brilla
qué cosa es el alma, un cacho de orilla,
qué cosa es la angustia que en las proras va!

Conocen al monstruo de amores complejos
que, hirviendo de espumas, al cielo escupió;
y luego, rendido, de claros reflejos
bruñó para ella los glaucos espejos
en donde su comba pomposa se vió.

A veces al zarpe, cuando los bajeles
se inclinan al soplo que riza la mar,
tremantes nerviosas, tensos los cordeles
sufren impaciencias como de corceles
que piden anchuras para caminar!

A veces plegadas duermen como muertas.
La lluvia las moja... pero sale el sol,
y dando quejidos al verse despiertas,
estiran sus alas y exhiben abiertas,
el hondo cansancio que allí las rindió.

Las velas de China, sus extraños picos
prestaron al viejo dragón del Thibet,
y portan marfiles y nacares ricos
y esparcen al mundo, con sus abanicos
tenaces almizcles y aromas de Té.

La vela del Nilo, de altísima punta,
por sobre las ribas parece mirar;
y al ver la planicie que al cielo se junta
al hondo misterio de Egipto pregunta
si aquello es arena o aquello es la mar...

Las velas redondas, las velas que un día
Izaran los nautas que narra Estrabón,
Duermen en la historia llenas de poesía.
Las últimas vieron la Santa María
La Cruz de Castilla y al bravo Colón!

Son grises las velas cuando el viento arrecia.
Son negros fantasmas en horas sin luz.
La tarde las tiñe de rojo en Venecia,
y bajo las linfas del cielo de Grecia,
parecen la alas de un pájaro azul.

Su aguda nostalgia, su senda imprecisa,
les hace, en las calmas, gemir de dolor
y arrullan tan solo sus ansias de prisa
las viejas canciones que canta la brisa
allá entre las cuerdas del palo mayor!

Oh, lienzos sagrados que ungió la distancia,
con niveas alburas con lampos de sol!
Oh, velas, que henchidas de noble elegancia
A tierras lejanas llevais la fragancia
del blanco pañuelo que dijo el adiós!

Oh, símbolo errante! Oh, ingravida tela
que habéis con la vida tal similitud!
Que todo está lejos, que todo es novela,
Que en todas las almas hay siempre una vela,
Y en todas las almas la misma inquietud.!

D a n i e l L e m a i t r e

De Administración

Para corresponder a la amable invitación del Sr. Director de LA CORREDERA, me permito por el presente artículo informar a los señores Cadetes de la Escuela Naval, interesados en el ramo de administración, sobre algunos conocimientos generales que deben tener los oficiales de esta especialidad en la Marina Colombiana, sus funciones y responsabilidad.

Nuestros oficiales de administración tienen los mismos deberes y el mismo carácter de los oficiales pagadores de la Marina Británica, de los oficiales Comisarios en la Marina Francesa y de los oficiales Auditores en la Marina Española. La diferencia consiste solamente en la denominación, ya que la organización de la Marina es de carácter internacional. Estos oficiales reciben su entrenamiento naval y hacen su curso de especialización a bordo de las unidades navales, bajo la dirección del oficial más antiguo de la especialidad.

A bordo, son los Jefes de la Administración y de la economía, secretarios naturales del Comandante y por lo regular les toca actuar en unidades correlativas a su grado, iniciativa y responsabilidad.

De la correcta rendición de las cuentas, precisión de los datos y presupuestos a su cargo, depende el buen nombre que tenga la unidad ante las altas esferas gubernamentales y esta responsabilidad obliga a exigirles el mayor rendimiento.

Sus conocimientos son variados y deben estar dotados del fino instinto de la observación que les permita captar la vida económica de los puertos que visitan para que sus informes económicos y viaje sean verdaderos y sirvan de base a la esta-

dística sobre costo de la vida que de los puertos debe llevar el servicio informativo de la Armada.

Para no extenderme demasiado anoto sus conocimientos más indispensables y que corresponden a los de mayor necesidad en nuestra naciente Marina:

a) Conocimiento sobre aprovisionamiento; b) Sobre conservación de víveres; c) Sobre menús, preparación de alimentos y sus fuerzas vitamínicas; d) Sobre hacienda pública y economía política; e) Sobre movimiento de Caja y contabilidad oficial; f) Sobre contabilidad de Almacenes y clasificación de los mismos; g) Estadística de presupuestos; h) Sobre estadística de consumo.

Las empresas industriales y comerciales, cada una en su género, tienen generalmente un mecanismo parecido y en el país, las oficinas de carácter administrativo, su organización y mecanismo es igual y está claramente definido en el Código de Procedimiento Administrativo; pero la Marina, que tiene que actuar en un medio completamente diferente al de tierra, debe tener su peculiar organización. Por lo tanto se requiere que los oficiales de administración se formen en una escuela esencialmente práctica, a bordo de las unidades y dependencias de la Armada; de lo contrario, el personal destinado a esta especialidad que no haya

AYUDE USTED A LA FORMACIÓN DE LA BIBLIOTECA DE LA ESCUELA NAVAL, REMITIENDO TODOS LOS LIBROS QUE PUEDA

«EL DANUBIO»

de Benjamín W. Cerner

Esquina de Manuel Román y Colegio

Es el Almacén mejor surtido de la plaza

Cartagena

-

Colombia.

Cartagena, la clarísima

Cartagena no es la ciudad más bella de Colombia por una simple fórmula literaria. Su belleza no es una metáfora, un ingenioso apunte de la preceptiva, para llenar una cuartilla de urgencia. La múltiple variedad de su panorama clarísimo (alba-crepúsculo y mar), duerme, con mansedumbre de leyenda, en las piedras seculares que arquitecturan su historia.

San Felipe y San Fernando, El Pastelillo y Boca-chica, centinelas de su decoro inmarcesible, guardan el patrimonio intacto de su heroicidad. Guardianes de la heredad amurallada, no han permitido

la fuga de ninguna de las virtudes que hicieron de Cartagena la villa inmortal. En ella aún viven, con sus fueros exactos, los que la defendieron del pirata inglés, y del segundo conquistador español, y los que tatuaron en sangre de siglos la magnífica epopeya del Once de Noviembre. Cartagena, para el turista, es el solar de poesía más definitivamente colombianista en la República. En ella coexisten, con presencia inobjetable, la dignidad de todo nuestro presente y el fulgor promisorio de todo nuestro porvenir. Es Cartagena la más acabada síntesis de Colombia.

cumplido con este requisito, tendrá que llegar a aprender y como consecuencia lógica vendrá la demora en las funciones y el natural entorpecimiento de los servicios por la falta de experiencia.

No dudo que buscando la colaboración de la Contraloría General de la República, con un profesorado de Contabilidad oficial para la Escuela Naval y seleccionando personal en este ramo para profesorado, se podría empezar a formar una escuela práctica de administración que en poco tiempo llegaría a un alto grado de preparación.

En la Marina Colombiana los oficiales de Administración aseguran con una fianza el manejo de los bienes que les confía el Gobierno, cuya cuantía fija la Contraloría General de la República, de acuerdo con el monto de numerario que vaya a manejar el oficial, que responde con esa fianza por la pérdida de fondos, de elementos o por el uso indebido de éstos. Motiva esta medida el hecho de que tanto las normas fiscales como las administrativas en Colombia están claramente determina-

das en leyes de la República, las cuales por no existir leyes especiales para la Marina en este sentido, cobijan su administración y por lo tanto, ellas tiene que ceñirse.

En las demás Marinas del Mundo, estos servicios forman parte de la carrera del oficial, que no tiene necesidad de fianza económica alguna, si nó que su palabra de honor y respetabilidad del uniforme que lleva lo obligan a ejercer sus funciones con absoluto decoro. Contra los infractores a las disposiciones administrativas de la Marina, el Código Penal en cada país tiene sanciones económicas y penales que sientan precedentes morales tales, que hacen que esos casos nunca se repitan.

Decoro, sacrificio y patriotismo debe ser el lema de los futuros oficiales de administración para que puedan llevar con orgullo su blanca divisa, igualmente respetable a la de las otras especializaciones.

HERNANDO GOMEZ L.,
Tte. de Nav. Almacenista General.

La felicidad



Pero, es que existe la felicidad? Todas nos hacemos esta pregunta, deseosas de contestarnos: sí! Y para persuadirnos de que estamos convencidas de que es así, pensamos: Si la felicidad es la ausencia de contratiempos y la frecuencia de satisfacciones, nosotras las muchachas la hallamos a cada paso. Una amistad sincera, bien cimentada, cuántos encantos nos procura! No puede una llamarse feliz cuando oye una voz tan amiga, tan verdaderamente amiga?

Me dirán que sí, pero que esa amistad puede no ser mañana, que la separación, las circunstancias, pueden acabar con aquel vínculo gratísimo. Y yo contesto: es cierto, la amistad es quebradiza, pero mientras se conserva es fuente de grandes satisfacciones. Tener grandes satisfacciones es ser feliz.

Otras, las mas, refieren la dicha al matrimonio. Pero el matrimonio es árbol que da frutas dulces y frutas amargas. La mujer suele ser la mejor fruti-

cultora. Ella puede lograr que todas aquellas frutas acendren miel. Muchas veces lo consigue. Cuando nó, es porque fué desventurada en la elección, porque el esposo es rebelde al sentimiento y aun al simple deber

Pero el hecho de que sean frecuentes esos casos no significa que la felicidad no exista. Lo que ocurre es que todos pretendemos que sea eterna, como si la vida lo fuera. Hay felicidades breves como hay existencias efímeras. Cuando aquéllas se prolongan en el tiempo, decimos: Fulana es dichosa; si un accidente la interrumpe, la llamamos desgracia. Mientras no haya esas interrupciones, hay que creer en la dicha. Y creer en la dicha es ser dichosa. Por eso en el camino de la dicha nos empeñamos en eliminar toda causa de dolor, como si andando por sendas de malezas y de plantas generosas, apartamos las primeras, y avanzamos entre las segundas.

PAULETTE

Somos agentes exclusivos del famoso

Calzado "PACIFICO"

de Cali

Hijos de M. FADUL

Guardiamarina Alfonso Saavedra

Se ha quemado en las ascuas de la muerte una hermosa juventud... Doblegado bajo el peso de una tragedia duerme hoy en el reposo postrero el Guardiamarina, Alfonso Saavedra.

Joven, henchido de vida y de optimismo, ansiosa su alma de aspiraciones profundas, había hallado en su ruta de marino el campo propicio para dilatar su espíritu juguetón y aventurero.

Su recuerdo enluta el corazón de todos aquellos que fuimos sus amigos y que sentimos en su ausencia el dolor sincero de no encontrarlo más.

Alfonso: Mira como tiene el mar colores de nostalgia... Mira como cubre su rostro con el ropaje gris de su quietud... No tiene altanería, se halla marchito, es tan honda su tristeza que rehusa de los vientos la caricia, de esas brisas maldecidas que le dieron la noticia de que tu no volverías...

Navegante... Mensajero de la patria... Tu buscate en la tersura de los mares una mesa gigantesca para ver rodar sobre ella los colores de tu suerte, y empeñado en tu entusiasmo te batiste con la muerte que robó inmisericorde el acerbo de tu vida y vencido por su astucia te quitó de entre nosotros ignorante de que eras, un amigo, un marino y un hermano...

Recoge en la fría soledad de tu morada el calor de estas estrofas que tienen en su esencia el amargo sabor de nuestra lágrimas.



