

GASTELLON

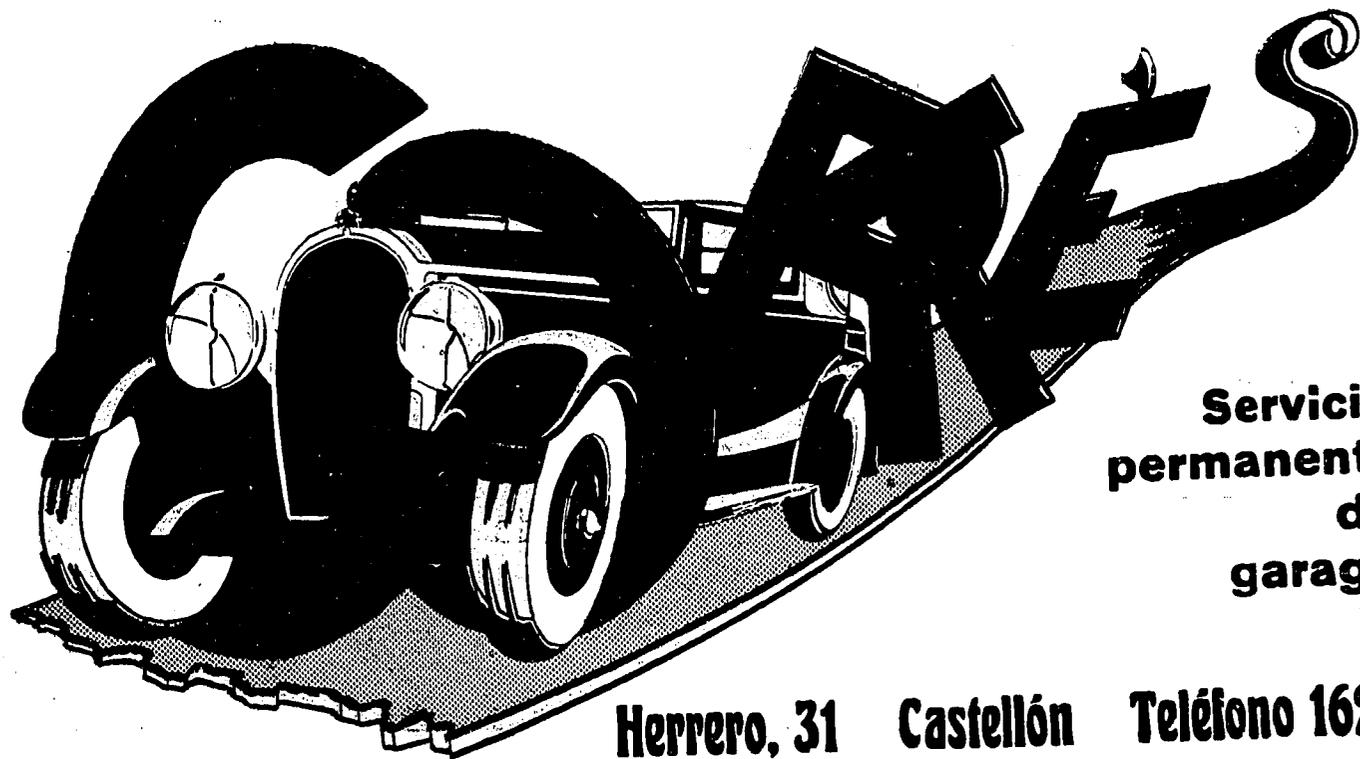
Automovilista



Año V

Núm. 46

AUTO - ESTACION ENGRASIE



Servicio
permanente
de
garage

Herrero, 31 Castellón Teléfono 1625

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 1987

CASTELLÓN

A= 24.624



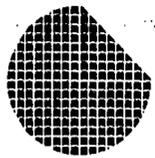
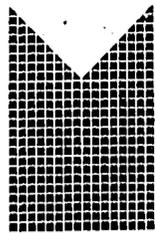
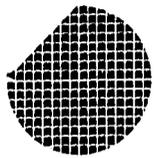
Antes de realizar la compra de un coche...

No se olvide de pedir pruebas y referencias al
AGENTE OFICIAL

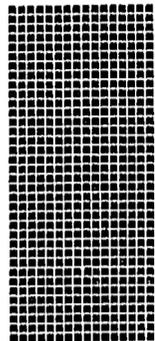
Ford
EL AUTOMÓVIL UNIVERSAL

Exposición, Talleres,
Stock de recambios
y Accesorios

Calle Asensi, 17.-CASTELLON



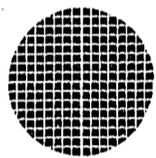
RESERVADO PARA LA

Agencia de  Automóviles

Oldsmobile

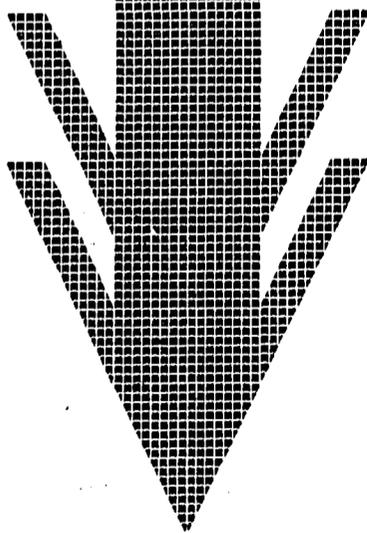
Vauxhall

Bedford



Avenida Pérez
Galdós, 16

Castellón



Concesionario:

D. Vicente Tirado Gimeno

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



AÑO V
NÚMERO 46

Publicación mensual

Director: RAFAEL MONFORT
Redactor-jefe: ALFONSO COCA

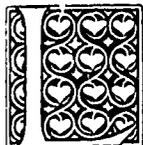
CASTELLÓN, ABRIL 1936

SUMARIO: El hombre mas rico del mundo hace balance.— La voz técnica Diesel. La potencia de un motor de gasolina.—Gaceta noticiaria.—10 años Deutsche Lufthansa.—Admisión de aire afuera del Capó.—Tarjeta postal.—Rimas.—Abajo la guerra.—Resumen de la Tercera Asamblea de Mutualidades de Conductores de Automóviles.—Relación de los vehículos matriculados en el mes de Febrero de 1936.—Avisos de Secretaría.—Noticario de Intercambio.—Balance de Caja.

