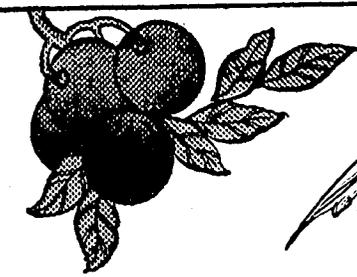
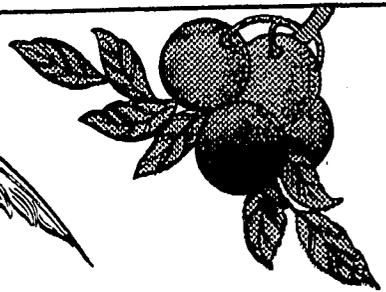


GASTELLON

# Automovilista



Año IV



Núm. 38

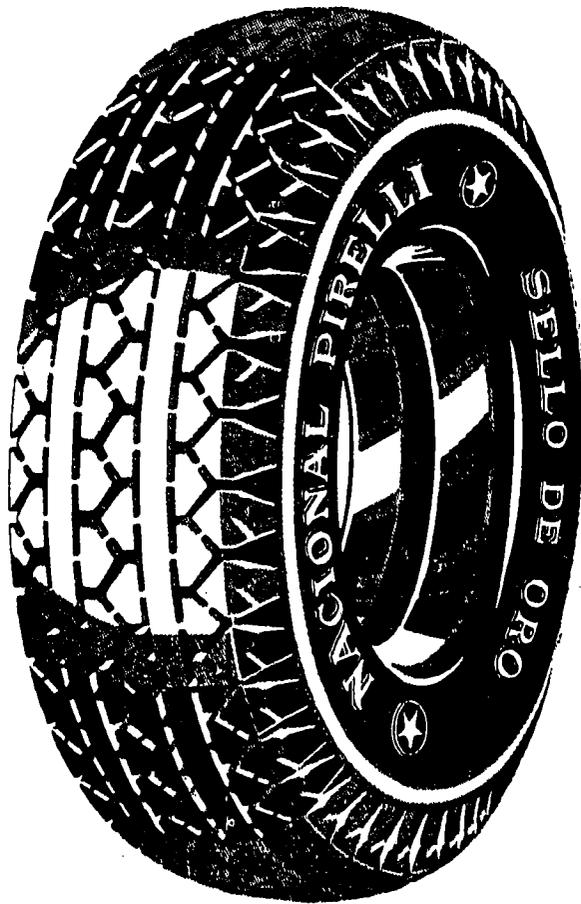
**NACIONAL**

**PIRELLI**

acaba de lanzar el nuevo neumático de lujo

## SELLO DE ORO

Para modernos coches rápidos



Máxima adherencia



Seguridad absoluta



Alto rendimiento

# La Hispano de Fuente En-Segures, S. A.

SUMINISTROS EN GENERAL PARA CAMIONES Y AUTOMÓVILES

## NEUMATICOS

Goodyear y Pirelli.

## ELECTRICIDAD

Estación de servicio Bosch.

Lámparas Osram.

Escobillas Morganite.

## ACCESORIOS

Rodamientos a bolas y rodillos Riv.

Frenos hidráulicos Lockheed.

Pistones Frigobor.

Metal antifricción Findlay.

Gatos hidráulicos Blackhawk.

Correas eslabonadas Whittle.

» de goma Dayton y Pirelli.

Cinta de freno Ingo.

» » » Ferodo.

Líquido para juntas Adherent.

Baterías Tudor.

Tornillería en general.

## VENTAS

**Avenida Pérez Galdós, 19**

Teléfono 187

CASTELLON

R=24.624



# Antes de realizar la compra de un coche...

No se olvide de pedir pruebas y referencias al AGENTE OFICIAL

**Ford**  
EL AUTOMÓVIL UNIVERSAL

Exposición, Talleres,  
Stock de recambios  
y Accesorios

Calle Asensi, 17.-CASTELLON

La Bujía CHAMPION es la predilecta, ésto no puede ser un error colectivo.

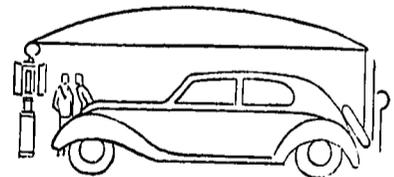
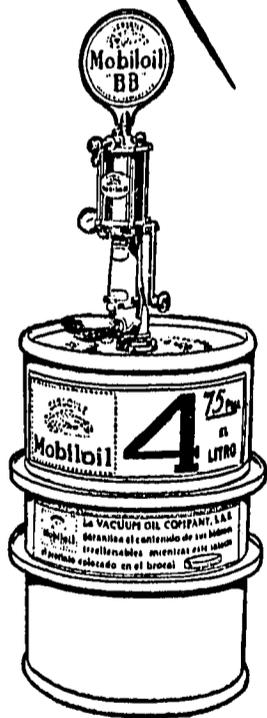


# SI POR CUALQUIER CAUSA...

encuentra Vd. algún revendedor que no le puede servir el Mobiloil del Bidón Irrellenable, pídasenos un ejemplar del folleto que tenemos editado con la lista completa de los revendedores que están autorizados para venderlo en esta forma.

La única razón, aunque equivocada, que podía Vd. tener antes para no emplear el aceite de más sólida garantía que se produce en el mundo, era el precio. Ahora esta diferencia ha desaparecido, ya que puede adquirir el Mobiloil del Bidón Irrellenable al mismo precio de los aceites corrientes envasados.

Para estar seguro de obtener el legítimo Mobiloil, del Bidón Irrellenable o en Lata, exija que el precinto esté intacto.



## VACUUM OIL COMPANY

SOCIEDAD ANÓNIMA ESPAÑOLA



La Bujía CHAMPION es la Bujía de todos los campeones

# OPTICA RELOJERIA



# CASA

# SABAT



G. CHERMÁ, 76  
TELÉFONO 505  
**CASTELLÓN**

¡ATENCIÓN...!

Ha sido inaugurado el  
nuevo establecimiento  
de TEJIDOS de  
**JOAQUIN ALBA**

Calle Colón, núm. 63  
**CASTELLON**

**Manuel Castelló Palasí**

**FÁBRICA DE ALPARGATAS**

de todas clases y  
venta exclusiva  
de la Alpargata  
**HIGIÉNICA**

Acepto  
Representaciones

C. San Vicente, 79

**CASTELLÓN**

**LA ECONÓMICA**

INSTALACIONES ELÉCTRICAS DE ALTA  
Y BAJA TENSIÓN  
REPARACION DE MAQUINARIA ELÉCTRICA  
VENTA DE LÁMPARAS

PRESUPUESTOS GRATIS PARA TODA  
CLASE DE INSTALACIONES

Casa autorizada para hacer boletines  
de alta de contadores

Vera, 33 **CASTELLON**

**AGUSTIN BARTOLL**

**LA FABRIG ALPARGATERA**

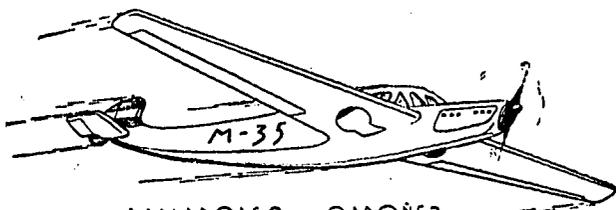
**J. ROMERO**

ESPECIALIDAD EN ALPAR-  
GATA DE **TRENETA**



San Vicente, 21

**CASTELLON**



RADIADORES ORDOÑEZ

**FABRICA Y REPARACION DE RADIADORES**

**V. ORDÓÑEZ**

**SOLDADURA AUTÓGENA**

Fola, 26 Teléfono 312 **CASTELLON**

**RODAGYL** es el agente de seguridad en el periodo de rodaje

Legalización Automovilística

**BELTRAN**

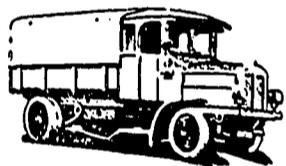
CARNETS DE CHOFERS  
MATRICULA DE AUTOMOVILES  
CAMBIOS DE PROPIEDAD

TODO LO RELACIONADO CON EL AUTOMOVILISMO LO GESTIONA  
CON LA MAXIMA RAPIDEZ Y ECONOMIA

**BELTRAN**

Mayor, 33-Teléfono 182

CASTELLON



**ANTONIO BRANCHADELL**

|||

Guarnición de Autos

Fundas, Capotas

Toldos para Camión

|||

Plaza del Rey D. Jaime, 27

**CASTELLON**

**CASA FORCADELL**

CRISTALERÍA, ESPEJOS,  
MARCOS, MOLDURAS,  
— ESTAMPAS —  
COLOCACION DE CRIS-  
TALES A DOMICILIO  
- Especialidad en Parabrisas -

Zaragoza, 20 CASTELLON Tel. 196 A



COLCHONERIA

**Casa Sara**

Colón 67 y 71  
TEL. 395 **CASTELLÓN**

Pida Vd. siempre ¡SIMONIZ!