Ha muerto un compañero... La muerte
Con su manto de tristeza y de dolor
Malogró una vida joven, trunció un alma
Y en un surco de la madre tierra
Fuso la simiente de una nueva flor.

Murió Alfonso Saavedra, el compañero y el amigo, murió.. murió..
Y las campanas lloran en sus suaves tañidos
Y las olas se duelen con espumantes rugidos
Por que murió el navegante que sus ondas surcó.

Murió Alfonso Saavedra... él conjugaba
De corrido todas las virtudes
De un buen navegante a todo renglón,
Jugaba con los vientos, dominaba
Todas las viscitudes de un fuerte aquilón.

Fero la muerte impía dió el golpe certero...
Y venciendo a la vida nos arrebató,
Al buen compañero,
Fogoso y chancero,
Ardiente, imperioso y burlón....

Al oído del nuevo Cadete

Por el Capitán de Corbeta RUBEN PIEDRAHITA A.



Hermano Cadete que llegas del bullicio de la ciudad Capital o de la paz de la provincia, con el ánimo de ingresar a esta cofradía del Mar.

Todavía copias en tu mirada los mimos hogareños y denuncian tu ser y tu sentir el ambiente de las Universidades. Ya tendrás oportunidad de oír de autorizados labios los mandamientos de esta profesión, pero no será vano empeño que cuchichee al oído algunas cosillas que si encuentran en tu espíritu terreno propicio harán que te aferres a la Marina en cuerpo y alma, con devoción, con honradez y con cariño o te moverán a rehacer tus equipajes y desandar lo andado, si es solamente un capricho de dileitanti lo que te ha impulsado hacia estas playas.

No quiero que mañana cuando la Institución te exija un sacrificio, te veas en la desairada posición de decir, con injusticia y decoro, que se te ha engañado. Quiero, pues, que sepas lo siguiente:

1o.—Que la marina es un ministerio y no una profesión lucrativa. Aquí no se busca el personal provecho sino el progreso, eficiencia y buen nombre de la Institución como objetivo inmediato y como razón suprema el bien del país.

Si el individuo progresa y mejora este progreso y mejoramiento han de ser profesionales y en última instancia ha de ser aprovechables por la Institución de la cual haces parte.

2o.—El individuo, como ciudadano libre desaparece para convertirse en la rueda de un gran engranaje, gobernado por reglamentos y ordenanzas de las cuales no puede separarse. Toda denominación política se extingue y solo queda una sola preocupación: EL SERVICIO.

3o.—La subordinación es la primera virtud. Subordinación total e irrestricta a la Reglamentación vigente y a la autoridad jerárquica. Es posible que en muchos casos no se esté de acuerdo con lo dispuesto o con el orden existente, pero si quien tiene autoridad, toma responsabilidad y mando, es necesario obedecer al punto.

4o.—Espíritu de Sacrificio. —Si el papel primordial del Oficial es inculcar en el ánimo de sus subordinados el menosprecio de sus gustos, comodi-

dades, bienes, aficciones y aun la vida misma cuando el servicio lo requiera, lógicamente se supone que tal Oficial debe ser adornado por dicha virtud en grado eminente.

El militar siempre debe mostrar al civil el camino en este sentido.

5o.—Lealtad— Si no se es leal no se puede ser militar, ha dicho alguien, y yo añado que ni siquiera se puede vivir en sociedad. Ser leal y al mismo tiempo tener franqueza y carácter son atributos masculinos y requisitos fundamentales en la Carrera Naval.

La deslealtad es opaca y rastrera y no cuadra a la gente del mar acostumbrada a mirar alto y distancia.

6o.—Compañerismo—Nuestro trabajo exige que laboremos codo con codo y esto requiere una buena dosis de compañerismo. Cuando se carece de armonía y de colaboración en el trabajo, no es posible crear nada de provecho.

El Cadete de hoy llega a una organización en donde se ha hecho de esta virtud un culto, una noble religión de la cual no es fácil desligarse. Sin riesgo de errar, podemos decir que este sentimiento de Unidad es más fuerte aquí que en cualquier otra organización del país. A veces se confunde el compañerismo con la contemporización y la alcahuetería, pero aquella gran virtud es diametralmente opuesta a estos vicios que tienen carácter delictuoso.

Tampoco es compañerismo el espíritu gregario, vulgo, rosca, que con fines aviesos cubre a la manera de una densa niebla los defectos y errores colectivos.

7o.—Sentido de dignidad.—La obediencia de los subordinados depende en gran parte de la autoridad moral de quien manda. El ejemplo propio y la influencia que ejerce la propia dignidad, son los mayores elementos constituidos de la autoridad moral porque sitúan a quienes los posee en un plano eminentísimo.

Las situaciones poco airosas aun en los actos más insignificantes de vida no cuadran bien al oficial. A quien porta un uniforme, a quien no va repre-

sentándose únicamente a sí mismo sino lleva el nombre de una institución no le son permitidos ciertos detalles que pasarían inadvertidos en un ciudadano de la calle. De allí que aun los actos de la vida íntima, las relaciones sociales, etc., hayan de ser para el oficial motivo de la más cuidadosa revisión.

8o.—El estudio de las materias profesionales debes continuarlo por costumbre cuando seas oficial. —Jamás se logra estar al día con la profesión y el trabajo más provechoso es el que hace uno mismo.

Es necesario que seas ambicioso profesionalmente, que no te contentes con lo que otros reciben que aspire y logres lo mejor y más alto.

El hombre satisfecho profesionalmente es un fracaso y da sensación de timidez y de apocamiento.

9o.—La noble ambición que he puesto ante tus ojos es inseparable de la honradez. Que repugnante es el espectáculo de un ambicioso sin escrúpulos y sin moral.—El que quiere ascender en su profesión sin poner de su parte buen acopio de inteligencia, de tenacidad y de constancia, llegará a ser lo que en lenguaje llano denominan despectivamente un audaz y podrá alcanzar algunos éxitos pasajeros pero no dejará de ser Don Nadie.

No olvides que el militar ni se ofrece ni se esquivo y que la intriga solo revela carencia de capacidad.

Cuando para escalar posiciones no se cuenta con los recursos que nos brinda la dignidad, la inteligencia, la constancia y el carácter, entonces algunos esgrimen la intriga. Pero oído bien, no van muy lejos.

10.—Ganarás un sueldo que te permitirá vivir decorosamente si lo dedicas a satisfacer las necesidades y no a fomentar los vicios. Al pisar los umbrales de esta carrera debes deponer toda ambición de dinero. Para la profesión Naval precisa haber

nacido un poco romántico, un tanto idealista y quijotesco. Al fin y al cabo todo en la vida no ha de ser un puñado de monedas.

11.—Debes tener una entereza a toda prueba y hacer uso de tu propio criterio. Debes exponer tu manera de pensar cuando se te solicite y debes hacerlo con valor y con personalidad. Claro está que si el superior ordena algo distinto, el único camino que te resta es cumplirlo. La disciplina militar sería imposible de otra manera.

12.—Debes tener por la carrera Naval, orgullo, cariño y entusiasmo. A veces encuentra uno en vida gentes que no sienten agrado por su profesión, y a quienes no entusiasma lo que han elegido como motivo de su actividad. Yo siempre he creído que los horizontes que se ofrecen a un hombre activo y acucioso son ilimitados y entonces no hay razón para buscar una ocupación que no satisfaga. Además en ninguna actividad se puede progresar si faltan estos tres requisitos.

13— Yo creo que es un honor para el Oficial Naval recibir sus ascensos y promociones por méritos merced a su esfuerzo para hacerse acreedor al nuevo puesto o para mostrarse capaz de desempeñarse en el que tiene o para subir hasta donde quiera según sus dotes personales así lo determinen.

Debe tener siempre en la mente que nuestra actividad profesional ha de ser un esfuerzo desvelado y constante por mantener nuestra eficiencia en cada puerto y en cada grado. —La antigüedad sola es apenas un requisito para nuestro avance y es en verdad el menos importante.

En la vida civil el oficial no es lo mismo, pues allí intervienen otros factores que no indican precisamente eficiencia en el agraciado

14.—Porte individual.— El hábito hace al monje, dice un viejo refrán y nada que produzca peor

La Fábrica de Calzado "LA CORONA"

Fabrica Modelos Especiales

Para la Marina Colombiana

EL CORTE AMERICANO

Agencia Exclusiva. - Calle de el Porvenir-No. 60

impresión que un militar desaliñado, pues hasta las condiciones morales de un individuo parece que se reflejan en su ser exterior.

En todo caso no hay que echar en olvido dos cosas. Primera: El comando no se hace sino a base de respeto y jamás inspiran respeto el desaseo, el desaliño y en general el mal vestir. Y segunda: la carta de presentación que llevamos para las personas que no nos conocen es: **EL PORTE INDIVIDUAL.**

15.—Sé fuerte físicamente. —La resistencia corporal es condición sustantiva para el buen desempeño en el mar.

La Institución Naval brinda inapreciables oportunidades para ser sano y fuerte. Cuatro años de régimen escolar y luego la vida ordenada y metódica de los buques son suficientes para endurecer el cuerpo. Lo único que se requiere de tu parte es bien sencillo: **VOLUNTAD.**

16.—Sé reservado y no des pábulo a cierta crítica que todo lo destruye y nada edifica.

Comentar en todas partes los casos del servicio

da idea de un complejo femenino y por otra parte revela poco seso en un militar.

Al criticar actuaciones, mide y pesa cuidadosamente las circunstancias, colócate luego en el plano del criticado y estoy seguro que tu crítica bajará de tono.

17.—Amor a la responsabilidad.— Desde la Escuela empieza a relievase esta cualidad que es una de las mayores virtudes militares de todos los tiempos y que constituye un requisito fundamental de mando.

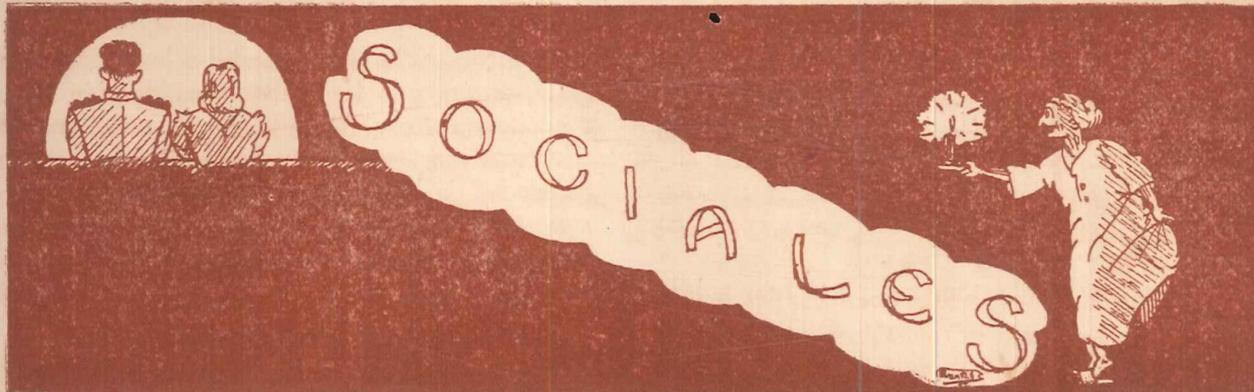
Nace de la confianza en las propias fuerzas del estudio desarrollado de cada situación y del espíritu de empresa y de iniciativa que debe tener todo hombre investido del mando.