El hombre mas rico del mundo hace balance

Por C. Patrick Thompson

(De «Journal» de Viena)



A fábrica de automóviles más grande del mundo cerrará dentro de poco su balance anual con una ganancia neta que supera los 100 millones de dólares. Si se considera que se trata de una empresa tan gigantesca, en la que casi pasó inadvertida una pérdida de 50 millones de dólares en un solo año—como sucedió en el año 1932—, podremos comprender que esa ganancia neta no es una cifra sorprendente, como podría parecer a simple vista.

Si se toma en cuenta que esta empresa gigante, avallada en Wall Street en la cifra de dos millardas y media de dólares, pertenece tan sólo a tres personas (al fundador, a su hijo y a la esposa de este último) y que ha sido levantada únicamente teniendo como base el empleo de ganancias netas y sin la ayuda de ninguna clase de crédito, entonces la cifra mencionada en primer término aparece como una entrada, o ganancia normal del primer año de verdadera reanimación económica en los Estados Unidos.

El actual septuagenario, en el que no hay ni un solo gramo de más en el peso, amplió el diccionario con una palabra más, expresión de una creciente utilización de material y de la fuerza de trabajo: Fordismo.

Un hombre creó esta extraordinaria riqueza: un hijo de campesinos que se ocupaba de mecánica y que solamente tenía una cultura limitada.

LOS MEJORES NERVIOS

Ford comenzó teniendo como único capital sus dos manos. Hoy da ocupación a unos 200.000 obreros en forma directa. Otros 2 millones de hombres están ligados a su empresa en sus bosques, campos, montes y fábricas. Si esa empresa paralizara sus tareas, se produciría un desbarajuste en toda la economía popular norteamericana.

Al activo Henry Ford pertenecen unos 200 millones de dólares. No necesita una suma tan grande en sus operaciones corrientes. Pero en cierta ocasión—en el año 1921—estuvo a punto de que su empresa pasara a manos de los bancos, pues éstos pusieron al cobro todas sus obligaciones. Eso fué una lección para Ford.

Fué ingeniero jefe de la primera central eléctrica de Edison, antes de entregarse, en 1904, a la fabricación de automóviles. Su capital industrial era de 125.000 dóla-

res, de los que le pertenecían 40.000, siendo completado el resto por algunos amigos que tenía en Michigan. En seguida compró a los demás el resto de las acciones, pero todavía en 1919 tenía un socio que se oponía a que Ford empleara totalmente las ganancias en la misma empresa. Ford compró también la participación de ese socio, lo que le costó 75 millones de dólares. Por cada acción de cien dólares tuvo que abonar 12.500 dólares. Otro socio que había invertido 12.500 dólares, pudo vender su participación por cerca de un millón de dólares.

EL PUNTO DE PARTIDA

Ford no puede considerar todo esto como resultado de magia. Para él, su ascenso es el resultado «del empleo de un entendimiento lógico y sencillo a un problema comercial y la comprensión de la psicología de las masas». «Lo que se requiere, no es ni sabiduría, ni dinero, ni genio, ni suerte, sino simplemente mejores nervios y huesos más duros».

El inventor de la producción en masa vió la moderna civilización como un campo de ruinas y de carencia de plan: tiempo perdido, energías perdidas. Prevé un futuro en el que se trabaje solamente cuatro horas al día en fábricas bien iluminadas y limpias. ¿Por qué tienen que trabajar ahora los obreros ocho y más horas? Porque no se obtiene una producción total, dice Ford, y porque los obreros, por el hecho de trabajar tanto, solamente pueden construir un auto o producir una tonelada de carbón o un bloque de acero. Hay que industrializar el tiempo perdido en el trabajo. Todo movimiento superfluo que se ahorre es ganancia que aparece. Cada obrero que disminuye de 8 a 7 movimientos el proceso de su trabajo, ahorra a Ford por año 35.000 dólares.

Henry Ford sigue todavía pagando los salarios más elevados del país. Pero extrae de sus obreros el máximo de rendimiento. Uno de sus hombres de confianza es un ingeniero sueco de apellido Sorensen, verdadero dictador de la sala de trabajo. De tiempo en tiempo la cinta empieza a marchar a mayor velocidad, y Sorensen se preocupa de que aquellos que no pueden adaptarse al nuevo ritmo de trabajo, sean reemplazados. Ford paga los mejores salarios, pero exige los mejores obreros.

TAL COMO VIENE

Estudio de los motores de aceite pesado

LA VOZ TECNICA "DIESEL"



N opinión de Mr. Alan E. L. Chorlton, otra autoridad en esta materia, que tuvo a su cargo el perfeccionamiento de los motores rápidos Bearmore, del tipo de inyección, del dirigible inglés R. 101, los motores rápidos modernos de inflamación por comprensión derivan preferentemente de los de Ahroyd-Stuart.