# Castellón Automovilista

Organo Oficial del Montepío Provincial de Chofers y Mecánicos de la Provincia de Castellón de la Plana

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: RONDA MAGDALENA, 8



Publicación mensual

AÑO IV  
NÚMERO 38

Director: RAFAEL MONFORT  
Redactor-jefe: ALFONSO COCA

CASTELLÓN, AGOSTO 1935

SUMARIO: ¿Quién es el amo del dinero? — Cultura y progreso. — Debemos conocer el sistema de encendido del automóvil. — Panorama. — Ha muerto Citroën, el rey del automóvil. — La tributación del automóvil en España y en el extranjero. — Tarjeta postal. — Junta General extraordinaria. — Gacatilla noticiaria. — Para viajar por el extranjero. — Relación de los vehículos matriculados en el mes de Junio de 1935. — Noticiario de intercambio. — Notas de Secretaría. — Balance de Caja.

## ¿Quién es el amo del dinero?

**E**l hombre rico es algo así como un dique que contiene el dinero, para darle salida en determinado momento y para un propósito, para un fin útil. El dinero que posee el hombre de negocios no es más que el dinero que el público le ha pagado por los servicios que le ha prestado; de hecho, ese hombre de negocios no es otra cosa que un agente del público para emplear en beneficio de la comunidad los fondos que guarda.

El dinero así recibido no constituye una carga, pero envuelve una obligación y una responsabilidad que los adinerados no pueden evadir.

El hombre rico que cree que es suyo el dinero que tiene y que puede hacer con ese dinero lo que quiere, no ofrece garantías para que se le confíe cantidad alguna. Pero no importa que haya quien así piense; porque allí donde se muestra un rico que alienta idea equivocada del dinero, hay siempre alguien que le induce a colocar sus fondos en los negocios, esto es, a ponerlos al servicio de la humanidad.

La gente alegre, los «calaveras», los pródigos de todos los aspectos de la existencia, gastan rápidamente el capital que manejan. No debe molestar ni preocupar a nadie eso que se ha dado en llamar «caprichos» de los ricos; esos «caprichos» hacen que vayan al uso público miles de dólares; los gastan, en lugar de tenerlos guardados, porque, en verdad, cuesta mucho, muchísimo dinero ese género de vida; a medida que un hombre o una mujer se van «metiendo» en gastos de semejante naturaleza, todo les parece poco, y acaba por consumirse el capital que poseen. En otras palabras: el dinero de los pródigos ha vuelto adonde debía estar. No son amenaza ninguna para el bien público los manirroto y los despilfarradores: dadme cien de

éstos, mil; no me déis un avaro: el avaro sí que es amenaza del bienestar común.

De mucha mayor importancia que el empleo del dinero individual, del particular, es el empleo del dinero en los negocios. Porque, en este punto, nos encontramos con la idea antigua, tan arraigada, de que la gente se dedica a los negocios para hacer dinero y enriquecerse. Ni uno solo de cuantos se han enriquecido rápidamente se conserva en esa posición de riqueza. El negocio que no va encaminado a otro fin que procurar riquezas a un hombre o a una familia, no está sólidamente fundado: puede dar esas riquezas, pero fracasa al cabo, y las devora.

Un negocio, lo que se dice un negocio, debe pagar todos los elementos que le han integrado, que se han empleado en él: debe pagar el cerebro que lo ha concebido y que lo desenvuelve, a las aptitudes y el talento que colaboran al trabajo manual y mecánico que lo ejecuta.

Y también, y muy principalmente—y esto no son muchos los que lo comprenden—, debe pagar al público que lo hace prosperar; el público no ha de pensar un solo momento que ha gastado el dinero en vano ni que resulta perjudicado, sino que ha salido beneficiado. Un negocio que sólo piense en el beneficio del vendedor y que no mire por el provecho del público, no es negocio que dure; las satisfacciones deben ser mutuas, mayores para el comprador que para el vendedor. Debe pensarse en esto y tenerlo como axioma: si el que compra, el público, cree que mejor le hubiera sido no comprar el objeto y guardarse, en cambio, el dinero en el bolsillo, mal negocio; porque el comprador y el vendedor deben considerarse más ricos después de hecha la transacción. Si no es así, no responde el fiel de la balanza, y cuando ese fiel se inclina a un lado, cualquiera que sea, el negocio es malo.

HENRY FORD.

CHAMPION es la Bujía de los campeones

## PERFILES

**CULTURA Y PROGRESO**

Por RAFAEL DE LA PLANA



CUÁNTAS veces oímos estas sublimes palabras! Pero la cultura ecuánime, la sensata y pura, tarda mucho; es decir, se desarrolla muy paulatinamente, parece que espere momentos más propicios, o por el contrario, anhela seguramente otra Humanidad todavía más dinámica, para realizar una misión más progresiva.

¿Puede decirme alguien, quienes son los enemigos de la «cultura y progreso»? Yo creo que son los menos, por no afirmar rotundamente que no existen; desde luego, si analizamos a los enemigos del progreso, veremos fácilmente su verdadera psicología; son los de siempre; personas ineptas y desprestigiadas, que su única finalidad [no sirven para otra cosa] es la manifiesta indiferencia de todo lo que redunde en beneficio de la gloria excelsa y el bienestar de la Humanidad.

Algunas veces, cuando presenciemos escenas desgarradoras y actitudes nefastas, recordamos el significado elocuentísimo de las palabras que sirven de título a este breve comentario. Y, es entonces, apreciables lectores, cuando también recordamos con enorme júbilo, jornadas gloriosas e históricas de nuestros abnegados contemporáneos, al levantar el vuelo majestuoso por tierras lejanas, sacrificándolo todo, por un símbolo excelso: La cultura y el progreso.

A raíz de estas jornadas y de estos sacrificios tan enormes, comenzó una nueva era de felicidad para todo el Universo; la civilización presa de frenético entusiasmo, se lanzó a la construc-

ción de centros docentes, es mas, a la elaboración de nuevos apóstoles de la pedagogía y esta obra dió pronto el fruto apetecido. Las matemáticas, la filosofía, la ciencia y el arte, etc., tomaron un arraigo estupendísimo. Todo era bello; las costumbres de espíritu anacrónico, comenzaron a derrumbarse como castillos de naipes y, este entusiasmo de la civilización, arrasó casi por completo un ambiente que se oponía sistemáticamente al progreso; de ahí pues, lectores queridos, que los que se dedicaban hipócritamente a las utopías, es decir, a la farsa y la mentira, fracasasen estrepitosamente, estrellándose ellos mismos, con sus propias costumbres anticuadas y sus odios cerriles.

Pero sin embargo, la cultura y el progreso, seguía su ritmo sorprendente y vino a ser una realidad elocuente el célebre proverbio árabe que dice así: «La poesía es muy bella y los manjares delicados tienen su precio, pero cada cosa debe llegar a su tiempo para ser apreciada». Es decir, que esta Humanidad, ha sabido interpretar a su debido tiempo, los distintos procesos de la civilización, aplicando oportunamente la filosofía romántica, sustituyéndola en otras etapas, no menos históricas, por evidentes realidades, que saben estupendamente a esos manjares delicados, que nos describe el admirable proverbio árabe, para mayor satisfacción del Universo.

**¡Un tonto!**

- ¿Qué tienes, Julián?  
 —No lo sé. Hoy me he levantado hecho un tonto.  
 —Si no tienes nada, hombre; si estás lo mismo que siempre.

<p>La Electricidad en el Automóvil</p>	<p>PASCUAL ALBELLA CABEDO <b>LA ELECTRO-MECANICA</b> CASTELLON</p>	<p>La Electricidad en todas sus aplicaciones</p>
<p>Avenida Pérez Galdós, 9</p>		<p>Teléfono 200</p>
<p>Baterías Garantizadas, Dinamos, Magnetos, Bobinas, etc. <b>GASIFICADOR UNIVERSAL</b> El único economizador de Gasolina Del 20 al 40 por 100</p>		<p>Sección de Reparaciones eléctricas de baja y alta tensión por abono <b>Motores, Transformadores, Instalaciones, Proyectos, etc.</b> Cambio de motores viejos por nuevos</p>

Automovilistas usad el auténtico L'HERMETIC

## Debemos conocer el sistema de encendido del automóvil

Pocos son los automovilistas que están lo suficientemente familiarizados con el sistema de la ignición de sus coches como para remediar un fallo en el circuito, a pesar de que un circuito típico de un automóvil es extraordinariamente sencillo cuando se aprenden algunos hechos básicos de electricidad. Algunas veces puede suceder que la chispa del coche falle cuando un conductor se encuentra a varias millas de su garage o de un teléfono, y en estas oportunidades tal conocimiento resulta de un gran valor.

El primer paso es estudiar cuidadosamente el diagrama de cables del coche, el que generalmente se encontrará en el libro de instrucciones. Al hacer esto hay que determinar cuáles son las unidades en el sistema primario o de alto voltaje, tomándolos en su orden. Así, si el coche tiene un sistema de distribución se verá que las unidades del sistema primario son la batería, la llave, la bobina, el distribuidor y las bujías.

Ahora bien, si algo se descompone en el sistema de la ignición, el mal puede ser atribuido a algunas de las siguientes causas básicas; falta de corriente, un circuito cortado, un corto circuito o un fallo de los aparatos mecánicos. El primero de éstos es la batería.