Sin pretender abarcar todo el credo de un buen oficial de Marina, creo que lo expuesto es lo primordial. Si estas cosas están dentro de tus capacidades, adelante Cadete y buena suerte. Si no lo estás emprende tu regreso y no pierdas tu tiempo. Serás una carga para la Marina, una molestia para nosotros y fracasarás irremediamente.

ASUNTOS INTERNACIONALES

Bajo este título abriremos desde nuestro próximo número una interesantísima sección donde se ventilarán temas de carácter internacionalista. Se darán a conocer documentos importantes y será sin duda una sección de marcada importancia para nuestros lectores. — **LEA NUESTRO PROXIMO NUMERO**

Quiere ser elegante?
USE
CALZADO BEETAR



Cocktail - Party

Para el sábado 15 del presente mes, y con motivo de la entrega de uniformes al nuevo contingente de cadetes, habrá en los salones de la Escuela Naval un Cocktail-Party al que asistirán las más esclarecidas damas de la sociedad cartagenera.

Tradicción ha sido en los anales de la Escuela darle así una resonancia considerable al hecho de ver ingresar ya en forma definitiva a un nuevo grupo de jóvenes colombianos dentro de las filas de la Armada Nacional. Y muy lógico también que sociedad entera, en especial la de este hermoso puerto, impregnada de belleza y de mar, se asociara en forma activa al acontecimiento. Los que esa fecha vistan por vez primera los immaculados colores del marino, serán sin duda en épocas futuras los que lleguen a escribir gloriosas páginas de historia sobre el tablero gigantesco de los mares.

Muchos han sido los preparativos y es de esperarse así que la fiesta resulte por todos sus aspectos magnífica.

Amenizará la noche la afamada orquesta Caribe.

Han sido invitadas las siguientes señoritas:

Gloria Delgado, Elida Martínez, Evelia Porto, Aida Porto, Kali Méndez, Judith Porto, Angelina Vélez, Dora Clement, Morayma Piñeres, Colombita Pérez, Polly Vásquez, Etna Yepes, Gladys Nieto,

Paulina Gómez, Bertica Gómez, Merce Osorio, Cecilia Torres, Elicia Piñeres, Josefina Piñeres, Leonor Tono, Lucila Porras, Cristina Gómez, Josefina Pareja, Alicia Stevenson, Paulina Castillo, Carmen Alicia Jiménez, Elida Pareja, Numa Camargo, Olga Carazo, Sonia Escallón, Aurita Pareja, Margarita Herrera, Graciela Arango, Rosalba Galofre, Blanca Ballestas, Sara Lemaitre, Victoria Juan, Cecilia Juan, Yoconda Vélez, Zoila Martínez, Julia Méndez, Elsa Vélez, Ofelia Vélez, Mary Clement, Aida Piñeres, Isabel Morales, Teresita Trores, Rebeca Porras, Amelia Gómez, Josefina Gómez, Paulina Pareja, Cecilia Araújo, Ruby Ripoll, María Josefina Bustos, Merce Stevenson, Berta Castillo, Amelia Méndez, María Teresa Grau, Aura Carazo, Rosita Herrera, Constancia O'Byrne, Berta Gerdis, Maruja Puche, Teresa Vergara, Delfina Vergara, Merce Torres, Alicia Araújo, Ofelia Díaz, Bellita Gómez, Hil da Gómez, Ligia Lequerica, Lola y Aida Bozzi, Carolina Pérez, Merce Osorio, Magola y Yolanda Azuero, Beatriz Grau, Anita Gómez, Dalis Villareal, Dalila Visbal, Teresita Román, Ana Camargo, Merce, Susana y Aida Segovia, Merce Macía, Rebeca Porras, Rebeca Vergara, Carmen Alicia Pareja, Ketty y Cecilia Armenta, Yyrian y Julieta Vélez, Matilde Lengua, Luchy Méndez.

Viaje de Entrenamiento



Según lo dispuesto por el Ministerio de la Guerra, en los días 20, 21, 22, 23 y 24 de abril se llevaron a cabo los ejercicios aereo-navales, tendientes a dar una práctica instrucción al personal de la Escuela de Cadetes. Las operaciones se realizaron en combinación con las fuerzas aéreas y con el concurso de varias de las unidades de la Armada.

Las unidades que tomaron parte fueron las siguientes:

Destroyers.
Cañoneros.
Motoveleros.

Por parte de la Fuerza Aérea tomaron parte máquinas "Falcon".

Para los ejercicios se hizo la siguiente distribución del personal de oficiales: Capitán de Corbeta Lius A. Baquero Herrera, Comandante en jefe. Capitán de Corbeta Rubén Piedrahita, jefe de la Escuadrilla de mar. Teniente de Navío Luis Carlos Guzmán, jefe de Comunicaciones. Sub-teniente de Navío, Luis F. Velásquez, oficial de Estado Mayor; Sub-teniente de Navío Jorge Berrío, jefe de armas submarinas; Sub-teniente de Navío Carlos Muñoz González, jefe de artillería naval. Sub-teniente aviador Torres, jefe de la Escuadrilla aérea.

Ceñidos al programa, el día 20 a las doce del día se iniciaron las operaciones. Tres máquinas Falcon, comandadas por los sub-tenientes Torres, Sendoya y Lozano, decolaron en la bahía de Cartagena y comenzaron el patrullaje dentro de las zonas marcadas. A la una de la tarde, se hacía a la mar el motovelero "Padilla", llevando a bordo algunos cadetes de los cursos superiores. El motovelero estaba comandado por el Capitán de Corbeta Jorge Palacio y partió rumbo a Santa Marta. Tan pronto abandonó la bahía, fue patrullado constantemente por las naves aéreas. Los trabajos a realizar a bordo se llevaron a cabo con toda normalidad cumpliendo las siguientes indicaciones: prácticas de navegación a la vela; prácticas de navegación astronómica, determinación de amplitudes y azimutes, latitud meridiana, líneas de posición y llevar la derrota calculada; además de los diferentes trabajos de marinería que continuamente se presentaban a bordo.

El segundo día fue de intenso trabajo. Los

tres Falcon iniciaron sus vuelos a las seis de la mañana, patrullando las zonas de navegación para las unidades de mar. Por espacio de tres horas recorrieron el mar en diferentes direcciones, regresando alrededor de las nueve, para reanudar sus trabajos a las doce por espacio de tres horas. Solo a las 6 de la tarde acuatizaron definitivamente en la Bahía de Santa Marta.

A hora desconocida, el A. R. C. "Sucre", había zarpado de Bocachica con rumbo a Santa Marta, comandado por el Sub-teniente de Navío Francisco García. La maniobra consistía en prácticas de alcance y defensa entre los diferentes buques. El "A. R. C. Caldas" zarpó de Cartagena con la consigna de dar caza al "A. R. C. Mariscal Sucre" ayudado por la aviación. El "Sucre" fue localizado rápidamente por los aviones quienes transmitieron al "Caldas" su posición; se sucedieron las maniobras de ambas unidades y el "Mariscal Sucre" logró internarse en una de las bahías de la costa defendiéndose así en forma sobresaliente de la persecución del "Caldas".

A bordo del "A. R. C. Sucre" viajaron numerosos cadetes quienes practicaron: navegación por estima y astronómica; determinación de rectas de sol, llevar la derrota calculada, y persecución, ataque y defensa con artillería de 76 mm.

Luchas aero-navales, en condiciones de imprecionante realidad se desarrollaron durante el día 22, cuando los tres aviones Falcon fueron destinados a explorar la zona número 3, con la consigna expresa de atacar con cargas de ejercicio, los buques que se encontraran sobre la superficie.

Más o menos a las 9 y media de la mañana, la escuadrilla se desarrolló con precisión y armonía. Acababa de descender sobre el "Mariscal Sucre" y en los momentos en que se disponía a tomar altura, uno de los aviones, el Falcon 128, piloteado por el Sub-teniente Ernesto Sendoya Horta, intentó virar en media vuelta sobre el objetivo. La máquina perdió estabilidad y se precipitó al mar a unos 20 metros de la proa del buque "Mariscal Sucre". El aparato al caer hizo explosión y desapareció de la superficie. Solo eran visibles los flotadores.

Precipitadamente, al ver la catástrofe, la tripulación del "Mariscal Sucre", emprendió las maniobras tendientes a prestar los primeros auxilios o al menos a rescatar los cadáveres de los aviadores. El mar estaba tempestuoso y el avión se había hundido. Se arriaron numerosos botes, y no pocos de la tripulación se arrojaron al agua con el ánimo de llegar hasta las cabinas de los aviadores y desatarles sus ligaduras. Pero la furia del mar hacía imposible el mayor de los intentos. Se quiso salvar la máquina haciéndola firme con cabos, pero un golpe de mar destruyó todo el trabajo hecho y se precipitó al fondo del océano. Concluida en esta forma la maniobra de rescate, la tripulación del "A. R. C. Mariscal Sucre" luciendo su traje de parada rindió los honores a los aviadores desaparecidos. Entretanto, volaban escuadrillas aéreas sobre el punto donde había desaparecido el Falcon 128. Mientras esto sucedía, el "A. R. C. Caldas" que había zarpado de Santa Marta a la máxima velocidad después de recibir un informe sobre la posición del buque enemigo, procedió a la persecución, ataque y alcance del blanco con munición de tipo reducido.

El viernes 23 se hicieron una serie de maniobras aero-navales de gran similitud a las que ya antes se habían adelantado. Los aviones exploraron la zona de rutina número dos y atacaron con bombas los barcos que se encontraron en la superficie, siendo uno de ellos un torpedero tipo "Caldas". En este día se hizo la maniobra de ataque de submarino lanzándose numerosas cargas de profundidad.

Una vez el motovelero llegó al puerto de Santa Marta se efectuaron algunos cambios dentro de la tripulación, con el objeto de que los cadetes efectuaran también prácticas a bordo de los buques.

La Dirección General de Marina, ordenó que el sábado 24, los buques "Caldas" y "Mariscal Sucre", rindieran los honores militares correspondientes al Sub-teniente Sendoya y al mecánico Díaz,

víctimas de la catástrofe aérea del 22 de abril. La posición del sitio del accidente fue la siguiente: Latitud: 11 grados, 9 minutos Norte. Longitud: 74 grados 34 minutos W.

Los buques llegaron al sitio de la catástrofe y se procedió a rendir honores. Todas las tripulaciones vestían traje de parada. Estando formado el personal en popa, el Capitán de Corbeta Luis A. Baquero Herrera, Comandante de la Base Naval de Cartagena y Comandante en Jefe de las Maniobras, pronunció las siguientes cortas pero emocionadas frases:

"Señores Oficiales, Cadetes, tripulación del "A. R. C. Caldas":

En este momento, que recordaremos siempre con profundo respeto y emoción, la Armada Nacional rinde el homenaje póstumo al aviador subteniente Ernesto Sendoya y al mecánico Jorge Díaz, muertos en cumplimiento del deber durante las maniobras. . .

Al rendir este homenaje emocionado a nuestros hermanos del aire, caídos por un golpe del destino, ofrecemos un tributo al cumplimiento del deber, al celo que no conoció las fronteras de la propia vida, para sacrificarla en aras de la patria.

Marinos: Leamos en este trágico idioma del dolor como cualquier sacrificio es nada, cómo la vida misma carece de valor cuando el honor de la Armada o el amor a la patria nos la piden'.