En un trabajo que en 1931 leyó el citado ingeniero en el Instituto de Ingenieros Navales de Inglaterra.

Por lo anterior puede verse que, como ya dijimos al principio, ni los técnicos ni los hombres de ciencia han logrado ponerse de acuerdo en cuanto al origen del motor rápido moderno de inflamación por comprensión, ni respecto a la propiedad con que se le aplica el nombre Diesel. Pero mientras se discute esta cuestión, el público en general continuará, sin duda alguna, designando el motor de inflamación por comprensión con el nombre de Diesel, puesto que, por haber sido usado durante mucho tiempo para los motores lentos del tipo análogo, su empleo se ha extendido a los motores modernos de tipo rápido.

GENERALIDADES

El rápido progreso y el interés creciente que ha logrado el motor de inflamación por comprensión constituye uno de los hechos más notables de la ingeniería moderna. Aun cuando el tipo especial que ha sido objeto de mayor atención se le denomina generalmente «motor rápido Diesel», el adjetivo «rápido» tiene en esta expresión un valor esen-

cialmente relativo. El tipo de motor que nos proponemos estudiar alcanza una velocidad práctica de rotación que llega a unas 1.700 revoluciones por minuto, observándose en los constructores una tendencia a aumentar esta velocidad hasta 2.000 revoluciones por minuto, e incluso sobrepasar esta última.

No obstante, estas velocidades resultan todavía moderadas si se comparan con las 3.200 revoluciones por minuto a que funciona, en condiciones normales, el motor de ómnibus o camión, y con las 5.000 revoluciones a que gira el motor especialmente preparado de los automóviles o motocicletas rápidos.

Por consiguiente, por lo que se refiere a los motores Diesel deben considerarse como rápidos aquellos motores cuya velocidad de rotación del cigüeñal se aproxima a las 2.000 revoluciones por minuto.

El motor rápido de aceite que se utiliza en la actualidad corresponde a un progreso de la post-guerra, y debe su desarrollo, desde el punto de vista mecánico, a dos factores importantes: a la fabricación de la bomba medidora (clasificadora) y reguladora del combustible, de pequeñas dimensiones y alta presión, e inyectores correspondientes; y a los extensos conocimientos mecánicos y metalúrgicos, aplicados ya con anterioridad en el motor de combustión interna de alto rendimiento. La bomba de alimentación constituye, sin duda alguna, la clave del progreso realizado.

Como se explicará más adelante, el motor Diesel recibe en sus cilindros la carga o dosis de aceite para cada explosión, a una presión elevada y en el preciso instante en que va a empezar la combustión (inflamación); y los únicos medios de regulación de la velocidad y potencia con que cuenta el motor son la variación de la cantidad de aceite de cada inyección y en el instante en que ésta se inicia.

Si un motor monocilíndrico de 100 a 125 milí-

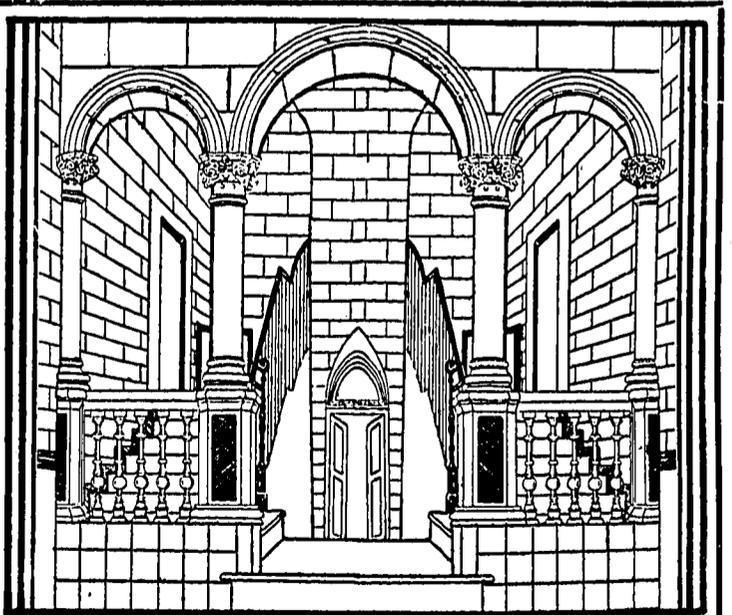
FÁBRICA DE MUEBLES
VICENTE GALLEN

MUEBLES DE TODAS
CLASES Y ESTILOS

Cardona Vives, 10
Teléfono 2022

SALONES DE
EXPOSICIÓN
Y VENTAS

CASTELLÓN



metros de diámetro gira a 2.000 revoluciones por minuto, la masa de aceite que debe inyectarse de una vez tiene un volumen aproximadamente igual a «la mitad de un grano de arroz», y la inyección debe realizarse exactamente en el instante adecuado del ciclo de trabajo, mil veces por minuto. Además, cuando el motor gira lentamente, por ejemplo a 300 revoluciones por minuto, el volumen de cada carga inyectada debe ser menor que el de una cabeza de un alfiler muy pequeño. Entre los límites citados, la cantidad de combustible suministrado por la bomba a cada inyección debe poder experimentar una gama de infinitas variaciones, y cuando se trata de un motor de varios cilindros, cada uno debe recibir una carga exactamente igual, y variable simultáneamente y con uniformidad de todos ellos, según sean las condiciones de trabajo.