Desde que en la mayoría de los automóviles la batería de acumuladores proporciona también corriente para las luces, sólo es necesario abrir la llave de los faros para ver si la batería falla. Si los faros dan una luz fuerte y brillante, la batería se encuentra en buenas condiciones, puesto que toman más corriente que la ignición. Sin embargo, si los faros no se encienden o dan una luz de poca intensidad, la batería o los cables principales desde la batería a tierra o a las llaves fallan. La batería puede ser probada por medio de un hidrómetro que señala si está cargada o descargada, o tocando los cables de una lámpara de prueba en los polos positivo y negativo. Si la lámpara de prueba se enciende el fallo, con seguridad, estará en los cables recién nombrados. Puede ser que estén deficientemente conectados, rotos o en corto circuito.

Deberá procederse, entonces, a revisar los cables, uno por uno, para ver si hay alguna conexión floja, una rotura, o si están desnudos o saturados de aceite, pues esto último puede indicar un corto circuito. Al examinar un cable para ver si hace corto circuito, debe tenerse especial cuidado de mirar la extremidad o terminal, pues una parte de las puntas desnudas puede ponerse en contacto con alguna

pieza de metal del motor o accesorios. El método más rápido de revisar los cables es efectuar el trabajo sistemáticamente. Si las unidades son la batería, la llave, la bobina y el interruptor, debe examinarse primero el cable que va desde la batería hasta la llave, luego desde la bobina al interruptor, luego del interruptor a tierra y, finalmente, desde la tierra hasta la batería.

Si se comprueba que la batería se encuentra en buenas condiciones y no hay ningún trastorno en los cables, entonces hemos omitido sólo un fallo de los aparatos mecánicos del sistema como causa posible del mal. Estos aparatos mecánicos consisten en la llave y el interruptor en la corriente primaria, y el distribuidor en el circuito secundario.

La llave es frecuentemente la causa de trastornos de la ignición, aunque en los coches modernos ésto no ocurre con tanta frecuencia como en los tipos anteriores. En la mayoría de los casos la llave debe ser sacada para comprobar si allí está el mal, pero es conveniente efectuar una experiencia preliminar con la lámpara de prueba. Esto puede hacerse determinando qué extremidad de la batería está conectada a la llave y luego haciendo que un cable de la lámpara toque cada uno de los tornillos de unión de la batería uno por vez. Si la lámpara de prueba no se enciende, con seguridad que en la llave está el defecto.

El próximo paso es el interruptor, que generalmente causa trastornos porque las puntas del mismo no se abren o cierran bien. Si las puntas están muy quemadas, la chispa será débil. Cuando la leva del interruptor se encuentra en la posición en que las puntas están abiertas, el espacio entre ellas debe medir 1/64 de pulgadas. A medida que la leva evoluciona un poco más las puntas deben hacer un contacto perfecto. Efectuando estas pruebas el interruptor puede ser ajustado de modo que sea completamente eficiente.

Los trastornos en el circuito secundario se deben, casi siempre, a una de estas dos causas: a un corto circuito o a las bujías. El voltaje del sistema secundario es extremadamente alto, de modo que es mayor, proporcionalmente, la posibilidad de un corto circuito. En un día lluvioso o húmedo, por ejemplo, hay frecuentemente suficiente humedad condensada en las unidades del circuito secundario como para ocasionar un corto circuito y fallo del motor del arranque bajo tales condiciones, secándose bien la unidad del circuito secundario se elimina este inconveniente.

Las unidades del secundario son la bobina el distribuidor y las bujías. Estas dos últimas, pocas veces ocasionan serios trastornos, excepto a causa de un corto circuito. Eliminadas estas causas, entonces puede culparse generalmente a la bobina la falla del motor al arrancar.

# ¡Chófers..!

os servirá espléndidamente comidas, aperitivos, café  
esprés y helados. Habitaciones económicas

Ronda Magdalena, 8 - CASTELLON

Las Bujías Champlón, ofrecen seguridad y economía

## PANORAMA



Por  
J. Muñoz San Román

En la altura, perla y oro;  
en la tierra, campo abierto,  
y un aeroplano volando  
entre la tierra y el cielo.

El sol, radiante entre nubes  
pone en las alas del viento  
claridades infinitas  
y rutilantes reflejos;  
y en las alas brilladoras  
del aeroplano ligero,  
cendales de luna, y plata  
de aguas limpias en veneros.

Cortejo resplandeciente  
sigue en su volar certero  
al aparato que llega,  
más por rutas del viento,  
por caminos de esperanza  
y de afanosos anhelos.

Y en el corazón que aguarda  
la llegada del viajero  
hay una hoguera encendida  
y un sagrario de deseos.

(De «Blanco y Negro»)

### EL VENENO DE LA ESPECULACION

## Ha muerto Citroen, el rey del automóvil

**A**UNQUE lo haya matado materialmente un cáncer y no un tiro disparado por su propia mano o un misterioso accidente de aviación, ¿habrá quien dude en catalogar a Citroen, el rey del automóvil, entre las víctimas causadas en breve espacio de tiempo por la psicosis de la especulación: Loewenstein, el rey de la seda artificial; Kreuger, el rey de las cerillas; Bata, el rey del calzado?

André Citroen dejó de existir virtualmente en Diciembre de 1934, cuando tuvo que suspender pagos y cerrar sus talleres de Javel.

La historia intensa y dramática de Citroen es la de un especulador, deslumbrado por la megalomanía. Tenía el genio—tan actual—de la «reclame»; la obsesión del autoritarismo; un afán enfermizo de

notoriedad. Creó riqueza; pero la puso en peligro desde el primer momento. Era un ingeniero inteligente, descendiente de holandeses y casado con la hija de un banquero italiano, nacionalizado en Francia.

Sin la gran guerra, tal vez Citroen no hubiera pasado de ser un industrial mediocre. En 1914 fabricaba cien automóviles cada mes, cuando ya un sólo constructor tenía en las calles parisienses los 1.800 primeros taxis, que un año más tarde requisó el general Gallieni para oponerse a la invasión alemana.

La iniciación de Citroen como fabricante de municiones se ha presentado siempre como un milagro de dinamismo. La exageración es notoria. Citroen obtuvo en 1915 un encargo de un millón de obuses para el Ejército ruso. A 32 francos cada obús, 32 millones de francos. Pidió un anticipo de 12 millones; se lo dieron, y de ellos nació la famosa factoría de Javel, con un fatigoso trabajo «a la cadena».

Citroen no era inventor. El modelo de su célebre coche—el automóvil al alcance de todas las fortunas—lo ideó un ingeniero viejo y pobre, Jules Salomón. El precio lo fijó Citroen: 7.900 francos cada

## ¿Ya eres socio del Montepío?

CHOFER: Recuerda que en caso de tener un accidente, la Asociación vela por tus intereses moral y materialmente.

800.000 Bujías CHAMPION hay funcionando normalmente por toda España

coche. El primer coche en serie, lanzado por una firma francesa. Citroen sería el Ford galo...

Pero primer cálculo, primer error. Con 20.000 encargos en su poder, Citroen cayó en la cuenta de que no podía dar cada coche por menos de 9.500 francos, 1.600 más de lo presupuestado y anunciado. Surgieron quejas y procesos; Citroen se endeudó. Mas al cabo, con el producto del dinero anticipado por los 20.000 compradores, reunió 70 millones de francos. La colosal factoría de Javel comenzó a vomitar coches en proporciones fabulosas: cincuenta, ciento, doscientos diarios. Los ingresos crecían desaforadamente; pero Citroen necesitaba constantemente dinero, y fabricaba cada semestre una nueva sociedad anónima.

En Javel trabajaban hasta 30.000 operarios, con sueldos cómodos o escasos. El patrón se preocupaba sobre todo de la disciplina operaria, de la suntuosidad de las edificaciones, del confort de los pabellones. Pero cuando sufría dificultades de tesorería, rebajaba los salarios en un 10, un 15 y aun un 18 por 100, y no vacilaba en cerrar la fábrica por medio de un despótico locau. Si le reprochaban los millones gastados en el tapete verde—posturas de un millón en ocasiones—, Citroen respondía que le eran tan reproductivos—por lo que hacían hablar de él—como los banquetes heliogabálicos y las fiestas principescas, a las que invitaba al «todo París» y casi a toda la Europa brillante y dorada, y como la iluminación a su costa de la torre Eiffel y las expediciones automovilísticas al desierto.

Siempre en déficit, siempre angustiado por la busca de capitalistas; en constante lucha contra las

asambleas de accionistas, Citroen se obstinaba en repartir dividendos espléndidos, que sus concurrentes más prósperos no soñaban con igualar.

Cuando empezó la crisis económica a cerrar fábricas y a arruinar bancas en Francia, Citroen estaba en América. Ford le había recibido como a su igual. Acaso se aliarían las dos potencias del automóvil. En una conferencia pronunciada en Harvard, Citroen declaró que no creía en la crisis. El intensificaría su producción; encontraría socios capitalistas debajo de tierra; retendría, contra todos los obstáculos, el control de su industria...