Las sirenas y los pitos de guerra de los buques llenaron el mar con sus toques tenebrosos. Se dispararon las salvas reglamentarias y todos los marinos con las gorras en alto despedían para siempre a los que fueron sus hermanos en las armas colombianas. Sobre el mar quedó flotando una corona de claveles mientras en el cielo se escuchaban los motores de una escuadrilla de aviones que fue dejando caer sobre el mar un manojo de rosas.

Cumplida la ceremonia, los barcos hicieron rumbo a Cartagena, dándose por terminadas las maniobras.

ALMACEN ESPRIELLA

SIEMPRE LOS MEJORES ARTICULOS PARA CABALLEROS

Exija Camisas ' ' P A R K ' '

TELEFONO: 27-01

Directorio Profesional

BOLIVAR FRANCO PAREJA

Materiales de construcción — Tel. 20-60.

CARLOS ARTURO PAREJA

— Abogado —

Oficina: Edificio de la Compañía Colombiana de Tabaco — Tercer piso, No. 38 — Tel. 9901.
Negocios civiles, penales y administrativos.

DR. LUIS CARLOS GUERRERO

Cirujano Dentista

DR. MIGUEL BORGE ESCOBAR

Médico Cirujano

Especialista en órganos de los sentidos.

ALFREDO ARAUJO GRAU

— Abogado —

Calle de la Estrella No. 110 — Tel. 25-86.

DR. RAFAEL A. MUÑOZ

— Médico cirujano —

Cartagena

Horas de consulta: de 10 a 12 y de 2 a 5 p.m.

ALBERTO H. TORRES

— Abogado —

Cartagena — Oficina: Edificio de la Compañía Colombiana de Tabaco. — Tel. 28.47.



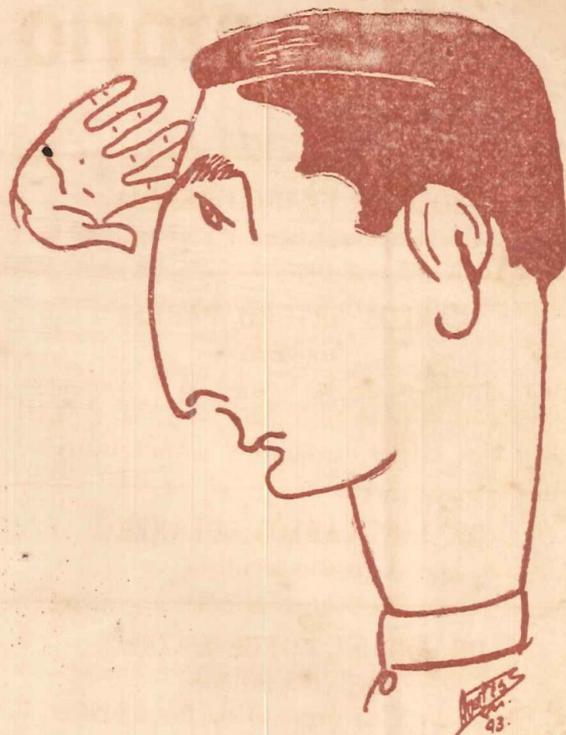
AL PAÑOL DE COSAS VIEJAS:

- Las levantadas a las dos de la mañana de la 1a. División.
- Los cuentos novelescos del director.
- Los antiguos brigadieres de sección.
- El amor de los cadetes.
- Las relaciones de Castel-Withe.

San Roque

"Personaje a Bordo"

Nuevamente !



El chiste

(Dedicamos este artículo, como una prueba de verdadera amistad, al mas chistoso de los brigadieres: Floro.)

● Chiste en general es casi siempre un cuento corto que tiene la finalidad de hacer reír. También se le conoce dentro de la terminología común con el nombre genérico de chispazo.

Los chistes se dividen en chistes buenos y chistes malos, aunque abundan los malísimos (especialmente en el tercer piso).

En cuanto a su coloración se dividen en: verdes semiverdes e incoloros. En cuanto a su redacción se dividen en: finos, ligeramente finos y ásperos, estos últimos, aquellos que martirizan las leyes de la sintaxis. En la historia del chiste colombiano hay figuras sobresalientes en el arte, como Soto Borda y el general Bustamante. De este último anotamos sus postreras palabras: "Lo único que os pido amigos míos es que cuando yo muera no me vayan a enterrar vivo" y expiró.

● De Borda cuentan que habiendo tenido una cita con una encantadora chica (en Cartagena: pelada) tuvo la mala suerte de encontrarse con unos amigos que lo invitaron a tomar unas copas de ron.

Ya estaba bastante COPETON cuando llegó la hora de la cita y salió velozmente hacia el lugar indicado. Con la carrera se le revolvió el ron y le vino un vómito terrible. En tal situación estaba cuando llegó su dulcinea y le dijo:

—Pero Clímaco, qué es esto?

—Nada mi amor; te esperaba con un "ancia" loca.

Este es un ejemplo de un chiste bueno, incoloro y fino; Veamos otra división: Es decir uno malo y ligeramente fino.

Le dice el hijo a la madre:

Mamá, esta noche no me esperes.

—Por que "mijo" para donde vas?

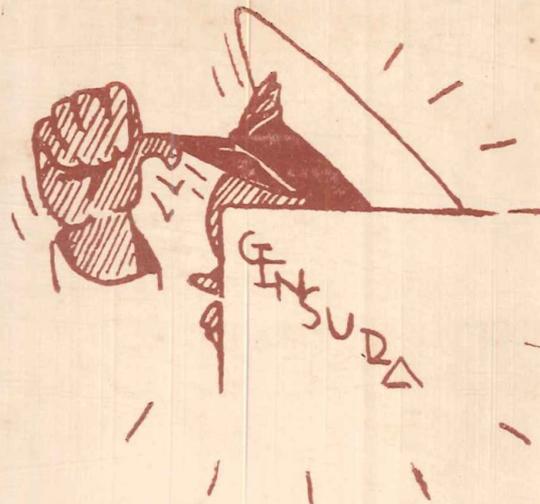
—No mamá, fue que ya vine . . .

Ahora, el lector que quiera ejemplos de las otras divisiones, es decir de los malísimos, verdes, semi-verdes, ásperos etc. puede escribir a la siguiente dirección: Florindo Floro — Calle del Ramillete — Escuela Naval.

Muchas gracias señoras y señores, H. B. C.

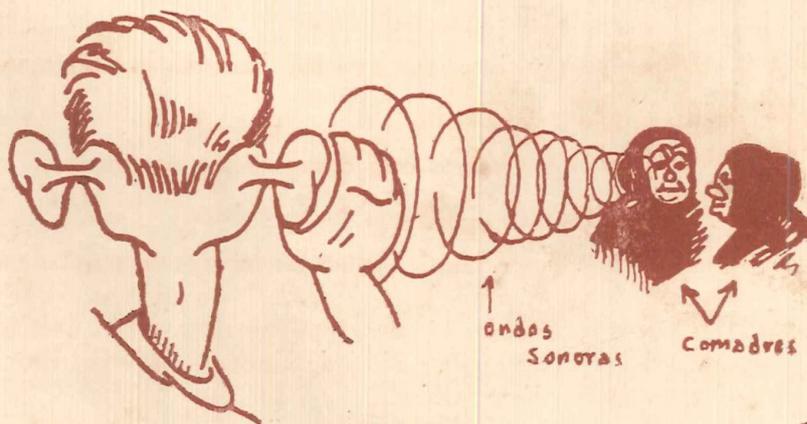
SE RUMORA:

- Que el Cadete Largacha ha solicitado su baja por "deterioro" y tiempo cumplido en el servicio
- Que el astrónomo que anunció el cambio de luna para primer año manifiesta que no se efectuará hasta el próximo trimestre.
- Que el cadete Holguín reemplazará a la pulga en la enfermería.
- Que ya llegó a la Escuela el perro de San Roque (Barreto)
- Que el cadete Fermín Bernier cantará "CONTIGO" el día de la fiesta.
- Que Burgos fue protagonista de "Lo que el viento se llevó".
- Que los cadetes muy chiquitos se pierden en Annapolis...
- Que el Cadete Puentes estafó a Magin. Le cambió un diente por un pistero.
- Que los chistes mas malos no son los de Flórez... Son los de Marejú.
- Que la mayor delicia es tener el brigadier de 1^a sección enamorado.
- Que para bien del proletariado dentro de poco se van... los brigadieres.
- Que Palais al llegar de Santa Marta exclamó: "ME MAREO..."
- Que Gerdtz tiene gasnas de conseguirle una novia a otro...
- Que el decreto sobre matrimonio hizo estragos en la Escuela.
- Que Romero dejó muchas "esperanzas" en Pal mira.



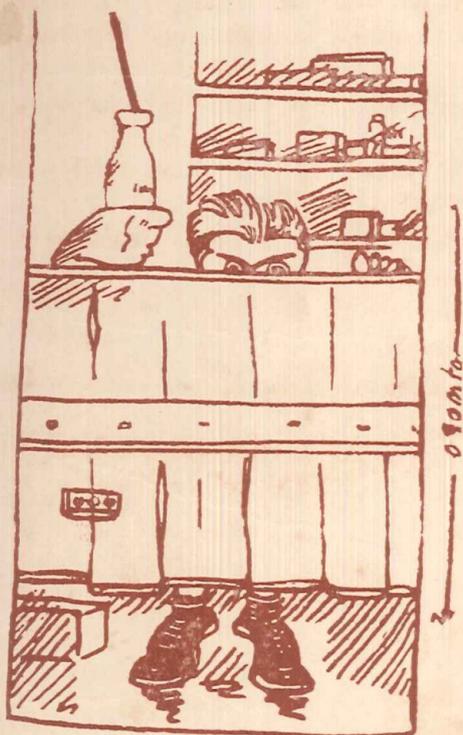
Vamos por partes...
Eso se arregla en...

- Que Castañeda es pariente del cadete Rodríguez...
- Que el niño de Jerez montará el día de la fiesta la yeguita andaluza de rejona, e irá acompañado del alguacil y las mozas mas fermosas del poblado.
- Que Erasito está mas caido que una hoja de otoño.
- Que en la Escuela no hay solo ocho Alfereces... HAY NUEVE...
- Que levantarse a las 2 de la mañana es lo mismo que no dormir.
- Que al director de la Revista le fascinan las "ESTRELLAS".
- Que las rodillas de Tulio Aurelio están en reparación.
- Que Esculapio, "NO COMIA, NO DORMIA, Y EL AMOR LO CONSUMIA"; Ahora come...

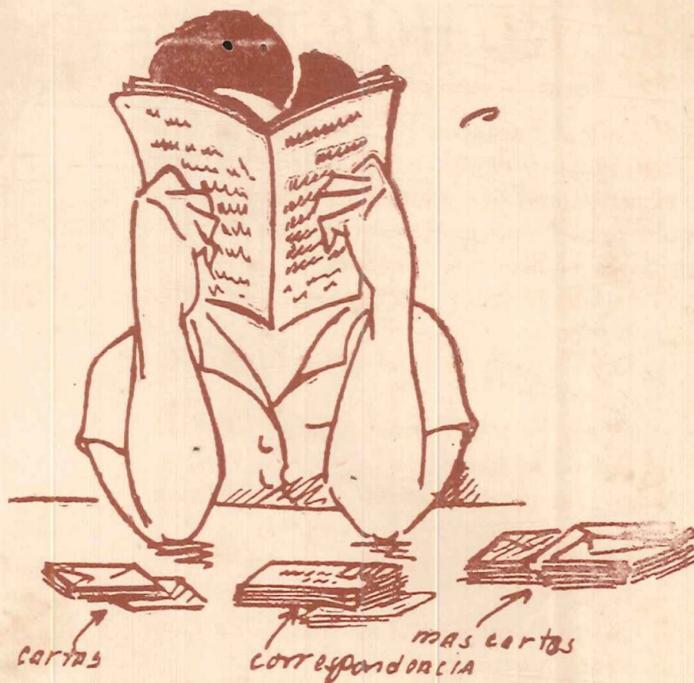


Juan Gotera

ORDEN DEL DIA, PARA HOY...