La invención de la bomba de inyección brusca (por sacudida) es debida al ingeniero inglés Alan E. L. Chorlton, correspondiendo a Roberto Bosch el mérito de haber dado forma comercial a este elemento.

V. V. R.

(Continuará).



ALTAS DE SOCIOS

DE NÚMERO

Núm. 567.—Don José Millán Grau
» 568.— » Carlos Boixadera Sivila

B A J A S

Núm. 517.—Don José Peris Igual

FALLECIDO

Núm. 452.—D. Domingo Miralles Forner, de Vinaroz

La potencia de un motor de gasolina

ha sido duplicada por medio del aprove-

chamiento de la contra-presión

Los motores de gasolina hasta el presente no han sido muy eficientes por el motivo que sólo han podido aprovechar una parte de la fuerza desarrollada por la explosión.

La explosión de los gases, como se sabe, es la que impulsa el pistón que transmite la fuerza desarrollada por ésta, pero como no hay acción sin reacción, según se demuestra en mecánica aplicada, el pistón, a su vez, produce una contra-presión igual y en sentido contrario a la fuerza actuante, y la cual nunca hasta el presente había sido aprovechada, perdiéndose esta energía con detrimento del mayor consumo de combustible.

Un inventor alemán acaba de idear un motor de gasolina en el cual esta reacción o contrapresión es aprovechada, por cuyo motivo no sólo hace al nuevo motor doblemente efectivo, sino que también reduce el consumo de combustible a la mitad, obteniéndose un apreciable aumento en la fuerza desarrollada por dicho motor.

No sólo será un motor ideal para los automóviles, sino que también para los aeroplanos, ya que el peso por caballo de fuerza queda reducido a la mitad.

COMPAÑERO: Repasa detenidamente los anuncios de nuestra Revista y sabrás quien te beneficia y quien no. Tenlo muy presente al adquirir lo que necesites.

FABRICA DE LUNAS

Cristales de todas clases



Cristales de Seguridad

PARA

Automóviles y Autobuses

PRECIOS SIN COMPETENCIA

B. DERENZI

Colón, 46

CASTELLÓN

Teléfono 1415

MANUEL
SABIDO
ELECTRICISTA
HERRALD 13 - CASTELLON

LA ALCORENSE
AGENCIA DE TRANSPORTES EN
AUTOCAMIONES DE ALCORA Y
CASTELLON DE LA PLANA A
VALENCIA Y VICEVERSA
Manuel Andrés
Combinado con el RRRAPIT Meseguer
de Barcelona
Servicio diario de domicilio a domicilio
■ ■
CASTELLON
Carlos III, 2, Teléfono 1824
VALENCIA ALCORA
Cervantes, 4, Tel 15.098 San Francisco, n.º 36

¿NO SABE USTED DONDE
SIRVEN EL MEJOR CAFE?
VISITE EL

BAR NEGRESKO

INSTALADO EN LA PUERTA DEL SOL

Aperitivos y vermouhts de todas clases y marcas.
Gran variedad en licores finos
Café exprés. Servicio esmerado

ESPLENDIDOS RESOPONES

¿QUEREIS COMER BIEN Y ECONOMICO?

Visitar la

Pensión Valencia

Pi y Mrgall, 42, :: Teléfono 2153 :: Castellón

CURIOSIDADES

Gacetilla noticiaria

*Proyecto de un coche
: : : : : popular*

La Sociedad de Ingenieros de Automóviles ha abierto un concurso con el fin de establecer un proyecto de coche popular, llamado S. I. A., bajo las siguientes bases: conducción interior, dos plazas, velocidad 75 kilómetros por hora, consumo 5 litros a la media de 100 por hora, precio de venta 8.000 francos.

La S. I. A. ha recibido más de cincuenta proyectos, los cuales someterá a un detenido estudio, por lo cual no se sabrá el resultado de este concurso hasta dentro de algunos meses.

*Calles especiales para
: : : : : automóviles*

La circulación es en Chicago, al igual que en casi todas las grandes ciudades, difícil por la estrechez de las calles y el enorme número de peatones, y otros obstáculos que obstruyen en todo o en parte las calles más frecuentadas.

Como no es posible ensanchar las calles, la municipalidad ha resuelto el establecimiento de «auto-rues» aéreas, exclusivas para coches. La primera serie compuesta de 13 «autocalles» de 13 metros de ancho, ha sido presupuestada en 100 millones de dólares, y su construcción comenzará en breve.

*Un éxito del concesionario en
: : : : : ésta de la Casa Ford*

Hemos tenido ocasión de ver expuesta en la Concesión Ford de esta capital la hermosa copa de plata obtenida en el concurso entre todos los concesionarios de España, por D. Francisco Balaguer Gonel, a quien damos la enhorabuena por el segundo premio alcanzado, así como al personal de dicha Concesión, que ha conseguido el premio en metálico de dos mil pesetas.

*El record de los coches
: : : : : de aceite pesado*

En Montlhery, el motorista inglés Easton ha establecido un nuevo record mundial de velocidad para automóviles de combustión por aceite pesado.

En la primera prueba Easton cubrió la distancia de mil millas en 10 horas, 12 minutos, 53 segundos; es decir, una velocidad media de 98 millas por hora (cerca de 160 kilómetros por hora)

Posteriormente este corredor ha dejado batido su propio record haciendo las 1.000 millas en 10 horas, 12 minutos y 33 segundos, o sea, una media horaria de 157 kilómetros

El Ralli de Montecarlo

Esta importante y tradicional prueba que ha tenido lugar este año, se ha distinguido no solamente por el considerable número de coches concursantes

provistos de los perfeccionamientos más modernos, sino por las dificultades y obstáculos que han tenido que vencer. Han participado en esta prueba internacional de resistencia 106 coches de todas categorías y solamente 72 han franqueado la línea de llegada.