De Javel salieron en 1934 60.000 coches. Pero menudeaban las rebajas de jornales, estallaban huelgas o Citroen insistía en los locaus. Competidores poderosos insinuaban una posibilidad de inteligencia. Los más sensibles acreedores le ofrecían ayudas y moratorias, a cambio de una participación en la dirección del negocio. Citroen se negaba tercaamente. El solo vencería la crisis.

Hasta que en Diciembre de 1934 las acciones de Citroen bajaron súbitamente de 2.140 francos a 50. Todavía le tendieron cables, que él rechazó furioso. «Prefiero suspender pagos». Eran 20.000 obreros sin pan, 70.000 familias alcanzadas por el paro. Citroen no se rindió. Se cerró la fábrica; se incautó del negocio una administración judicial.

Medio año más tarde, Citroen ha muerto. Como Kreuger, como Bata, como Loewenstein, intoxicado por el veneno de la especulación.

Anuncie V. en "CASTELLON AUTOMOVILISTA"

# GARAGE CORTES

A  
C  
E  
I  
T  
E  
V  
A  
C  
U  
M  
O  
I  
L

## AUTO-ESTACIÓN ENGRASE

Lavadero a gran presión, venta de gasolina, accesorios, neumáticos y aceites de las mejores marcas.

Reparaciones garantizadas de autos y motos, rectificación de válvulas, Carga de baterías y reparaciones eléctricas del automóvil.

SERVICIO PERMANENTE

DE

GARAGE

Herrero, 31

PISTONES

DE

TODAS MARCAS

Teléfono 363

R  
E  
C  
A  
U  
C  
H  
U  
T  
A  
D  
O  
S

# TALLERES

Si queréis limpiar y abrillantar la carrocería de vuestro automóvil, usad siempre «SIMONIZ»

## La tributación del automóvil en España y en el Extranjero

**P**ARA que la industria del automóvil adquiriera en España el debido desarrollo es preciso coordinar y modificar los impuestos que pesan sobre los vehículos de motor, cuya excesiva tributación preocupa al poseedor de un coche, que en muchos casos se destina al trabajo.

Hemos tocado ya en alguna ocasión este aspecto de los impuestos que gravan al automóvil, lo cual significa una carga para el modesto industrial y una dificultad para todo posible comprador de un coche. Hoy queremos aludir nuevamente este tema, señalando que muchas naciones tienden a reducir y simplificar estos impuestos, mientras que en España no se piensa en nada análogo.

En Alemania, la supresión de la patente ha sido un gran acierto, tanto desde el punto de vista de la prosperidad de la industria del automóvil, como desde el de los intereses del Estado. En 1932 se fabricaron solamente 41.000 coches, y en 1933, a consecuencia de la suspensión de la patente, innovación que popularizó extraordinariamente el automóvil, la producción se elevó a 82.000 unidades, cifra que se mantiene actualmente. El Tesoro dejó de percibir al año, por impuesto de patentes, 23 millones de marcos; pero el consumo de gasolina se elevó un 16 por 100, lo que por sí sólo representaba 41 millones.

En Francia, la patente de circulación ha sido sustituida por un impuesto indirecto a través del precio de la gasolina; en Inglaterra se ha reducido el impuesto por caballo desde una libra a cinco chelines, en Italia y en Cuba se han reducido también los impuestos, con el fin de incrementar el automovilismo.

Mientras se hace esto en el Extranjero, en España no se hace nada concreto. Se ha hablado alguna vez de posibles modificaciones en la tributación de automóviles, se ha pedido en muchas ocasiones por Asambleas y entidades; in-

cluso recordamos que algún ministro de Hacienda tuvo en proyecto hacer un estudio del asunto... Sin embargo, nada se ha hecho y nada parece que se hará por ahora.

Por nuestra parte, nos limitamos hoy a subrayar el hecho elocuente de que muchos importantes países reducen la tributación automovilista sin perjudicarse en sus ingresos. Todo se reduce a estudiar y resolver el asunto de una forma racional, a base de tener presente los intereses de la industria del automóvil y los del propio Estado.



### P. Germán Palacios

Concesionario de General Motors

Automóviles

Camiones

Opel

G. M. C.

Vauxhall

Opel

Pontiac

Blitz

Buick

EXPOSICION, REPUESTOS Y OFICINAS



Ronda de la Magdalena, 3

Teléfono 56

C A S T E L L O N



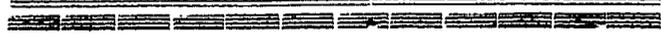
S. Serrano Ramón

MÉDICO

Riñón, Vías urinarias y Venéreas

Mayor, 19

CASTELLON



La Bujía CHAMPION es la predilecta, ésto no puede ser un error colectivo

## TARJETA POSTAL

Por RAFAEL

*Oportunamente denunciarnos en estas mismas columnas de CASTELLON AUTOMOVILISTA, los deportes que vienen practicando los niños por la vía pública. Hoy vamos a «denunciar» a un sector de niños ineducados que exponen temerariamente sus vidas y comprometen seriamente a los conductores de vehículos.*

*Se trata sencillamente de esto: Hay muchos automóviles que llevan en su parte trasera una maleta y los niños se cogen—aprovechándose de la marcha lenta—y luego a medida que la velocidad aumenta, unos se dejan caer estrepitosamente, otros seguramente sienten el pánico consiguiente y se resisten hasta tanto sus fuerzas se les permiten.*

*Esto viene sucediéndose con demasiada frecuencia y nosotros protestamos enérgicamente de esta inconsciencia tan deplorable.*

*Lo hemos dicho ya repetidas veces; los niños efectivamente no saben lo que hacen, ni el peligro que ello representa; por eso pedimos que se sancionen a sus padres, si queremos que estas temeridades se terminen en absoluto.*

### En un Confesionario

El sacerdote: —Señorita...

La telefonista: (distráida)

—¿Número?...

### Junta General extraordinaria celebrada el 27 de Junio de 1935

Se celebró esta Junta general con asistencia de 92 compañeros, con el siguiente orden del día:

1.º Lectura del acta anterior.

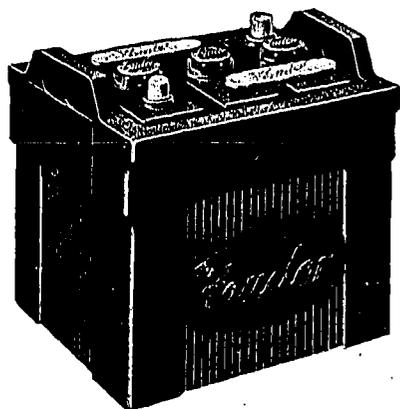
2.º Cambio de local.

El acta de la Junta general anterior fué aprobada con el voto en contra del compañero Vicente Peña.

A continuación se plantea por el compañero Ricardo Llago una proposición incidental sobre lo antirreglamentario de la General que se va a celebrar, interviniendo en la discusión los compañeros M. Montañés, J. Monfort, Martínez Franch, Tomás, Castor García, Vicente Peña, Manuel Beltrán y Talamante, acordándose por aclamación de los compañeros que asisten que es conforme y reglamentaria esta reunión.

Aclarada esta cuestión se pasa al punto segundo y último del orden del día, dando cuenta extensamente la Presidencia de la conveniencia de cambio de local, por resultar mucho más económico al que se pretende marchar, pues en el actual se viene pagando mensualmente unas 150 ó 155 pesetas entre casa, teléfono, agua y luz, mientras que en el que se propone se pagará un alquiler de 60 pesetas mensuales, teniendo cubiertas todas las necesidades del Montepío, incluso local suficiente y espacioso para las Generales que sean precisas celebrar, siempre que estas no se convoquen ni en sábado, domingo ni días festivos, esperándose conseguir unas 1.100 pesetas anuales de economía.

En contra del cambio de local se pronuncian los compañeros Llago, Sales, Tomás y Sos; este último indica que dichas economías, y quizás más, se podrían conseguir prescindiendo del Cobrador de la Sociedad y Oficial de Secretaría, cuyos servicios entiende que ya no son precisos al Montepío, pues su labor puede ser suplida por el entusiasmo y molestias de los asociados.



LA MEJOR BATERÍA PARA AUTOMÓVILES

## AUTOMOVILISTAS

**TUDOR**

ES ECONÓMICA Y ES CALIDAD  
Siempre tendrá buen servicio con BATERÍAS  
Equipad vuestros automóviles con BATERÍAS

**TUDOR**

DEPOSITARIO EN CASTELLÓN:



**José Marzá Año**



GARAGE FIAT

Pi Marzá, 171 — CASTELLÓN — Teléfono 270

**RODAGYL** ES EL AGENTE DE SEGURIDAD EN EL PERÍODO DE RODAJE

También hay una advertencia del compañero Tomás, referente a que se consiga que en caso del cambio de local que se propone, sea con la venia del dueño del edificio con su firma en el contrato que se haga a tal efecto.

Defienden el cambio de local que se propone, los compañeros M. Montañés, Talamante, F. Reboll, Sanchis y otros, y al solicitar el compañero Aguilera votación sobre este asunto, el compañero Tomás advierte que entiende no se ha discutido bastante esta cuestión, pues nada se ha dicho aún en qué estado quedarán los intereses del Montepío que se encuentran en el actual local.

En vista de ello se promueve una discusión sobre dicho asunto en la que intervienen diferentes compañeros.