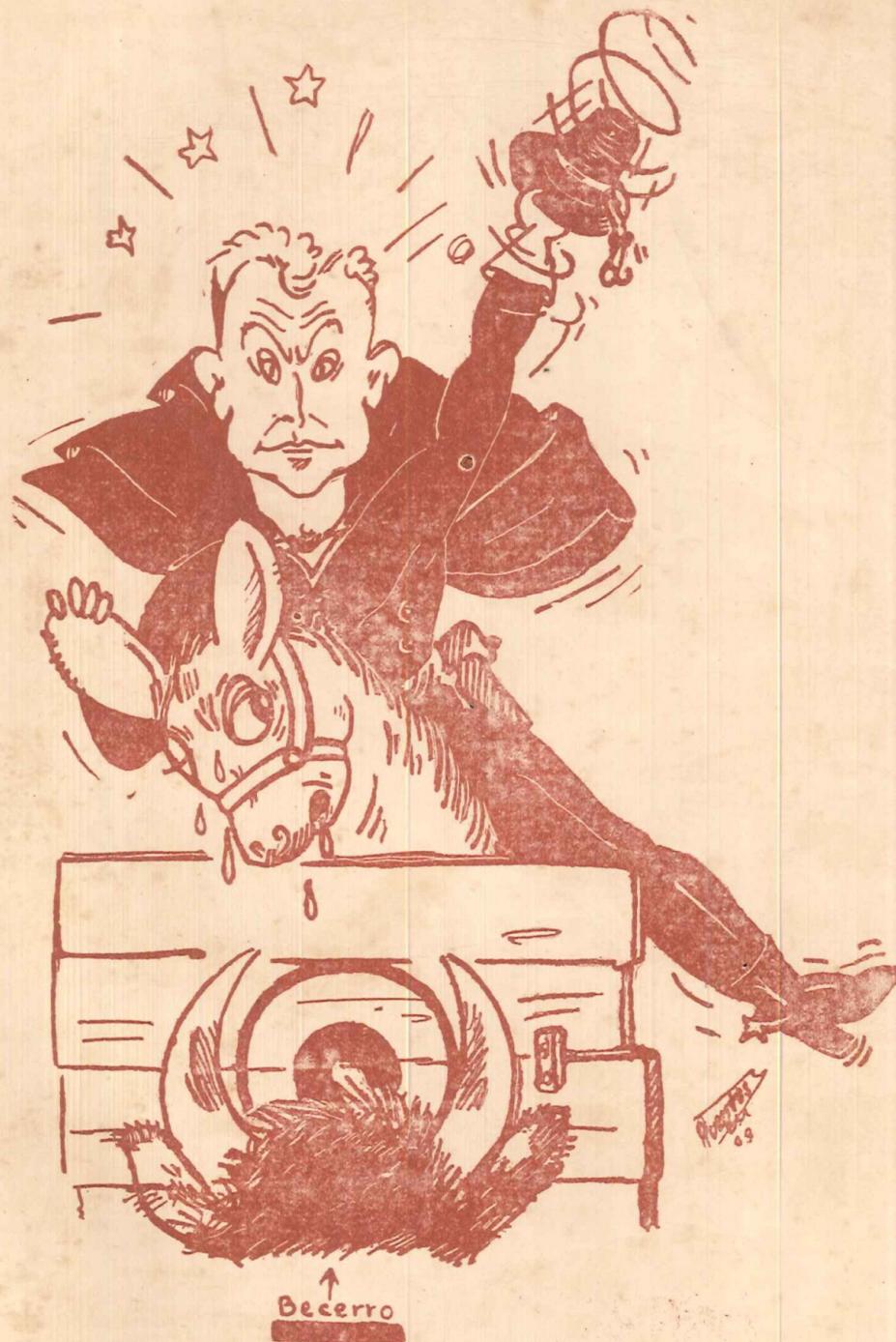
- Cantinero...!!
- Firmes...!!
- Cantinero...!!
- Firmes.
- Dónde está?
- Al lado suyo, mi brigadier...!!



SE RUMORA

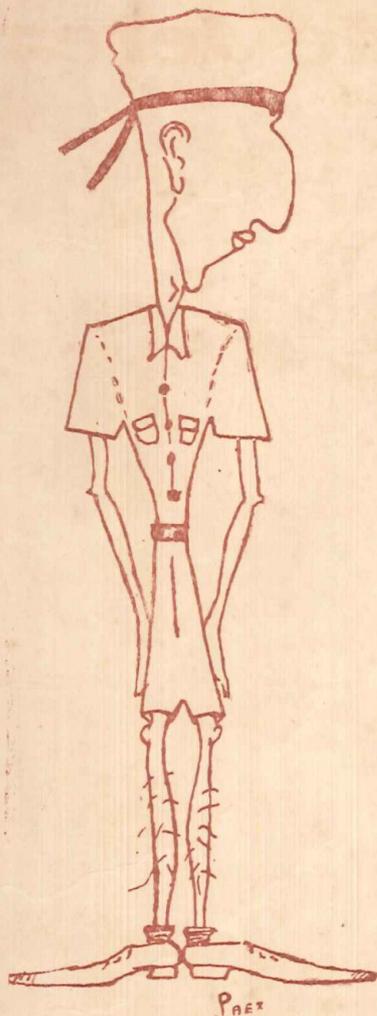
- Que Pachoso es el íntimo amigo de FAUSTINO; por aquello del parecido).
- Que Hans von Giverens von Gurtzhzfw se está PORTando muy bien.
- Que Floro lleva ya tres llamadas por teléfono... y con éxito.
- Que ya los brigadieres tienen sus madrinas de grado... Quien fuera adivino!
- Que a Lilo le gustan las rubias mas que las morenas.

¡Olé ... El niño de Jerez!!



Brindo ete toro a la mujé que quero; yo, el mozo maz forajido del poblado y el maz atrevido del cortijo.

Firmao y rubricao: NIÑO DE JEREZ



Llanero Solitario.

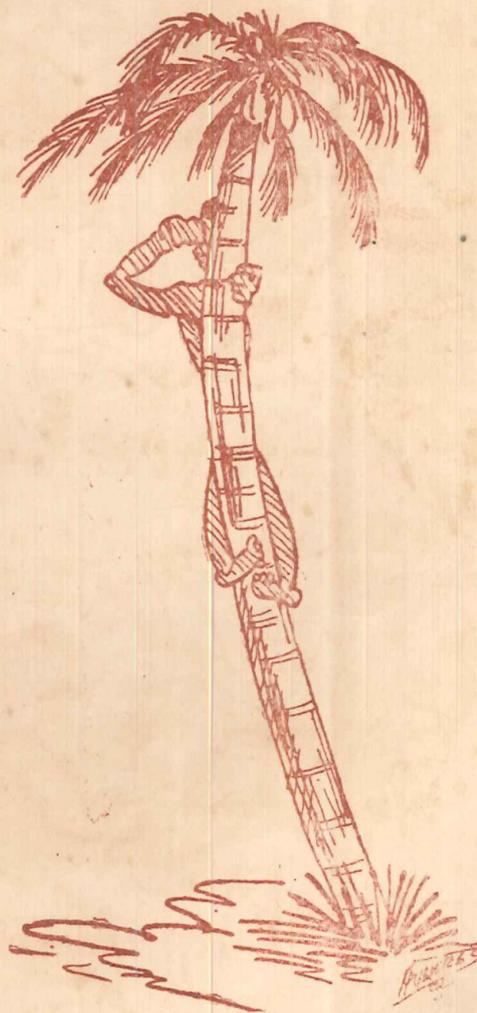
SOLICITAMOS...

- Que Rafa Morales no grite tanto.
- Que Floro no eche chistes...
- Que Lilo no acapare las chinas...
- Que Hans no tome mas Cofee with milk...
- Que el cantinero sea mas complaciente.
- Que Florindo no monopolice el radio.
- Que haya menos jugadores de Walley-ball, para evitar así IRAS
- Que no se tomen las Coca-Colas...

SABIA UD....

- Que Pachín encontró lo que había perdido? (Felicitaciones.)
- Que el director de CORREDERA perdió lo que había encontrado? (sentido pésame.)
- Que Erasito ya no levanta ni un suspiro? (Terrible situación).

- Que Pachoso BERTIginosamente se cayó? (consecuencia lógica).
- Que Troncoso es español? (Camino de Sibaté).
- Que Castañeda cayó y volvió a levantar? (Eres un valiente).
- Que Rafa aun insiste...? (El que no llora...).
- Que Vargas y Vásquez corren en parejas? (Cara y sello muchachos...!)
- Que Lilo encontró en el Club Popa su Dulcinea? (Bien dice el refrán: "Viento en popa...")
- Que la Escuela también levanta presión? (Silencio Floro!!!)
- Que Barrera es de la capital de Bulgaria? (A Mal que no tiene cura...).
- Que se agotó la grasa en el armerillo? (Pobre Garchía...).
- Que hay un cadete que se llama RENE PALAIS DE ORBEGOIS?



Grande Goletto...!! Juuuuuuuuuuu! Bum, Bum...
Bum... juuuuuuuuu

Sección Cómica

Flores y Rosas

Esta sección está a cargo del reputado y cono- cidísimo "chistósofo" don Roso Floro y Los Clave- les, natural de Florencia y amigo entusiasmado de la buena vida.

A petición de muchos de nuestros lectores, te- nemos el gusto de presentarlo desde este número de nuestra revista con la garantía completa de su éxito; para ilustración damos a conocer los rasgos mas sobresalientes de su risueña vida.

Nació un 30 de Febrero de 1.9???. Cursó sus pri- meros estudios en Jardín, floreciente ciudad antio- queña. Pasó a estudiar botánica en Florencia don- de recibió el grado de odontólogo...

La correspondencia mantenida con el reputado Chaflán le abrió nuevos horizontes y viajó a los Estados Unidos para entrevistarse en Méjico con el famoso Cantinflas.

Entre nosotros quizá es desconocido, pero sus in- mensos estudios de "chistosofía" nos lo acreditan como hombre de grandes protuberancias en el arte de la risa.

Como información damos a conocer que su vida preciosa se halla expuesta...; por qué? Ya lo sa- brán los lectores que gustan de nuestra revista:

Y ahora señoras y señores, escuchen a Floro, el mas florecido de todos los florindos.

Jóvenes, buenos días... Quieren reir? Les con- taré entonces algunas anécdotas de mi vida... y



Jsucito mío; antos no pues...



Pasando el páramo — Enero de 1.943

les haré algunas preguntas que sin duda Uds. sa- brán contestar:

En que me parezco a Adam?... En que ando mucho con PARRA.

Cuál es el colmo de un supernumerario?... Sa- car la mesa para el pago.

El colmo de Perico?... Leer el Tesoro de la Juventud.