Han tenido que soportar el tiempo desfavorable que ha dificultado el recorrido a causa de la lluvia, de la niebla y de la nieve, de forma que los conductores han debido desplegar todas sus energías y poner a prueba la resistencia de los coches por caminos helados, asfaltos resbaladizos y curvas pronunciadas, manteniendo, incluso, a través de la niebla el promedio de velocidad prescrito de 65 kilómetros por hora.

Por la recopilación,
BALA ROJA

P. Germán Palacios

Concesionario de General Motors

Coches	Camiones
Chevrolet	Chevrolet
Opel	Opel
Buick	G. M. C.
Pontiac	Blitz

EXPOSICION, REPUESTOS Y OFICINAS

Ronda de la Magdalena, 3
Teléfono 1408

C A S T E L L O N

CARROCERIAS

E. PRADES

Dotado con Maquinaria moderna y personal especializado
Secciones reparaciones chasis, ballestas chapista, Barníz, Duco
y Dulux, guarnecido, fundas y capotas.

SOLICITE PRESUPUESTOS

Salmerón, 1

CASTELLON

MUEBLES

F. CAUSANILLES

Antes de efectuar sus
compras VISÍTEME



Ximénez, 13 y Fola, 1

CASTELLON



COLCHONERIA

Casa Sara

Colón 67 y 71

TEL. 395 CASTELLÓN

TALLERES DOLT
CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN
DE MAQUINARIA

Ronda Mijares, 236

Teléfono 2068

CASTELLON

¿Ya eres socio del Montepío?

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

•EL TRÁFICO AÉREO•**10 años Deutsche Lufthansa**

UMPLIÓ los 10 años de servicio, el día 6 de Enero, ésta importante Compañía de tráfico aéreo. Ya en 1917 se había constituido en Alemania una empresa de líneas aéreas, pero hasta terminada la guerra, no pudo empezar a funcionar. Estableció el día 5 de Febrero de 1919 la primera línea regular de Alemania, entre Berlín y Weimar.

La fundación de la Sociedad Derulft fué el primer paso hacia las comunicaciones internacionales.

Hasta 1926 existieron distintas compañías, entre ellas a partir de 1923 el Aero Lloyd y Junkers. La rivalidad creaba grandes inconvenientes y encarecía los auxilios financieros del Estado. Por eso se llegó a un acuerdo para fusionar las empresas existentes, con participación del Reich, recibiendo la nueva organización el nombre de Deutsche Lufthansa.

Entre la labor llevada a cabo en sus diez años de funcionamiento merecen recordarse algunos acontecimientos.

En 1927 se estableció con la administración de los ferrocarriles un convenio de servicio mixto ferroviario y de avión para el transporte rápido de mercancías, una institución que tuvo por consecuencia un gran desarrollo de los transportes de carga.

En 1929 se montaron por primera vez las catapultas lanza-aviones en los trasatlánticos «Bremen» y «Europa», idea original que abrevió considerablemente la duración del correo entre los Estados Unidos y Alemania.

En 1932 se llevó a cabo otra idea, también original, al establecer el buque de apoyo en el Atlántico del Sur, primer servicio exclusivo a base de aviones a través de uno de los océanos.

En los diez años transcurridos, sus aviones han recorrido un total de más de cien millones de kilómetros, transportando millón y medio de pasajeros, diez y ocho millones y medio de kilogramos de equipaje y cinco millones y medio de kilogramos de correo.

Las condiciones económicas de la empresa mejoran grandemente, ya que de 37.605 viajeros anuales en el año de su fundación, esta cifra alcanzó en 1935 unos 175.000.

Hoy, la Lufthansa, ha demostrado constituir un elemento no ya sólo útil, sino indispensable en el tráfico del país y con las otras naciones.

**Posada de los «Dos Burros»**

Al ver a un individuo sentado en un banco, le pregunta:

—¿Dónde está su compañero?

—No tengo ninguno; aquí no hay más amo que yo.

—Entonces, ¿por qué dice la muestra que son dos?

PELUQUERÍA DE CABALLEROS

ALHAMBRA

González Chermá, 86

CASTELLON

TÉCNICA AUTOMOVILISTA**Admisión de Aire Afuera del Capó**

Por P. M. HELDT

A causa del mayor grado de volatilidad de los combustibles modernos, se requiere menos calor para su evaporización. Los ingenieros han sacado provecho de esta circunstancia para aumentar el rendimiento volumétrico, y por lo tanto, la fuerza efectiva del motor. El aire frío es más denso que el aire caliente y mientras menor es la temperatura de la carga, mayor es la cantidad de carga que entra a los cilindros. Por esta razón, en algunos de los más recientes modelos el tubo de admisión o entrada de aire del carburador se halla colocado afuera del compartimiento del motor. Cuando el motor funciona continuamente a gran velocidad, la temperatura debajo del capó es como 100 grados F, mayor que la atmosférica. Si se pudiera introducir aire en el motor a 60, por ejemplo, en lugar de 100 grados F., entonces la cantidad de carga introducida y por lo tanto la fuerza motriz efectiva, se aumentaría en la proporción de 24,9 a 22,8, es decir, en cerca de 10 por ciento.