El compañero Sanchis que se faculte a la Directiva para la venta de los enseres o se nombre una Comisión que se encargue de tal cometido; el compañero V. Peña que se almacenen todos los efectos hasta ver el resultado del nuevo traslado de domicilio; el compañero M. Beltrán se muestra contrario al almacenamiento de los enseres, pues podría serle perjudicial; el compañero J. Monfort se adhiere a las manifestaciones del compañero V. Peña, pero con la variante que dicho almacenamiento sea hasta la próxima Junta general ordinaria en donde se decidirá lo que se crea mas conveniente; el compañero Talamante entiende bastante discutido el asunto y que se debe pasar a una votación para resolver lo mas conveniente; el compañero Reboll (F.) manifiesta que lo primero es concretar sobre el traslado del local, sobre lo que todavía no ha recaído acuerdo concreto; el compañero Sos solicita votación para dicho asunto; el compañero V. Peña se adhiere a la proposición del compañero Sos, y que dicha votación sea secreta; los compañeros M. Montañés y Castelló se encuentran conformes con ir a la votación pero que esta sea la reglamentaria; el compañero Sanchis solicita votación nominal; el compañero F. Reboll se muestra contrario a la votación secreta, pero cree se debe ir a la nominal, y mas cuando se ha solicitado; el compañero Sanchis retira su propuesta de votación nominal y solicita que sea ordinaria; el compañero V. Peña se muestra con-

trario a la ordinaria y pide con insistencia que sea nominal; el compañero Amadeo Torres solicita de la Presidencia que conste en acta su voto en contra del traslado de local; a continuación intervienen nuevamente sobre la votación que se debe efectuar, los compañeros Tomás, Talamante, J. Monfort, F. Reboll, V. Sos, M. Beltrán y U. Fernández, solicitándose a continuación por los compañeros Talamante, J. Vidal, J. Monfort, J. Aguilera, Sanchis, D. Mateu, Villegas, Font, Vicente Peris y F. Sánchez, votación nominal para la cuestión del cambio de local, efectuándose dicha votación que arrojó el siguiente resultado: a favor 71 votos; en contra 17 y una abstención, siendo el local por el que se ha obtado, en el primer piso del Bar Castellón, situado en la Ronda Magdalena n.º 8.

A continuación el compañero Tomás explica su voto en contra, que es mas que nada porque él entiende que habiéndose manifestado en época anterior la Sociedad por la independencia de la misma, al marcharse al nuevo local se pierde esta independencia que en un tiempo se deseó, pero de todas formas desea que no se presenten dificultades en el nuevo domicilio que él sería el primero en deplorar.

A continuación se pasa a discutir sobre el destino que se ha de dar a los enseres y efectos del Montepío.

Intervienen los compañeros Talamante, Castor García, Sanchis, V. Peña, F. Reboll, acordándose que se vendan, teniéndose preferencia por los asociados, tanto los de la capital como los de la provincia, y el precio de venta de dichos efectos sea el de coste para beneficiar con ello los intereses del Montepío.

Discutido este asunto, se pasa a tratar sobre la duración del contrato y condiciones de éste.

Intervienen los compañeros F. Reboll, Sanchis, Talamante, León, Martínez Franch, Chaparro, V. Peña, Tomás, M. Beltrán, A. Aguilar, J. Monfort, acordándose que a ser posible el contrato que se ha de efectuar sea por un tiempo ilimitado y si esto no puede ser por un mínimo de cinco años, interviniendo con su conformidad a este contrato el dueño del edificio.

A continuación se dió por terminada la General por no haber mas asuntos que tratar.

**TALLER DE PINTURA DE TODAS CLASES**

ESPECIALIDAD  
EN CARRUAJES,  
AUTOMÓVILES  
DE TURISMO,  
CAMIONES,  
MOTOS Y  
BICICLETAS

**MANUEL BLANCO**

Lepanto, 8 (Frente Escuelas del Ejército) — CASTELLON

**FARO INDUSTRIAL**

CORREAS — GOMAS — AMIANTOS

ACEITES  
Y  
GRASAS  
LUBRIFI-  
CANTES

Instalaciones  
de riego  
**CITI**  
Alquiler de grupos  
de aforo y  
agotamiento

ACCESORIOS PARA  
LA INDUS-  
TRIA, MINAS  
Y BODEGAS

**CASTELLÓN**

CALLE FALCÓ, 7 TELÉFONO 2

¡Usad siempre Buías CHAMPIONI!

CURIOSIDADES

**Gacetilla noticiaria**

*Los automóviles japoneses*

Según la revista italiana «Economía e Finanzas», son esperados en los próximos meses, en Amsterdam, 500 pequeños automóviles destinados a Alemania y 400 a Holanda. Estos coches son producidos por la fábrica Vissau Motors Warrs, de Yokohama, que tiene una sucursal en Melbourne.

La referida fábrica, que es una de las que en mayor cantidad abastecen el mercado japonés, procura hacer la competencia en Europa a los pequeños automóviles ingleses, y a este efecto ha fijado exactamente los mismos precios que los modelos construidos en Inglaterra, pero con un 40 por 100 de reducción.

*Carreras de automóviles en Rusia*

Como cosa segura se da la celebración de la primera gran carrera de automóviles bajo el régimen soviético. La prueba tendrá un recorrido de 2.200 kilómetros y una duración de nueve días, dos de los cuales serán de descanso.

El detalle de las etapas es el siguiente:

Moscú-Tula (200 kilómetros), Tula-Kursch (280 kilómetros), Kursch-Lgov-Konotrop (200 kilómetros), Konotrop-Kiev (200 kilómetros), Kiev-Gommel-Gobruisch-Minsk (325 kilómetros), Minsk-Borisof-Smolensko (320 kilómetros) y Smolensko-Spask-Demausk-Medin-Podolsk-Moscú (250 kilómetros).

*Campbell, multado*

El gran corredor inglés, Sir Malcon Camp-

bell, ha sido multado por un guardia de circulación por haber rebasado la velocidad máxima en aglomeraciones, de 48 kms. hora.

El tribunal, ante el cual Campbell recordó que en treinta años de volante no había hecho el menor atropello, se vió algo cohibido para condenar a un conductor de tal categoría; pero como la justicia inglesa no entiende de sentimentalismos le impuso una libra esterlina de multa.

Y Campbell... no sale de su asombro... ¡multar por rebasar los 48 kilómetros por hora... a quien ha rebasado a 450..., es el colmo!

*Un coche eléctrico*

La firma inglesa Wilson ha puesto en fabricación un coche a propulsión eléctrica por acumuladores, cuya presencia es análoga a la de los coches de esencia.

Este coche puede efectuar un recorrido de 60 kms. a un máximo de 55 kms. hora sin nueva carga de la batería.

Va carrozado en cach de 2 plazas por Mulliner, y se vende en 385 libras, o sea unos 28.000 francos.

*El Salón de París 1935*

El 29 Salón de París se celebrará este año del 3 al 13 de Septiembre, y reunirá los coches de turismo, vehículos industriales, motores, motocicletas, ciclos, accesorios, etc.

Por la recopilación,  
**BALA ROJA**

**S. SERRANO RAMÓN**  
MÉDICO

Riñón, Vías urinarias y Venéreas

Mayor, 19

CASTELLON

**FABRICA DE LUNAS**

Cristales de todas clases

**Cristales de Seguridad**

PARA

Automóviles v Autobuses

PRECIOS SIN COMPETENCIA

**B. DERENZI**

Colón, 46

CASTELLÓN

Teléfono 232

Todos los campeones solicitan las Bujías **CHAMPION**

## Para viajar por el extranjero

### DOCUMENTOS QUE SE PRECISAN :: ::

1. Certificado internacional para automóviles.
2. Permiso internacional para conducir.
3. Cuaderno de identificación para la exportación temporal de carruajes automóviles españoles que hacen frecuentes salidas al extranjero. (Utilizable en las aduanas españolas, donde deberá ser reintegrado el día en que haya de utilizarse, con una póliza de 10 pesetas.)
4. Tríptico para un determinado país.
5. Carnet de Passages en Douanes, si se han de recorrer varios países.

El objeto de los dos documentos (1 y 2) no es otro que el de sustituir en los citados territorios a los carnets nacionales de circular y conducir, sin que ello tenga aplicación ni relación alguna con las aduanas extranjeras. En una palabra: que la aplicación de aquéllos comienza una vez que el coche se halle en territorio extranjero.

El documento 3 tiene su aplicación a la salida de un vehículo español para el extranjero y ha de utilizarse en la propia aduana nacional.

El documento 4, denominado tríptico, aplicable cuando se ha de exportar el automóvil a un solo

---

### S. SERRANO RAMON

MÉDICO

Riñón, Vías urinarias y Venéreas

Mayor, 19

CASTELLON

---

país, es comúnmente utilizado por los automóviles españoles para poder pasar a Francia, Portugal, a las zonas francesa, española e internacional de Tánger en Marruecos.

Por último, el documento número 5, Carnet de Passages en Douanes, es aplicable cuando se han de atravesar varias fronteras.

Concretando, podemos condensar las anteriores notas en las informaciones siguientes, bastantes al buen servicio de nuestros lectores: para la exportación de un automóvil a Gibraltar, sólo son precisos los documentos indicados con los números 1, 2 y 3.