Ahora un cuento: Cierta día se acercó un ca- dete a un Teniente y le dijo: Permiso mi teniente voy a la Enfermería por que me duele la cabeza... Y el Teniente le contestó: Cual, la de ejercicio... o la de guerra...

Le preguntaron una vez a los cadetes: A quien preferís: a Barrabás o a Amezquita?... Y un re- cluta espiritual contestó: AL BARRABAS DE AMEZ- QUITA!!!

Estaba un cadete en un exámen y le preguntaron: En cuantas partes se divide el craneo?... —Depende de la volcada... profesor.

Y me despido señores por que tengo que almor- zar... Ya comprenderán lectores por que tenemos por la vida de nuestro cómico Cantinflas criollo...

Cosas de ayer, de hoy y de mañana

Amor, amor, azote de la humanidad, cuánto se ha escrito, a cerca de tu anatomía, cuánto se ha ponderado tus hechizos, y cuánto también se ha dicho y se dice contra tí. Por eso yo no diré nada, tan solo me limitaré a considerarte como un par de fuerzas que iguales y con distinto punto de aplicación, hacen de la vida una verdadera cupla perturbatriz del género humano, que gira al rededor de los polos opuestos del SI y el NO.

Ya veo las caras llenas de ira que ponen todos aquellos abonados al tema pues de seguro esperaban que mi inspiración se derretiría en lluvia de acarameladas expresiones en lugar de esa indigestión matemática de que he sido víctima hace un momento. Pero discúlpennme Uds., pues se debe tan solo a que tengo delante de mí las conferencias de Artillería y... Hubiera querido seguir con mi propósito de no decir nada, ni en pro ni en contra de "esa bendita palabra" tan estropeada al través del tiempo y las edades, pero me han entrado unas ganas de meter la cucharada, que a pesar de todo lo bueno, o malo, que tenga convengo en afirmar que es lo mejor que existe como emocionante sobre el globo terráqueo; verdad estimado Poete Mantilla?

Si señores, no hay como las inyecciones de ese elixir, para quitar el aburrimiento de la vida, la pesadilla del Planton y la fatiga de una infantería marca Lunes.

Y a propósito han visto Uds., a un cadete verdaderamente enamorado? Nó, claro que nó, porque esos que voy a enumerar no se deben clasificar entre los enamorados sino entre los que el amor no tardará en enviar al manicomio, y qué bendita locura esa! que lo diga si nó, el que haya oído a "Pachín" lanzando al aire sus trinos, en esas tardes languidas, todas llenas de ojeras y de desteñidos arreboles; el que haya tenido la oportunidad de saborear uno de esos chispazos marca "RAF", o sencillamente aquel que haya localizado a **DAKI** en el radio. Aquí respetuosamente solicito se me concedan 5 segundos de intermedio.

Hablemos pues de los cadetes verdaderamente enamorados y veamos como se comportan en la intimidad; ante todo hay que afirmar que son muchos, pero hay que descubrirlos pues están escondidos bajo el velo de su propia pasión, son (con perdón de los señores ingenieros) como calderas

cuyas válvulas de escape están obturadas, sí, son volcanes que arden en su entrañas sin dejar traslucir en su superficie, ni siquiera el humo de sus reacciones, por eso hay que mirarlos más de cerca, observarlos con curiosidad y atención y vaya si es un trabajo grande y pesado, por eso que aunque haya recurrido a la chismografía mas grande de mi vida, he obtenido tan solo unos pocos datos que me han aconsejado prudentemente a dividirlos en dos grandes grupos: los "rabiosos" y los "pasivos" de una parte de los primeros nos ocupamos al principio por lo tanto nos queda por hablar de los segundos solamente; ante todo son personas que no hacen mal a nadie, son cadetorios inofensivos que llevan una vida aérea agitadísima que en hechar globos tienen la pasión que más plenamente satisface a sus temperamentos extra sensibles; son

Una importante y magnífica carretera moderna una a Cartagena con Barranquilla. Visite usted la ciudad universitaria de la Costa, en cuyas construcciones está intacto el estilo maravilloso de la colonia.
Oficina de Publicidad y Propaganda de Bolívar

PAEZ.

Colegio Americano de Comercio

(Exclusivamente para señoritas)
KINDERGARTEN - PREPARATORIA - BACHILLERATO - SEMI-INTERNADO - EXTERNADO

Las escuelas Preparatoria, Bachillerato y de Comercio, se rigen por los programas oficiales, estando la de Bachillerato autorizada por el Ministerio de Educación Nacional.

PLAZA DE BOLIVAR.

Edificio de la Inquisición.

Cartagena.

Apartados:

Aéreo 227

Nal. 163

Cable y Telégrafo:

"CADEC"

Tel. 25-44

Directora - Propietaria

MERCEDES M. DE YAMURE.

El Mal queado

seres que dan toda su vida en una mirada, que se contentan con respirar el aire tibio y fragante por donde se ha deslizado, con gracia inverosímil su adorado tormento... desde lejos la contemplan y desde lejos la ven desaparecer, una y mil veces a excepción de aquellas en que la suerte mas propicia, les depara un sitio estratégico en un rincón de la Heladería Americana. Y entonces qué de cosas no le dice con sus ojos! Y qué no quiere significar con el uniformemente acelerado relevo de vasos de cerveza. Hasta aquí la primera parte de su "ataque". Viene luego su expresión máxima: Decidido y arrogante se dirige al "armatoste musical" y sin hacer caso de los quejidos agónicos que le lanza su bolsillo saca un puñado de monedas y acciona unas cuantas teclas que dejan escuchar tras breves minutos llenos de ansiedad, las simbólicas notas de unos cuantos boleros, como "~~Dejame ser tuyo~~" "Bésame Mucho" etc. Pero en vano!; es un incomprendido, y cuando flotan en el aire las últimas armonías que encarnan una confesión que nunca brotará de sus labios, su corazón siente de nuevo la ausencia del ser que lo derrite en mieles...

El bullicio poco a poco se ha ido sofocando. Los vasos con el licor de los dioses ya llenan la mesa por completo y el silencio se hace insoportable. Se impone una nueva pieza musical, y ésta ha de ser algo que llegue al alma, y por eso, llamando al primer mesero que pase por su lado, alargándole una moneda solitaria le diga: Por favor... UN TANGO. Y es cuando nuestro heroe modelo, "toma y obliga"... obliga a darle un sobrecito de Sal de Uvas Picot. (no es propaganda).

A todas estas, las horas de su franquicia se han ido esfumando y las irrevocables 2200 H., galopan con dirección a la Escuela; es necesario adelantarse a ellas si desea tener una nueva oportunidad en la próxima salida. Así, dando al traste

con el sentimentalismo, nuestro cadete se transforma en un hombre de acción y está puntual a la formación de costumbre. El resto, es decir la mala y negra noche, ya corre por su cuenta, y entre vueltas a babor y luego a estribor, lo sorprende la alborada; y claro, el pobre hombre se levanta medio sonámbulo, y da comienzo a la tercera parte de su programa, la parte trágica, pues si le toca gimnasia, continúa con flecciones de rodillas cuando le han ordenado flecciones de la cabeza y no es para menos pues quién va a saber donde guarda nuestro heroe su masa encefálica? Después vienen las clase. Allí se convierte en un alma de Dios. A nadie importuna con preguntas, y seguiría toda la mañana en brazos de Morfeo, si no se le ocurriera al profesor sacarlo de sus "castillos" con un soberano tizaso (impacto) en la cabeza, y un "cero" grandísimo que apunta en su "libreta para recordar". Pero como el pobre paranoico afectivo es en su mínima expresión el desprendimiento personificado, se limita tan solo a soltar un suspiro kilométrico, y ofrece su congoja como tributo a los encantos de su bella dulcinea; y a medida que pasan los minutos, va creciendo más y más pero mucho más su sentimiento platónico.

Vuelve la noche, y con ella la negrura de los amargos pensamientos...; es la hora de los castigados, y claro, entre ellos descuella nuestra heroe que es uno de los mejores cumplidores de plañtón, pues en esa hora larguísima cuando los otros sufren de calambres, él asorbido por sus incursiones aéreas, no oye ni siente nada, tan solo ve en en los luceros que coquetean en la oscuridad nocturnal, unos ojos profundos, ya azules, ya negros que rubrican en la noche sin quererlo, un capítulo de amor que permanecerá inedito quizá PER OMNIA SECLA SECLORUM — Amén.

ARMAND le cat.

«Ron Piñeres»

Un brindis de calidad

Biografías. - Datos que pueden ser buenos o malos. - Y cosas servibles o inservibles de los más selectos personajes del elemento Cadetorio.



EL GALAN NUMERO UNO

NOTA:— Esta relación fue enviada a esta Revista por un individuo anónimo. La Dirección no conoce personalmente tampoco al envidiable jóven a quien se refiere este artículo.

Describiremos a este interesante galán desde tres puntos distintos de apreciación. Estamos casi seguros que desde cualquiera de ellos la obtusa inteligencia de un recluta, la viva de un briga o la normal de Ud. caro lector, será suficiente para adivinarlo. Estos tres puntos de apreciación son: por la vista; por el gusto; y por el olfato.

Por la vista encontramos primero su aerodinámica cabeza. Esta es con cabello ondulado estilo Gary Grant y con ondas modelo "Ondas del Danubio". Es por esta su cabellera que es enemigo de Maestro Vega (tradúzcase Peluquero de la Escuela), pues su melena fue derrocada por él con la vil pero económica e higiénica medida de "A lo sumo una pulgada D.O.S". (Interprétese Dios Os Salve). Es con precisión en aquella parte de su cuerpo donde encaja su peculiar gorra (estilo japonesa, que como su dueño no tiene medidas de protección, estética, ni forma alguna definida. (Dato este último suministra-

do por cierto Profesor de la Escuela).

Y allí en aquella gran cabeza se aprecia diariamente un sublime y enternecedor suceso que pueden apreciar todos aquellos que tienen el privilegio de rodearlo. Observar sin marearse los estrepitosos bandazos que da aquella interesante cabeza cuando al arrullo de los motores y de las corrientes bifásicas se entrega en brazos de Morfeo, requiere tener nervios inservibles o llevar largos años de lilia con sonámbulos. Para mirarlo en aquel estado y no ser víctima de empujar también a dar bandazos por hipnotismo y sugestión se necesita ser buen marino. Los mismos Profesores dicen que su caso es tan raro que evitan investigar a fondo la causa de tal sueño por temor de resultar mareados por hipnotismo. (Uno de ellos refiere que fue tan raro lo que sintió cuando trató de investigarlo que olvidó por completo lo que explicaba, al par que un fuerte dolor de cabeza empezó a dejarse sentir).

La parte de su cuerpo que la Junta de ingenieros (cadetes) decidió que era más interesante fue su cabeza y por eso resolvió mandarla a la fundición como modelo de cabeza de cadete y emblema del sueño. Pero hay algo más que a la

vista hace inconfundible a este galán y es su marcha a sacudidas o especie de contracciones rápidas, cortas y sin ritmo, acompañadas por sacudidas fuertes de las manos. Es de notar que cuando porta uniforme N° 5 estos movimientos se aceleran.