Con combustibles líquidos es imposible obtener una exacta distribución uniforme entre los cilindros de un motor multicilíndrico, a menos que se emplee un carburador separado para cada cilindro, como sucede en algunos motores de carrera. Se obtiene, sin embargo, una distribución tolerablemente buena con un solo carburador instalado en motores que tienen hasta seis cilindros. La dificultad se debe, en gran parte, a que en un motor multicilíndrico se sobreponen las carreras de aspiración de dos cilindros. En el motor de seis cilindros hay cierta cantidad de sobreposición, pero ésta ocurre casi al final de la carrera de aspiración de un cilindro y al principio de la carrera de aspiración de otro cilindro. El efecto de esto es poco sensible, a causa de que la variación, al final de la carrera de aspiración, no provoca particular irregularidad. En un motor de ocho cilindros, sin embargo la sobreposición de las carreras de aspiración se acentúa y a menos que se instale un sobrecargador, se hace generalmente necesario emplear conductos de inducción separados para los cilindros, que siguen consecutivamente su orden de encendido. En semejantes motores se instala, por lo tanto, lo que se llama carburador doble, el cual consta de una sola

cámara de fletador con dos tubos de admisión de aire, cada uno provisto de sus respectivos surtidores de combustible o mariposa de gas.

Carburadores Invertidos

Hasta hace pocos años se hacía distinción entre los carburadores con salida por arriba, que constituían el tipo predominante, y los carburadores con salida lateral. Tenemos ahora otro tipo, el cual, al aplicársele la misma terminología, podría llamarse tipo de salida por abajo. Este nuevo tipo, se llama sin embargo, invertido o de tiro descendente. Queda siempre instalado arriba de los orificios de admisión del motor, en lugar de quedar debajo de éstos, como su predecesor, el tipo ascendente.

En el carburador de tiro ascendente, las partículas de combustible líquido que salen del surtidor se elevan por la corriente de aire a los orificios de admisión. A velocidad lenta o baja, cuando la fuerza de aspiración es limitada, el combustible deja de ser levantado, por la corriente de aire, en suficiente cantidad, sino que se acumula al fondo del carburador. Para evitar esto, se impuso la necesidad de emplear múltiples de admisión de pequeño diámetro, para que la velocidad del aire por estos conductos más angostos, aún bajo lenta marcha de motor, fuera suficiente para transportar el combustible. Pronto se vió que un conducto de pequeño diámetro interior no podía permitir el paso de suficiente carga a velocidades superiores y que por esta razón limitaba el rendimiento efectivo del motor. Esta limitación de fuerza motriz se hizo insoportable por que no permitía aumentar la velocidad del motor.

En un carburador invertido o de tiro descendente, la corriente de aire no tiene que levantar el combustible y por esta razón, el múltiple puede hacerse tan grande como se requiera para asegurar máximo rendimiento volumétrico.

Adios matrimonio

- El.—Estáis triste, querida mía ¿qué tenéis?
Ella.—¡Acaba de arruinarse mi padre!
El.—Ya os había dicho que él haría lo que podría para oponerse a nuestro matrimonio.

La mejor lubricación de los motores de automóvil, se realiza con

Concesionarios para España:

TORTA & VIVANCOS

Consejo de Ciento, 265. Teléfono 32842

BARCELONA

Representante en Castellón:

VICENTE PACHÉS TORRES

Bartolomé Reus, 26 Teléf, 1372



Considerados por su garantida procedencia, como los mejores del mundo

TARJETA POSTAL



Por RAFAEL

Desde hace unos días, llegan a nuestra redacción, razonadas quejas de varios automovilistas y que las exponemos íntegramente en la presente «Tarjeta Postal», para que la primera autoridad municipal tenga a bien dar las órdenes oportunas, con el fin de evitar tal estado de cosas.

La súplica que nos hacen estos automovilistas es esta: cuando los conductores de vehículos, paran el coche en la calle y se disponen a despachar la misión que se les ha encargado, algunos niños, con la ignorancia propia de su edad, suben a los estribos y con algún objeto rayan las carrocerías, produciéndose con este motivo las consiguientes protestas.

Es vergonzoso, muy vergonzoso, que estas imprudencias vengán repitiéndose con tanta frecuencia en nuestra capital; hoy es víctima un coche de la plaza, mañana puede serlo otro forastero y el efecto que le produciría a este señor, sería y con suficiente razón deplorable.

Por ello, Sr. Alcalde, esperamos de su rectitud, se sancione enérgicamente estas bromas de tan pésimo gusto.

RIMAS

Cuando miro el azul horizonte
Perdese a lo lejos

Al través de una gasa de polvo
Dorado el inquieto,

Me parece posible arrancarme
Del mísero suelo,

Y flotar con la niebla dorada

En átomos leves,

Cual ella deshecho.

Cuando miro de noche en el fondo

Oscuro del cielo

Las estrellas temblar, como ardientes

Pupilas de fuego,

Me parece posible a do brillan

Subir en un vuelo,

Y anegarme con su luz, y con ellas

En lumbre encendido

Fundirme en un beso.

En el mar de la duda que bogo

Ni aun sé lo que creo;

¡Sin embargo, estas ansias me dicen

Que yo llevo algo

Divino aquí dentro!...



Errante por el mundo fui gritando:

—La gloria, ¿dónde está?

Y una voz misteriosa contestóme:

—Más allá... más allá...

En pos de ella seguí por el camino

Que la voz me marcó;

Halléla al fin, pero en aquel instante

En humo se trocó.