Si una vez obtenidos estos documentos, que tienen de validez un año, el titular de ellos deseara hacer una excursión a cualquier otro país, podrá solicitar y obtener el tríptico correspondiente o el Carnet de Passages en Douanes, según el caso, previo el pago de su importe.

Para el paso de las fronteras de Francia, Portugal, zonas francesa, española e internacional de Tánger, en Marruecos, es indispensable, además de los documentos 1, 2 y 3, estar en posesión del tríptico o trípticos correspondientes.

### ADVERTENCIAS IMPORTANTES :

El empleo de los trípticos y Carnets de Passages en Douanes está reservado única y exclusivamente para aquellas personas que viajan en automóvil en el extranjero con fines turísticos.

La permanencia prolongada o periódica por tiempo superior a seis meses al año en algunos países, y especialmente en Francia, da lugar a la pérdida del derecho a introducir un coche en régimen temporal, y la Administración de Aduanas francesas exige, en este caso, el inmediato pago de los derechos de Aduanas, aun estando el tríptico o Carnet de Passages en Douanes en período de validez.

Asimismo, los que posean fincas de recreo en países extranjeros, pierden igualmente su condición de turistas al permanecer con sus coches más de seis meses por año. En Francia se aplica este precepto con todo rigor.

No pueden disfrutar de las ventajas del tríptico ni del Carnet de Passages en Douanes aquellos automovilistas que tengan propiedades, de las cuales obtienen rendimiento económico, en los países que se proponen visitar. Tampoco pueden obtener trípticos ni Carnets de Passages en Douanes aquellos automovilistas que vayan al extranjero para tomar posesión de un empleo, ejercer una profesión, para ejercer la dirección de una empresa o formar parte del Consejo de administración de la misma, o cuyo viaje tenga una finalidad lucrativa.

Está terminantemente prohibido vender en el extranjero los coches introducidos por medio de un tríptico o Carnet de Passages en Douanes.

---

## Un atropello

—¿Se fijó Ud. en el número del taxi que lo derribó?

—Sí, señor, porque daba la casualidad que era el del año en que nació mi mujer.

—La señora. —Mira, Antonio, deja este asunto. No vale la pena de llevarlo adelante.

---

Si eres asociado, cumple tus deberes, porque así honrarás al Centro y te honrarás. Asiste a las juntas. Haz labor de proselitismo. Prestigia a la colectividad.

---

Para dar brillo a su coche exija SIMONIZ

## Noticiario de intercambio

- BARCELONA.**—Montepío de San Cristóbal.—Chóferes de Barcelona. Aribau, 149, pral. izquierda. Teléfono 71159.—Abogado, D. Joaquín Sagraera. Teléfono 12878.
- BARCELONA.**—Unión de Chóferes de Barcelona.—Ronda de San Pablo, 59, pral.
- BILBAO.**—Bilbao Automóvil.—Sociedad de Socorros Mutuos. Rodríguez Arias, 8.—Abogado, D. José María Juaristi. Calle de la Torre, 2, 2.º
- BILBAO.**—Automovilista Bilbaína.—Colón de Larealegui, núm. 55, 1.º (Plaza de San José). Teléfono 10394.
- BURGOS.**—Sociedad Benéfica de Chóferes.—Santocildes, 11.
- CALATAYUD.**—Delegación de El Volante Aragonés de Zaragoza. Teléfono 2556.
- CASTELLON DE LA PLANA.**—Montepío Provincial de Chóferes y Mecánicos.—Ronda Magdalena, núm. 8.—Abogado, D. Domingo Martín Pascual, Teléfono 100.
- GERONA.**—Montepío de San Cristóbal.—Norte, 14. Teléfono 421.
- GRANOLLERS.**—Unión de Chóferes y Motoristas.—Plaza Maluquer y Salvador, 26.
- HUESCA.**—Montepío de San Cristóbal.—Coso de Garofa Hernández, 7.—Abogado, Teléf. 41.
- LA CORUÑA.**—Centro de Protección de Chóferes.—Pequeño piso A. del Banco Anglo. Teléfono 2620.—Abogado, Teléfono 2725.
- LERIDA.**—Montepío de Lérida Conductores de Vehículos de Motor Mecánico.—Calle Democracia, número 2.
- LOGROÑO.**—Centro de Protección de Chóferes.—Gallarza, 4. Teléfono 1799.—Abogado, D. Alfonso Mato, Brétón de los Herreros, 5.
- MADRID.**—Unión Española de Conductores de Automóviles.—Fuencarral, 45. Teléfono 23110.—Abogado, D. Antonio Vilaverde. Teléfono 34468.
- MANRESA.**—Asociación de Chóferes de Manresa-Berga.—Bases de Manresa, 5. Teléfono 1855. Abogado, Teléfono 1287.
- MATARO.**—Unión de Chóferes y Motoristas.—Clavé Palace. Teléfono 126.
- OVIEDO.**—Sociedad de Socorros Mutuos de Conductores Mecánicos de Asturias, Campoamor, 27, entlo.—Abogado, Teléfono 2662.
- REUS.**—Montepío de Chóferes.—Rabal de Francisco Maciá, 58.
- SABADELL.**—Mutua de Socorros Auto-Motorista.—Rambla, 71.—Teléfono 1994.—Abogado, D. Juan María Corominas.—San Pedro, 45. Teléfono 1440.
- SALAMANCA.**—Sociedad de Socorros Mútuos La Unión.—Crespo Rascón, 15.—Abogado, D. Francisco Iscar Peira.—Corral de Villaverde, 1. Teléfono 1440.
- SAN SEBASTIAN.**—Montepío San Cristóbal.—Urbietta, 12. Teléfono 12578.—Abogado, D. José María de Logendio.—Villa Nuestra Señora de Iciar. Miracnela (alto). Teléfono 10603.
- SANTANDER.**—Unión de Mecánicos Conductores «El Avance».—Ruamayor, 5.—Abogado, Teléfono 1042.
- SEVILLA.**—Sociedad de Socorros Mútuos de los Conductores de Automóviles.—Aurora, 1, bajo.
- SORIA.**—Unión Automovilista. Sociedad Benéfica.

Abogado, D. Félix Sánchez-Malo, calle de la Plaza de Herradores, 9 y 11, 3.º.

**TARRAGONA.**—Montepío de Chóferes Germanor.—Rambla de San Juan, 40. Teléfono 134.

**TARRASA.**—Gremio de Chóferes de San Cristóbal.—Plaza de la República, 1.

**TORTOSA.**—Montepío de Chóferes Humanitario de Tortosa y su comarca.—Cervantes, 24.—Abogado, Teléfono 208.

**VALENCIA.**—Montepío de Chóferes «El Progreso».—Avenida del Catorce de Abril, 7. Teléfono 10948. Abogado, D. Fernando Miranda, Cotanda, 4. Teléfono 15531.

**VICH.**—Mutua de Socorros de los Chóferes de Vich y su comarca.—Calle de Verdaguier. Bar Constancia. Teléfono 24. Abogado, D. Carlos Oñós.—C. Moullén, 46. Teléfono 133.

**VIGO.**—Unión de Conductores de Automóviles.—Calle del Catorce de Abril, 9.

**VILLANUEVA Y GELTRU.**—Asociación de Conductores de Automóviles.—Membrillo, 11. Teléfono 127.

**ZARAGOZA.**—El Volante Aragonés.—Coso, 61. Teléfono 2556.

**MUEBLES**

**F. CAUSANILLES**

---

Antes de efectuar sus  
compras **VISÍTEME**



**Ximénez y Fola, 1      CASTELLON**

## ¡Mala lengua...!

Ella (llegando de la calle muy contenta):  
—Por fin soy feliz. El dentista me ha extraído la muela que tanto me hacía rabiar.  
El: Pues más feliz es la muela.  
—¿Por qué?  
—Porque se ha puesto fuera del alcance de tu lengua.