Pasemos ahora a describirle desde el punto de su gusto. Para ello hay que admirar su elegante ropero donde en confusión están: B.V.D., Arrow, Jantzen, Pyramid, etc.; pero la forma de estas marcas no es igual a la usada por la Casa para el comercio, sino que es hecha especialmente para él y con tinta china. Su nudo de corbata es tan famoso que le ha costado relacionazos (felicitaciones) por no querer dar el secreto del modo de adujarlo (hacerlo). Los dominicos poco antes de la misa se le ve alborotado y con cierto pañuelo amarrado al cuello. Esto lo hace, según él, para no perder la costumbre de su tierra.

Como dandy cabal añora sus tiempos de civilote y aunque es todo un lobo de mar, dice que le gusta más marearse en tren o en chiva que en buque. Sueña con volver a tener su hermosa melena, su corbatín negro con lazo estilo poeta, sus antiguos zapatos negros y sus holgadas camisas de seda.

ro es su gusto por el sexo fe-
no lo que se nos hace más in-
ante, ya que figura como ga-
No. 1 (interpretése sapo No.

Al interrogarlo sobre sus an-
as amorosas dice que le gus-
sólo las chicas lindas, pues se-
él debe haber reciprocidad en

amores. Difícil ha sido sacarle cual-
es en verdad su adorado tormen-
to ya que responde que todas lo
atormentan con sus miradas, pero
que también a todas las adora.
Qué Barba Azul ni qué nada. Sin
embargo, hemos podido en sus sue-
ños oír nombrar con voces casi in-

teligibles, pero bastante emociona-
das: Anelinas, Serafinas, Marinas,
y alguien refiere haber oído es-
ta frase: Créeme que digo sólo la
verdad Bertina. (Es rara su afi-
ción especial por las terminadas
en ina).

Así pues es tal su debilidad por
el sexo opuesto que tiene un baúl
lleno de mujeres (por supuesto en
retrato) con autodedicatorias y
dice que cuando sea potentado va
a empapelar un salón con todas
ellas y cuando muera las va a de-
jar de herencia a sus descendien-
tes, que deberán ser como él, mar-
rinos.

Refiere que en una ocasión y
cuando era joven, dos lindas mu-
chachas cartageneras sin saber
sus alcances tenorioscos se entre-
garon a amarlo locamente y quan-
do supieron la realidad se juraron
odio eterno. El tiempo pasó y pa-
recía ya todo olvidado cuando de
pronto las dos... Se sienta, se
lleva las manos a la frente, se ha-
la el cabello y qué tristeza. Todo
había sido causa de un infame
sueño.

Su estadia en la Escuela y la
rudeza de las faenas de los hom-
bres de mar no han podido men-
guarle su gusto por las maneras
y expresiones de hombre de mun-
do. Así en un zafarrancho es co-
mún oírle latinazos que son defi-
nitivos, pues la faena se interrum-
pido y todos tratan de descifrar lo que
han oído. Pero no es sólo en aque-
llos casos donde son comunes es-
tas expresiones, pues por ejemplo,
ante una "metidam de patum"
saca un "lapsus calamis"; ante un
implorante; "Mi Brigadir no fue a
priori" de un recluta, pone un "re-
lacionasus vivum", ante una do-
blada de "Brigus Guardiorum" po-
ne un "tremendus pataleus", pe-
ro ante una dulcerum sonrisus de
una chica se le llena la boca de

¡Ahora toda otra
pluma parece
anticuada!

PARKER

"51"



¡Escribe al instante—seca en el acto!

PARECE diferente, se coloca
diferente, es diferente de
todas las demás. Sí, señor, la
pluma Parker "51" es en verdad
la pluma del mañana... aquí
boy en toda su perfección.

Empieza a escribir en cuanto
su punta estilo "torpedo" toca
el papel. Y se desliza suavemente
como la seda para expresar sus
ideas, sin esfuerzo alguno...
como por encanto.

Y, además—el colmo de las venta-
jas. Usted no necesita papel secante.
Porque la Parker "51"—y sólo
esta pluma—está diseñada para es-
cribir con una tinta, nueva y veloz
... la tinta Parker "51". Si Ud.

desea, puede usarla con otra buena
tinta para pluma de fuente, pero
seguramente preferirá la tinta "51".

¡Goce hoy mismo de la sensa-
ción de escribir con la nueva pluma
Parker "51"! Obsérvela en toda su
sin igual elegancia y pruébela en su
tienda favorita... con la tinta "51".

♦ **GARANTIZADA PARA TODA LA
VIDA**—El Rombo Azul de Parker en
la pluma es el Contrato de la fábrica
que garantiza incondicionalmente el
servicio durante toda la vida del
dueño, sin otro costo que el siguiente
siempre que el daño no haya sido
causado intencionalmente. Para
cubrir el porte de correos, seguro y
manejo habrá una pequeña cuota
para gastos de \$2.00.

J. V. MOGOLLON & Co.

Cartagena, Bogotá, Barranquilla, Magangué, Santa
Marta, Bucaramanga, Honda, Girardot, Tunja, Barran-
cabermeja, Montería.

almibar y se le olvidan hasta sus famosos latinazos. Es tanto su gusto por la muerta lengua, que solicitó permiso para practicarlo los domingos después de misa, pero su pronunciación es tan clásica, que él sólo entiende lo que dice.

Ahora lo describiremos por el olfato. Por lo general, entre semana y especialmente los miércoles hay que buscarlo por el olfato. Si usted distingue los vapores de amoníaco, grasa y óxido podrá dar con él fácilmente; de lo contrario pasará por cerca sin reconocerle, aunque le haya Ud. visto antes. Estos mismos olores son las señas para dar con su vivienda. En cambio los domingos por la mañana, en "La Americana", deja a su paso una estela atrayente y que marea (Léase Limas de Tur

baco ó Pachulí) y ya por la noche, la estela que deja a su paso hasta quita el mareo; entonces dice que le hizo daño la Kola y el limón.

Si desde ninguno de estos tres puntos de apreciación Ud. ha podido dar con él, dos grados mas (léase datos), le darán el rumbo verdadero.

Primero que es capaz de mantener un auditorio numeroso de reclutas con su repertorio de chistes y cuentos a plena carcajada durante una hora. No obstante un recluta desagradecido se atrevió a decir que los cuentos no sabe si son buenos o malos pero que prefiere una hora de "oído a esa caja" y no un "la relación no se rebaja". Y por último que en

su juventud se dedicó a estudiar Meteorología y en la actualidad trabaja en el Departamento de Detectivismo y Ciencias ocultas como adivino de lo que vendrá: tormenta, calma o descarga eléctrica y a veces por escasez de personal releva al encargado de vigilar la llegada de encomiendas llegadas para los reclutas con el fin de que no se extravíen.

Y ahora estimado lector, si con esto tampoco ha podido dar Ud. con nuestro héroe tenga un poco de paciencia y escuche lo siguiente: Este individuo es perfectamente imaginario. Cualquiera parecido o semejanza con alguien que Ud. conozca es mera coincidencia. (Haga de cuenta si le parece, que estuvo en cine).

Lancha Colombia

Sale de de Cartagena todos los jueves con destino a Tolú, Coveñas y Cispata, regresando de Cispata todos los lunes y viernes.

El "Simón Bolívar"

sale quincenalmente con destino a Colón, República de Panamá y San Andrés de Providencia.

Entenderse con GANEM & Co. — Cartagena.

"Yo he jugado Rugby"



La tarde no podía ser mas propicia. Tras aquella tranquilidad, nadie, ni yo mismo podía entrever el suceso, del cual iba a ser yo actor principal.

Una vez terminado el aseo de armamento, (una de las principales entretenciones del weekend, quizá la favorita), nos alistamos los cadete para afrontar en las mejores condiciones la tarde deportiva. Y nuestra "alegría" y curiosidad se duplicó al pensar en las delicias del nuevo sport que se nos iba a introducir. Se trataba nada menos que del famoso RUGBY. Recibidas las primeras instrucciones, Mister Leo nos indicó las primeras colocaciones: tú aquí, tú allá, tú estar aquí junto de mí, tú irte más allá...

Al silbato del juez, yo, un jugador novel, me lancé ciegamente llevado por el entusiasmo a coger el "ovoide", que dicho sea de pa-

so es más resbaloso que el mismo jabón dulcificado, sin tener en cuenta que delante de mí se hallaban dos fornidos jugadores. El resultado no se hizo esperar: Pocos momentos después me debatía fieramente bajo una piramide humana en busca de algún sitio por donde expandir mis pulmones. Afortunadamente la oportuna y sagaz intervención del juez, libró a mis compañeros de una forzosa marcha fúnebre hacia el campo-santo donde a esta hora reposarían mis triturados huesos.

De nuevo tomé colocación y la bola fue puesta en juego; mis ojos siempre listos a captar cualquier detalle digno, se posaron de pronto en un grupo de primorosaas chinas (de 16 a 16½ años) que ansiosas y alarmadas observaban el nuevo deporte. Algo me dió un vuelco, y pensé que era el momento de mostrar mis profundos conocimientos y honrar tan distinguida presencia con un espectáculo digno de su vista..., y, al recibir de pronto el proyectil, partí velozmente hacia la anhelada meta. Fue mi perdición. El deseo de co-

ronar la carrera con un espectacular "goal", me cegó por completo. Di contra algo, o algo dió contra mí; di tres vueltas en el aire, caí por efectos de la gravedad y seguí rodando por los de la inercia; creo haber roto las leyes de la aceleración y haberme ceñido a las de la gravitación, pues me sentí transportado al éter. Cuando volví a caer, traté inútilmente de hacer funcionar mi aparato respiratorio...

Poco a poco se fue oscureciendo todo a mi rededor y lo que antes me parecia claro y brillante era solo una mancha negra. Luego, solo pensé descansar mi vista sobre las espectadoras que según mis cálculos debería estar a babor, y la sorpresa no pudo ser más grande, cuando en vez de sus caras hermosas y risueñas, ví las camas blancas y alineadas de la enfermeria. ¿Qué pasó? Aún no acierto a comprenderlo. Solo sé que pronto seré recompensado con la "cruz deportiva" otorgada a la primera víctima del rugby naval.

E. WILLS O.



"Nuestras dilatadas costas requieren una gran marina"



Compruebe esta verdad desde los buques de la Armada.

Una berrasca en el mar

“Un recuerdo de Delia, que envolvió su vida en el misterio de la “ROAMAR”

Ya la tarde iba muriendo a la tenue llamarada del crepúsculo... Mecidas al viento y lloronas de nostalgia se izaban las velas de la nave.

La brisa iba dejando en las jarcias silbidos de adioses y tristezas. Abrazados a su oficio, los marinos tejían en sus labios una cálida canción de atardecer. Se abría el ancho mar como una mesa gigantesca de banquete donde las naves lujuriosas se embriagarían de sol de viento y de paisaje...

En la lejanía, se ruborizaba la luz y se extendían las sombras lentamente...

A bordo solo se oía ya el murmullo de las olas...

Fue agrandando la penumbra... Sobre el cielo había chisguetes de luces; estrellas que hacen pensar en la falsedad de todas las joyas terrenas... Ya era tarde... Sobre cubierta solo la mirada inquieta de un timonel jugaba con la inmensidad...

Delia se acercó y preguntó... ¿Que hora es, hágame el favor?

Las 11 y media, señorita...

Avanzó unos pasos y reclinó su caballera dorada sobre un mástil.