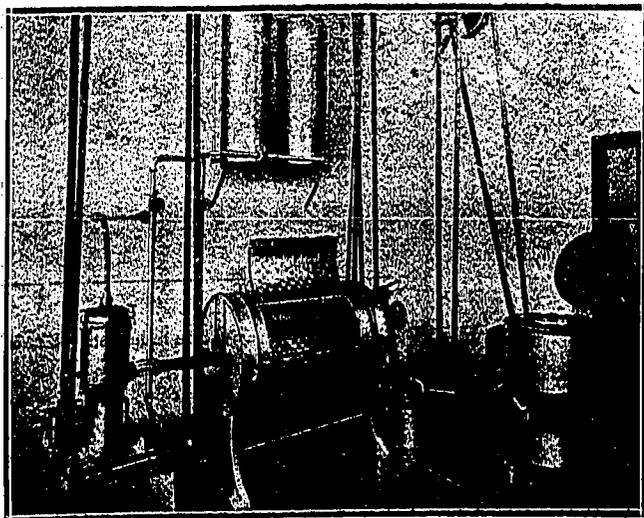
Mas el humo, formando denso velo,

Se empezó a remontar,

Y penetrando en la azulada esfera

Al cielo fué a parar.

Gustavo Adolfo Becquer.



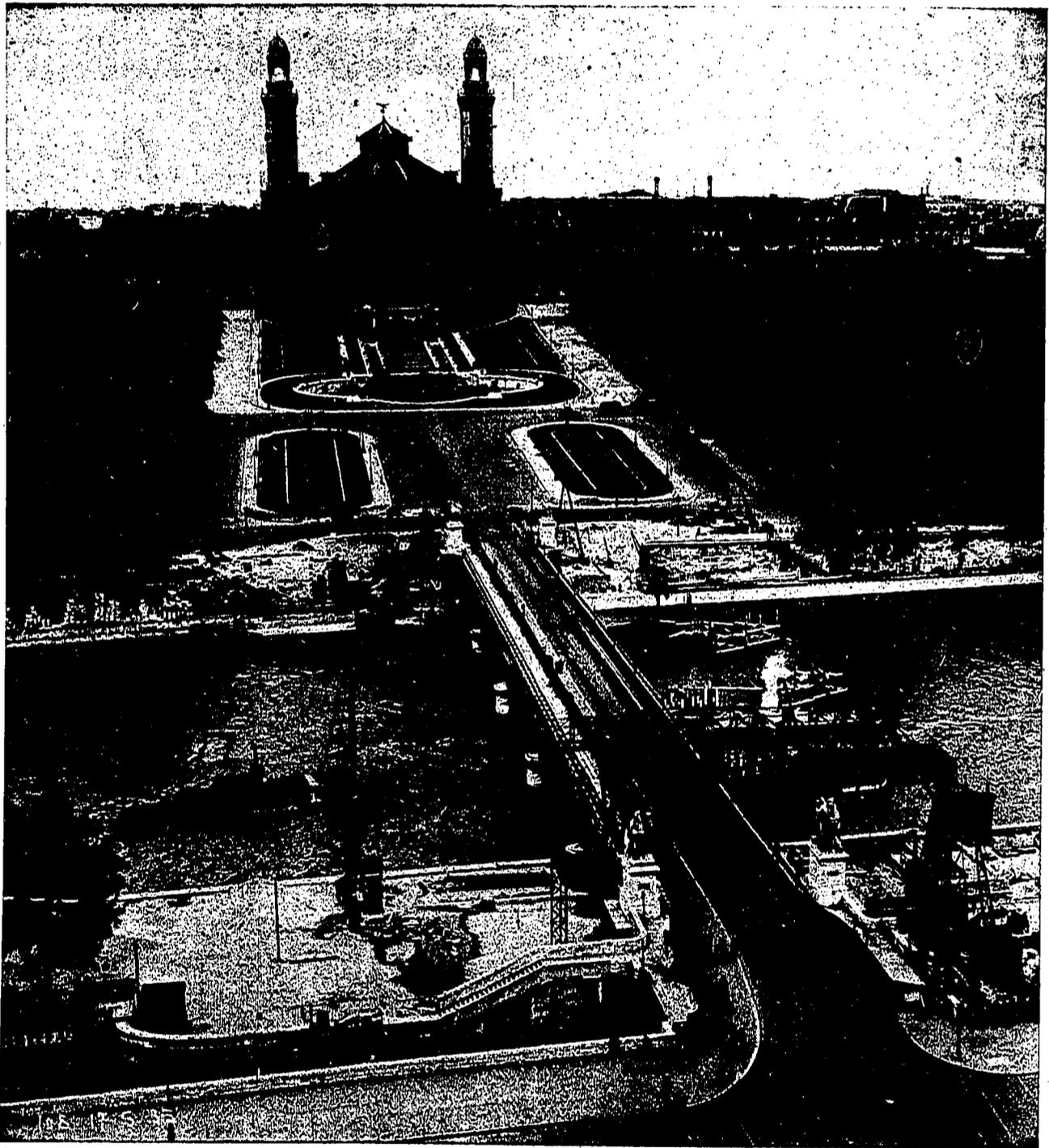
Tintorería Catalana

La casa que le garantizará
los LAVADOS A SECO
con maquinaria moderna.