**S. Serrano Ramón**

**MÉDICO**

Riñón, Vías urinarias y Venéreas

Mayor, 19

**CASTELLON**



**L.º HERMETIC** legítimo no tiene rival

# ¡Automovilistas!

Antes de encargar sus trabajos de Guarnición o Pintura en su automóvil visite y solicite precios en los talleres de

GUARNICION  
Y TAPIZADO DE  
AUTOMÓVILES

Juan Terradas

ESPECIALIDAD en  
Fundas, Capotas y toda  
clase de Tapizados ::

PINTURA  
DE —————  
AUTOMÓVILES

Luís Castelló

ESPECIALIDAD en  
Duco - Nitrocelulosa  
Esmaltes a Pincel y  
Transparente Perla

Calle Luís Vives, 3-Castellón

## RELACION

de los vehículos con motor mecánico matriculados en el mes de Junio de 1935

Número	MARCA	Potencia en H. P.	PROPIETARIO	Domicilio	Residencia
3165	Dodge Brothers	23	Santiago Masip Ballester. . . . .	Mayor, 25	Benicarló
3166	Dodge Brothers	23	Francisco Ibáñez Fabregat . . . .	Mur, 2	Vistabella
3167	Ford	25	Vicente Aragonés Simó. . . . .		S. Carlos de la Rápita
3168	Ford	25	Juan Esquedo Zaragoza. . . . .	S. Elcano, 5	Castellón
3169	Ford	25	Vicente Juan Chust Martínez. . . .	B. Ibáñez	Villarreal
3170	Ford	8	Calixto Boldú Vendrell. . . . .	Dozal, 77	Vinaroz
3171	Henschel-Diesel	38	Hispano Fuente En-Segures. . . . .	Galdós	Castellón
3172	Chevrolet	21	Cristóbal Altava Bono. . . . .		Portell de Morella
3173	Hispano Suiza	21	Dirección General de Seguridad.		Castellón
3174	Ford	25	Vicente Torres Torres. . . . .	Nueva, 22	Almedijar
3175	Ford	9	Enrique Tomás Casanova. . . . .	Libertad, 38	Burriana
3176	Opel	10	Agustina Ratto Marchena. . . . .	Estación	Vinaroz
3177	Dodge Brothers	20	José Vicente Sanjuán. . . . .	S. Roque, 8	Cañ
3178	Bedford	20	Vicente Mompín Agustín. . . . .	Zaragoza, 9	Borriol
3179	Fiat	8	Angel Gimeno Alpuente. . . . .	Progreso, 24	Castellón
3180	Ford	8	Gonzalo Tena García. . . . .	Colón. 68	Segorbe
3181	Ford	25	Vicente Nebot Gil . . . . .	1.º de Mayo	Burriana
3182	Mercedes Benz	22	Manuel Andrés Chiva. . . . .	Moró, 20	Alcora
3183	Ford	25	José Sorlí Ruiz. . . . .	Olivella	Benicarló
3184	Opel	9	Rafael Gómez Granell. . . . .	Pi Margall, 36	Castellón
3185	Fiat	8	Francisco Arcusa Igual. . . . .	Constitución	Castellón
3186	Chevrolet	21	Jefatura de Obras Públicas. . . . .		Castellón
3187	Ford	8	Miguel Marín Pérez. . . . .	Mariana Pineda, 5	Castellón
3188	G. M. C.	24	Juan Gisbert Miró . . . . .	F. Galán, 36	Onda
3189	G. M. C.	22	Rosa Bellés Tena . . . . .	H. Cortés, 30	Morella Albocácer

El RODAGYL es maravilloso

## Avisos de Secretaría

### Reconocimiento médico

Se pone en conocimiento de los socios comprendidos hasta el n.º 448 de recibo, que pueden pasar cuanto antes por casa del médico inspector de este Montepío (Dr. Julio Roca, calle Mayor, número 33-1.º), debiendo antes pasar a recoger en Secretaría las hojas de reconocimiento, y así poder estar en posesión de todos sus derechos.

### Avisos de accidentes

Para evitar dilaciones que pueden perjudicar a los interesados, éstos están obligados inmediatamente que les ocurra un accidente ponerlo en conocimiento de nuestro Abogado, cuyo domicilio va anotado en el recibo del mes.

### Abono de recibos

Se pone en conocimiento de los Socios de número, que todo compañero que al llegar el día último del mes no tuviera retirado el recibo corriente, no tendrá derecho a los subsidios de «Enfermedades y accidentes».

### Adquisición del carnet del Montepío

Se recomienda a todos los compañeros la conveniencia ineludible de contar con dicho carnet para poder hacer valer su personalidad Mutualista, no solo en Castellón, sino también en otras Capitales de España con las que tengamos establecido las bases de intercambio.

Para su adquisición se necesita además de la presentación del permiso de conducción, dos fotografías para el carnet.

### Cambio de domicilio

Para la buena marcha de la Sociedad y por el propio interés de los socios, es muy conveniente que cuando éstos cambien su domicilio lo pongan en conocimiento de la Secretaría; si así no lo hacen no se quejen de las molestias que con ello les pueden sobrevenir.

### Colaboraciones para la Revista

Por encargo de la Junta de Revistas se comunica a los compañeros y demás personas que remiten sus trabajos para su publicación, que las colaboraciones se recibirán hasta el día

16 de cada mes en la Secretaría social; las que lleguen pasada esta fecha, se publicarán en el número siguiente. Las colaboraciones deben ser escritas a máquina, o en letra manuscrita, en forma clara y a una sola carilla.

Para la índole de las colaboraciones se recomienda lo prescrito en la parte pertinente de nuestro Reglamento, quedando también a cargo de nuestro Director y Reactor-Jefe la selección de los trabajos recibidos sin derecho a reclamación alguna por parte de los colaboradores.

### Motivos de queja en general :: :: ::

Todo socio, lo mismo los de la Capital que los de Provincia, están obligados a poner en conocimiento de la Secretaría (bien sea verbalmente o por escrito) cualquier motivo de queja o censura que puedan tener, pero siempre que éstas estén relacionadas con el Montepío o con su Revista.

### Aviso importante

Se recuerda a todos los señores socios de este Montepío, la obligación que tienen de presentar la baja por enfermedad el mismo día de la fecha, pudiéndola entregar en este Montepío.

Igualmente se recomienda a todos los señores socios de este Montepío que cuando tengan un accidente tomen los nombres de los testigos para mejor aclarecimiento.

### Notas

Se pone en conocimiento de los señores socios que se hallen comprendidos en los números que preceden, se dignen pasar por Secretaría a recoger las hojas de reconocimiento para que el Sr. Julio Roca, Médico inspector de este Montepío, pueda reconocerlos.

Lo que se hace presente para que luego no aleguen ignorancia en caso de accidente o enfermedad. Con el bien entendido que si hasta esa fecha no se ha hecho el reconocimiento reglamentario, perderán un mes de derecho a subsidios a partir del día que se efectúe dicho reconocimiento:

Los números son los siguientes: 82-89-93  
164-171-183-191-195-198-202-226-236-242-252  
270-271-273 275-277-285-311-324-331-351-344  
358-563-371-390-391-397-398-399.

## Movimiento de fondos de la Caja de Accidentes y Enfermedades durante el mes de Junio de 1935

	INGRESOS		GASTOS	
	Pesetas		Pesetas	
SALDO DEL MES ANTERIOR.....	12.844	05	—	—
Recaudado por cuotas.....	2.034	50	—	—
A la Compañía Hidroeléctrica, por el consumo de fluido meses Abril y Mayo.....	—	—	27	10
» la Compañía Telefónica, por su abono del mes.....	—	—	25	—
» Benjamín Ballester, por material de oficina.....	—	—	17	15
Al Sr. Médico Inspector, por sus honorarios.....	—	—	125	—
» Sr. Abogado Titular, id.....	—	—	100	—
» Sr. Procurador Titular, id.....	—	—	60	—
» Sr. Auxiliar Secretaría id.....	—	—	60	—
A Joaquín Herrero, por 23 días subsidio a 2'50 pesetas.....	—	—	57	50
» José Besalduch, por 11 días subsidio mayor y 11 días subsidio menor.....	—	—	110	—
» Vicente Provinciales, por 9 días subsidio a 4 pesetas.....	—	—	36	—
» Levi Falcó, por 5 días subsidio a 4 pesetas.....	—	—	20	—
» José Torres, por 10 días subsidio a 2'50 pesetas.....	—	—	25	—
» José M. Forés, por 18 días subsidio a 6 pesetas.....	—	—	108	—
» Secretaría, por «Heraldo», Vigilante, agua, sellos y póliza.....	—	—	16	65
» Rafael Gasset, por quince días alquiler mes Julio.....	—	—	52	50
» Genaro Vayas, por cerraduras, llaves y colocación.....	—	—	28	60
» Cristóbal Buj, por 8 días subsidio a 6 pesetas.....	—	—	48	—
» Pepet, camarero antiguo local, gratificación.....	—	—	10	—
» Gastos menores, (limpieza local antiguo y otros).....	—	—	6	90
» Faustino Renau, alquiler nuevo local mes Julio.....	—	—	60	—
» Jeremías Alcácer, por premio cobranza.....	—	—	81	35
	—	—	1.074	75
SALDO EN CAJA.....	—	—	13.803	80
TOTAL.....	14.878	55	14.878	55
<b>RESUMEN DE EFECTIVOS</b>				
En Valores del Estado.....			18.000'	—
En Cuenta corriente en Banco de España.....			512'	85
Saldo en Caja.....			13.803'	80
SALDO TOTAL.....			32.316'	65

## Movimiento de fondos de la Caja de Invalidez y Vejez durante el mes de Junio de 1935

	INGRESOS		GASTOS	
SALDO DEL MES ANTERIOR.....	1.538	40	—	—
Recaudado por cuotas.....	292	—	—	—
Donativo de Jeremías Alcácer.....	5	—	—	—
Id. de la CAJA DE AHORROS Y MONTE DE PIEDAD.....	100	—	—	—
Id. de Joaquín Herrero.....	10	—	—	—
Por venta 22 carnets y una insignia.....	21	40	—	—
Donativo de Vicente Provinciales.....	4	—	—	—
Por reingreso socio Odón Ibáñez, de Villarreal.....	10	—	—	—
A Jeremías Alcácer, por premio de cobranza.....	—	—	11	65
	—	—	11	65
SALDO EN CAJA.....	—	—	1.969	15
TOTAL.....	1.980	80	1.980	80
<b>RESUMEN DE EFECTIVOS</b>				
En Valores del Estado.....			10.000'	—
En cuenta corriente en Banco de España.....			222'	40
Saldo en Caja.....			1.969'	15
SALDO TOTAL.....			12.191'	55

Las Bujías CHAMPION no es un «Gasto» sino una «Inversión»



Nuestras cubiertas camiones y autobuses tienen una *banda de rodamiento con ranuras profundas y vigorosas, que aseguran la máxima tracción*.  
 Llevan más alambre en los talones; más capas de cuerdas impregnadas refuerzan la pesetaña, eliminando así los fallos de los talones

**NUESTRAS CUBIERTAS**

# Firestone-Hispania



Fábrica y Oficinas en BASAURI Apartado 406. Teléf. 17827 - 28 - 29 - BILBAO.