Mirémosla un instante... Tiene el pelo dorado como las espigas maduras y sus miradas son tibias como el amanecer de un trópico. En su pecho se ahogan los recuerdos y martirizan sus labios los deseos contenidos de llorar. En su cuerpo hay cadencias de juventud dormida hoy en la pesadez de las sombras. Pero... conozcámosla mejor... Pasemos el umbral misterioso del pensamiento e internados en las encrucijadas de su espíritu leeremos su nostalgia... Su vida... Su vida es un canto a la esperanza. Tierna y bella, lleva la castidad atada a su corpiño como si fuera un encaje. No ha conocido quizá las amarguras hondas y salobres del amor pero sí ha llegado a comprender que la vida lleva un marco de luz y de sombras, de dicha y sufrimientos... El sueño va aletargando su memoria. Va cayendo rendida, dominada por el movimiento de las olas y despierta el subconciente maltratando sus secretos. No ha notado la presencia de nuestra curiosidad y duerme tranquila...

Oigamos su loco pensamiento...

Ha recorrido su vida henchida de optimismo. Lleva inyectada en su sangre el virus de la felicidad. Su tristeza en esta hora de desolaciones no es sino el dejo lastimero de su sensibilidad... Deja amigas, amigos, quizá algunos que han vivido muy dentro de su alma; deja las costas de su tierra querida donde libó con derroche la primavera de sus años. Es un dolor de despedida... Mas tarde pasará también ese dolor. Por la estrechez de este apretujarse de recuerdos, han pasado los mas ardientes corazones de mujer.

Quizás navega inocente. Allí en ese puerto, donde creció su brillante juventud ha dejado también recuerdos de noches armoniosas y hay en el corazón de alguno el aroma evocador de sus sonrisas. Alguien tendrá en ella la inspiración de su vida.

Al ordenar

sus vestidos hágalo
siempre en la GRAN
S A S T R E R I A

“La Moda Elegante”

Calle de las Damas y
San Pedro Claver

Mejor que lo ignore para que su curiosidad no la precipite en los abismos del deseo.

Se ha quedado dormida. Cerró la noche su estuche de diamantes y la calma se acercó a las velas para dormir con ellas. . . Quietud en alta mar. La nave columpiaba su pereza sobre el ritmo cadencioso de las olas. Se dormía el barco también. . . Un fornido marinero vigilaba sobre el lomo de la nave. Conocía él los rumores de los mares traviosos del oriente, la nebulosa traición de los mares europeos y había escuchado en más de una tormenta el grito de la desesperación. Ahora conocía la tragedia de estas noches agosteñas, hérfanas de brisa, preñadas de inquietud y de calor. . . Recostado en la proa entonaba muy paso un viejo vals evocador, romántico girón de sus recuerdos marinos, notas que maduraban en sus labios con dulzura inefable.

Y así la noche fue muriendo. . . En cubierta se extendía por el suelo la caballera de Delia como un aureo manojo de mieses. Su cuerpo, vencido por la furia del cansancio y del calor se ha doblegado en actitud rendida. . . En proa, aun saltan las notas del romántico marino, ¡guetonas y sensibles. . . En un rincón de popa ha despertado otro

de estos viejos tatuados y comienza a fumar filosofía en su negra cachimba. ¡Noche callada, triste y solitaria emula de las noches del alma con sus inquietas caricias de nostalgia, noches que tienen ardor de heridas y un amargo paladear de álgimas!

Fue naciendo lentamente el sol. Con sus flechas doradas asediaba todos los escondrijos de la sombra. Parecía el horizonte una inmensa mesa azul donde hubieran rodado calurosas las apuestas de dos tahúres trasnochados. No había la más mínima esperanza de que la brisa despertara a la nave de su perezosa quietud. Creció la luz y se acentuó un meloso calor. . . Y así fueron pasando las horas tras las horas en un candente rosario de malestar y tedio. Pasajeros descontentos rodaban por cubierta mendigando un poco de sombra a las velas resignadas. Delia enredaba su atención en las páginas de un libro. Se acentuaba la presencia de un día interminable. . .

Pobre Delia! muchacha romántica, lastimada por el recuerdo de un litoral ya muy lejano! Hubiera bebido su tristeza sin el mas leve reproche, pero la sofocación del mar se apretaba a su garganta como un nudo indisoluble. Si el mar le brindara su grata poesía, o le hubiera dado a conocer trozos de su furia, habría sentido un poco menos el acre sabor de su tragedia.

Serían las tres de la tarde, cuando la atmósfera cargada de calor, henchida de una pesadez abrumadora se fue tornando gris. . . Dibujábanse en el cielo espesas nubes que daban a la tersa superficie del mar un acentuado color plomizo. El calor dilataba los pechos. Solo el marinero de la negra cachimba miraba el horizonte con satisfacción de lobo marino. . . Pronto llegaría la brisa. . . Se reforzaron las velas y uno tras otro los preparativos para proseguir la marcha quedaron terminados.

A eso de las cinco estaremos en viaje dijo en un idioma enredado aquel viejo tatuado. Y en efecto. . . Allá en el horizonte, donde las ansias de mirar se estrellan con su propia impotencia, aparecía debilmente dibujada una roja nubecilla que besaba el mar.

Es una tromba, grita espantado un marino. . .!

Y a la velocidad del rayo, las velas se desgajan de sus palos y amarradas fuertemente ansían sólo la hora de recobrar la libertad para hartarse de viento. Todo mundo a las bodegas! Y en cubierta, con un cabo a la cintura el capitán y tres marinos esperan impacientes el choque de la nave con el fenómeno marino.

Para viajar por la carretera de
la Cordialidad utilice usted los ser
vicios del EXPRESO CARTAGENA



Teléfonos en Cartagena, 24-15 y 23-07



En Barranquilla, 48-82

Abajo, en las bodegas existe una sudorosa expectativa. Nadie se mueve de su sitio; en los rostros hay una inconciente palidez...

La nave comienza a columpiarse... Son las primicias de un fuerte temporal... Todo está preparado. Los viejos marineros arrugan el ceño y se alistan a soportar con entereza el encuentro.

Y el mar se enfureció... Y las olas se encumbraron queriendo acariciar las nubes con sus crestas... Y el sol se refugió temeroso... Acaso en estas horas de solemne brutalidad, se aprecia la magnitud de las fuerzas naturales.

La nave parecía una débil cáscara arrojada al azar de la tormenta. Se perdía abrazada por las olas y surgía de nuevo con una ansia loca de vivir. El viento se estrellaba contra el mastil y bramaba como un toro cerrero atado a un roble. La nave inclinada se precipitaba sobre el horizonte dejando sobre la plomiza superficie encrespada una estela de tragedias.

En las gargantas apretujadas se ajustaba la desesperación... gritos imprecisos, desgarramientos del alma que buscaban salida para perderse como gotas de agua en este inmenso mar de pavor.

La tripulación, convenientemente asegurada se rastreaba por cubierta atenta a las maniobras. Las bodegas parecían un cementerio... Lamentaciones de gentes temerosas que musitaban entre dientes oraciones imcompleas... Delia en un rincón mezclaba sus suspiros con sus lágrimas.

Había llegado la hora de las cruentas realidades. Nadie había concebido un temporal de tan bastas proporciones. Las cuernas del buque se quejaban y parecía que lloraban al dejar entrar hilos de agua por entre las juntas. La desesperación había llegado al límite. Un movimiento hizo pensar que todo había terminado y la gente se avalanzó sobre la puerta, herméticamente cerrada con ánimo de forzarla y escapar... Cedió la cerradura y el primero que asomó sobre cubierta fue barrido por el viento y por las olas... Todos vieron una mano que se alzaba entre las sombras y oyeron un gri-

to; una ola mas grande lo cubrió, robándole una satisfacción de verdugo su humana desolación. Arreciaba la tormenta... Los mástiles como si fueran velas, impulsaban la nave a una tiginosa rapidez... Hubo que troncharlos; y las hachas añadieron con sus golpes una nota mas de terror... Parecían los golpes de un martillo sobre un negro ataúd... Y este drama se hacía en cada cual, carne en sus entrañas; y las horas, esas horas con longuras infinitas de eternidad, galopaban sin visos de esperanza; Solo iban dejando una huella... que solo la muerte la podría borrar.

La noche llegaba a su plenitud... La nave había agotado su valor... Alzó su proa al cielo mendigando quizá un momento de reposo... No era posible luchar tanto... y cayó de nuevo sobre el mar. Angustias infinitas, desbordamientos de tragedias, peregrinación de torturas tomaban nido en el corazón de todos. Y como si el dolor engendrara una reacción violenta en los espíritus, se callaron los lamentos y una resignación iluminó el rostro maltratado de los navegantes.

Llegó la calma a los espíritus, calma precedida del supremo dolor... La nave no resistía

La Taberna del Escribano

El sitio elegante de la

Ciudad Heroica visitela U.d

Visite usted a Cartagena, la ciudad más interesante de tipo colonial con que cuenta el país. Sus modernos Hoteles ofrecen toda clase de comodidades a los visitantes

Oficina de Publicidad Propaganda de Bolívar

Un fuerte bandazo, y todo terminaba... Una
más de grandes dimensiones bastaría para
golpe de gracia... Y allá estaba... Se oía
horizonte el fragor de su embestida.

acercaba con ademanes de gigante... Hom-
y mujeres la vieron venir... Sintieron el frío
iso de la muerte... El buque se empinó; pe-
era inútil; Ya había caído la presa en poder
mar... Sobre la inmensa ola se dibujó una qui-
y desapareció la nave para siempre...

El mar siguió rugiendo. La espesa oscuridad a-
entó su color para arropar con su tristeza el lu-
gar de la tragedia. ¡Cuántas vidas que dejaron de
vivir! Cuántos corazones que fueron a mezclar su
música en las profundidades submarinas! Y Delia,
la niña de dorados cabellos halló la sepultura de
sus ojos, en el azul insondable del mar.

Delia! Romance enternecido del Creador, tu que
llevabas en la cadencia armoniosa de tu cuerpo la
cura de un canto, has apagado bruscamente la
fulgurante inquietud de tu mirada en esta noche
oscura quizá para hacerla más trágica y sombría.
cos henchidos de esperanza, se recosó

la muerte como una deliciosa sibarita sedienta de
amor, y encontró en el calor de tu inocencia una
floración de vida que tronchó sin piedad... De-
lia, robusta vibración de juventud, el dolor de tu
ausencia fue tan grande que acalló los rugidos de
la mar...

Se apagaron las olas, y las aguas hastiadas de
tristeza se durmieron lentamente.

A la mañana siguiente, teñido por el purpureo
color de las auroraras, flotaban empapado de naufragio
un diminuto pañuelo, mientras se oía en el
fondo del océano un lugubre miserere de sirenas...

OSCAR HERRERA REBOLLEDO

La bahía de Cartagena es la más hermosa y segura
de Colombia, y una de las mejores de Suramérica.
Visite usted la gran capital costeña, vinculada a to-
do el Departamneto de Bolívar por medio de mag-
níficas carreteras.

Oficina de Publicidad y Propaganda de Bolívar

COMITES DE DESANALFABETIZACION

(*Extensión Cultural*)

La Dirección de Educación Pública, en su anhelo permanente de re-
bajar el actual porcentaje de analfabetas al mínimo, y de elevar el nivel
cultural del pueblo, acaba de instalar los

COMITES DE DESANALFABETIZACION

en todos y cada uno de los barrios de la ciudad, y a la vez adelanta los
mismos en los mas apartados caseríos del Departamento, con la colaboración
espontánea y eficaz del magisterio. También atiende de manera especial la
alta cultura del pueblo, por medio de conferencias, en el Teatro Heredia,
la radio, la Biblioteca Fernández Madrid & &.