**SUCURSALES** {  
 MADRID: General Pardiñas, 50: T. 60.800 60.809  
 BARCELONA: Claris, 92: Teléfs. 80.123 y 80.124  
 SEVILLA: San Pablo, 35-41: Teléfono 26.332  
 VALENCIA: Colón, 15: Teléfono 10.567  
 CORUÑA: Juana de Vega, 56 al 60: Teléf. 2.940

**DEPÓSITO** { MURCIA: Plaza Belluga, 3: Teléfono 1.123.

**FIRESTONE-HISPANIA S. A.**  
 Apartado 406. BILBAO

Sírvase remitirme gratis su folleto  
 EL CUIDADO DE LOS NEUMÁTICOS

Nombre .....

Dirección .....

Población .....

L'HERMETIC-RODEX es insuperable para esmerilar válvulas y toda clase de metales

# Vicente Agost

Taller de Pintura  
para Carruajes y Automóviles

Taller:

Bartolomé Reus, 17

C A S T E L L O N

DROGUERÍA Y PERFUMERÍA  
DE

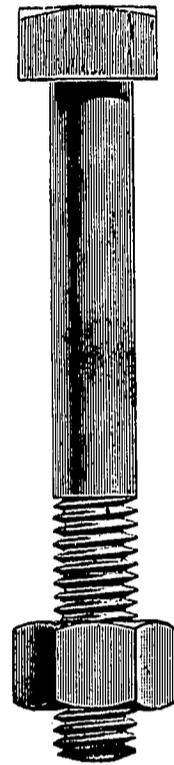
# L. Gómez Granell

ESPONJAS, GAMUZAS, MANGUERAS  
DE GOMA, PINTURAS y CERAS PARA  
COCHES, ACEITES, GRASAS y VAL-  
VOLINAS:: ARTÍCULOS PARA LA CON-  
SERVACIÓN DE AUTOS y CAMIONES

Zaragoza, 29 CASTELLON Amadeo I, n.º 1

FERRETERÍA

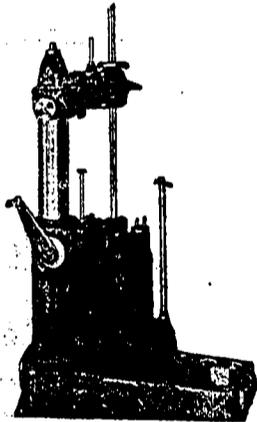
# TRAVIER



ESPECIALIDAD EN BATE-  
RÍAS DE COCINA DE ES-  
MALTE Y ALUMINIO. HE-  
RRAJES PARA OBRAS.  
TORNILLERÍA EN GENE-  
RAL. COCINAS ECONÓMI-  
CAS. LLAVES DE AJUSTE.  
CUBIERTOS Y CUCHILLE-  
RÍA. ARTÍCULOS PARA  
+ + REGALOS + +

Colón, 45 y 47 :: CASTELLON

## GARAGE ROBERTO



SIGA ESTE CAMINO  
Y NO LE OCURRIRÁ  
ESTO NUNCA!!!.....

Taller de reparaciones + Rectificadora moderna de cilindros + Autos, Motos y Camiones + Lavadero a gran presión

Pérez Galdós, 16 y Alcalá Zamora, 7

Teléfono 328

CASTELLON

Si le interesa a V. comprar

Máquinas de coser, Biele-  
tas, Radios, Gramófonos y  
Discos a base de la mejor  
calidad y máxima garantía  
visite al REPRESENTANTE

Evaristo Musné

G. Chermá, 129 CASTELLON

VENTAS AL CONTADO Y A PLAZOS

EXIJA SIEMPRE "L'HERMETIC"

# Chevrolet sigue Delante

**CHEVROLET**

**Y**

**BEDFORD**



**NO DEJE DE EXAMINAR  
EL CAMIÓN  
CHEVROLET**

**3 1/2 TONELADAS  
CARGA BRUTA**

**CHEVROLET**

Exposición y depó-  
sito de los coches y  
camiones

**CHEVROLET**

**Garage ROBERTO**

Taller especia-  
lizado en las  
reparaciones

**CHEVROLET**

Piezas de recambio  
legítimas

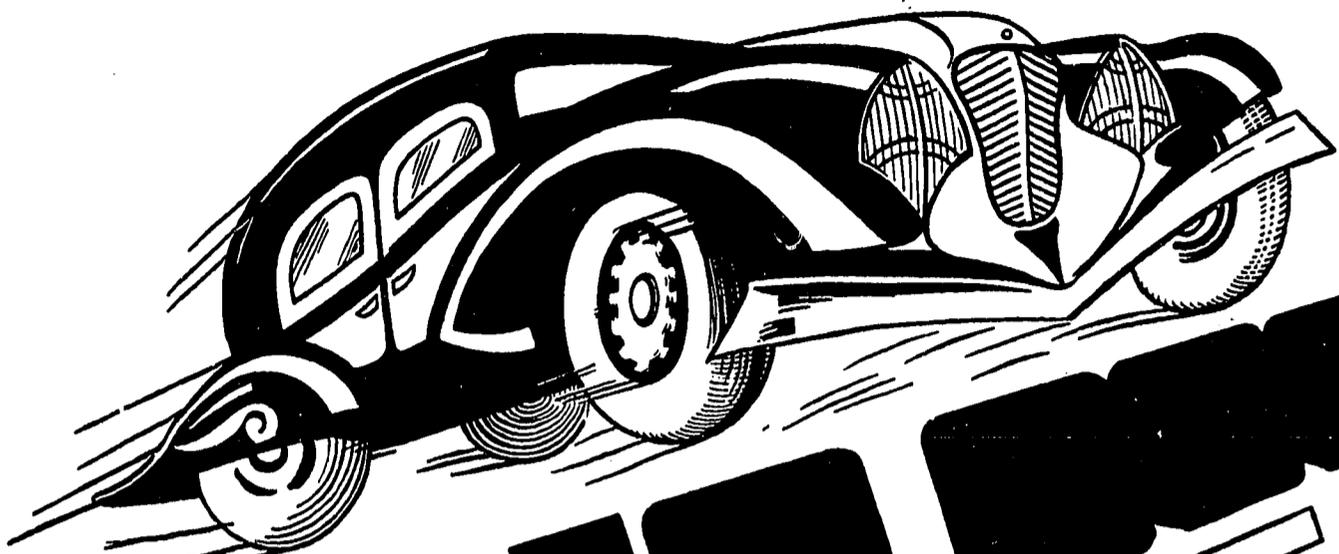
**CHEVROLET**



Concesionario para la provincia

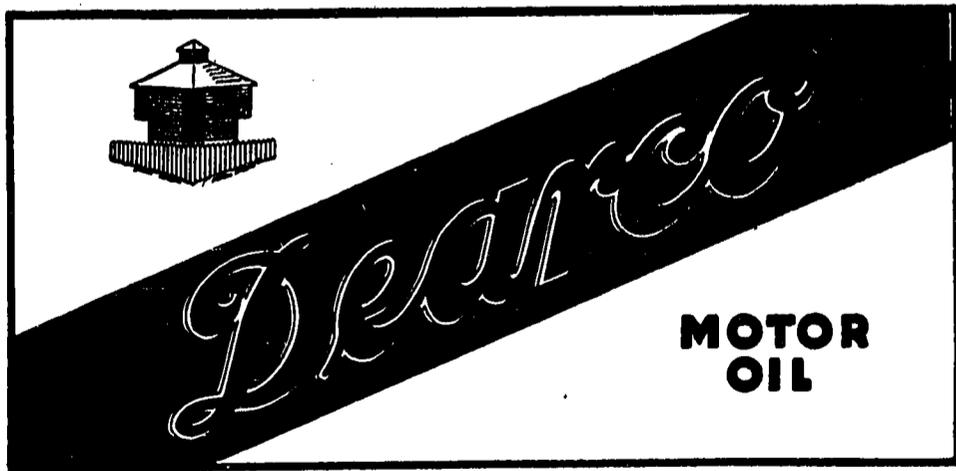
**PEDRO ROMERO VAZQUEZ**

Pérez Galdós, 6 - Teléfono, 328



123456789 **1000 KMS.**  
**SIN VACIAR EL CARTER**

HE AHI UN ASPECTO  
DE LAS CUALIDADES DE



**LUBRICANTE CIENTÍFICO**