Alloza, 101 - CASTELLON

LA EXPOSICION INTERNACIONAL DE PARIS DE 1937



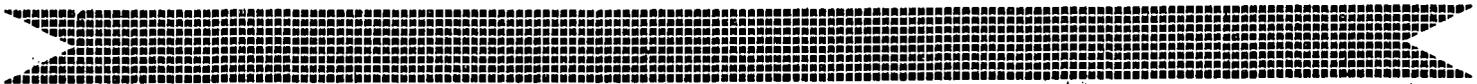
VISTA DEL MAGNÍFICO EMPLAZAMIENTO RESERVADO
A LAS SECCIONES EXTRANJERAS

Cliché de la Revista OBRAS

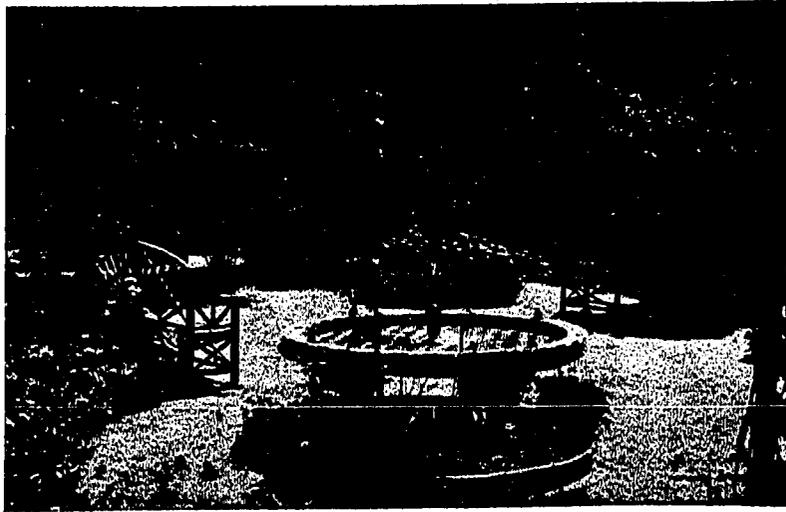


FACHADA AL CAMPO DE AVIACION DEL AERÓDROMO
DE LYON-BRON

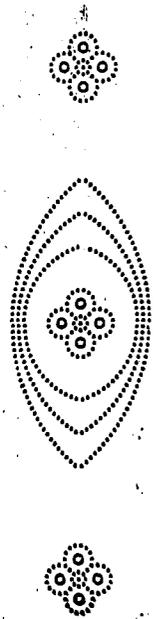
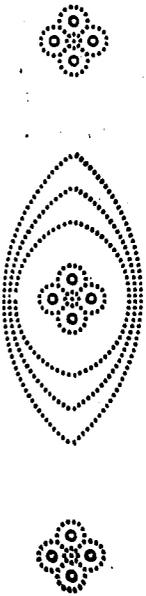
Cliché de la Revista OBRAS



CASTELLON PINTORESCO



Una hermosa rosaeda en el paseo del Obelisco



Legalización Automovilística

BELTRAN

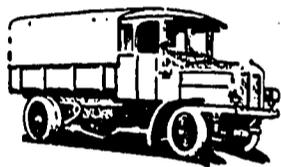
CARNETS DE CHOFERS
MATRICULA DE AUTOMOVILES
CAMBIOS DE PROPIEDAD

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

BELTRAN

Mayor, 33-Teléfono 1610

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. 1541 A

FARO INDUSTRIAL

CORREAS — GOMAS — AMIANTOS

ACEITES
Y
GRASAS
LUBRIFI-
CANTES

Instalaciones
de riego

CITI

Alquiler de grupos
de aforo y
agotamiento

ACCESO-
RIOS PARA
LA INDUS-
TRIA, MINAS
Y BODEGAS

CASTELLÓN

CALLE FALCÓ, 7

TELÉFONO 1519

ACTUALIDADES

¡ABAJO LA GUERRA!

Por RAFAEL DE LA PLANA



medida que la situación internacional sigue su ritmo incomprensible, absurdo y guerrero, me siento más orgulloso de ser español. España, nuestra querida España, detesta afortunadamente la guerra, porque odia terriblemente esas luchas indignas de seres inocentes y desgraciados y, por consiguiente, dignos de ser tratados con más respeto y cariño.

Mi lema sigue siendo en estos momentos de eferescencia y de odios desconcertantes, el mismo de hace cuatro años, por que entiendo que la juventud sin distinción de matices, tiene un deber primordial que cumplir: combatir con todas sus fuerzas la guerra.

Hace algún tiempo (no recuerdo en estos momentos la fecha exacta) escribí en estas mismas columnas de CASTELLON AUTOMOVILISTA, varios escritos o artículos, enjuiciando las guerras y sus resultados; haciendo una exposición somera de las miserias y sus catástrofes, sus dolores y sus enormes quebrantos, en suma, todas las calamidades que provienen en el transcurso de una guerra. La historia, es el mejor maestro que tenemos en la actualidad; justo es pues que ahora, en estos momentos críticos porque atraviesa la humanidad, le rindamos un tributo de admiración y respeto, ya que ella nos hace ver en este periodo de confusiónismo, la realidad de esas amargas cruentas que han sucedido en los procesos de todas las guerras.

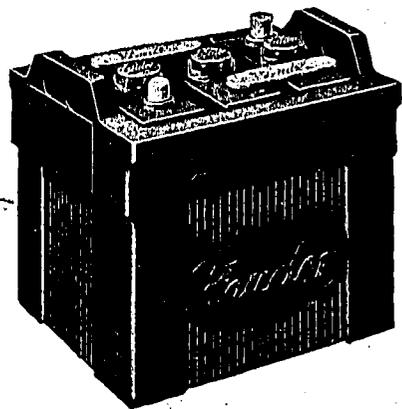
Todo esto, conviene tenerlo presente y repetirlo mil veces, si tenemos ocasión en todas las publicaciones sea cual fuere el origen de las mismas; es una misión indispensable y humana que debemos saberla todos, absolutamente todos, chicos y ma-

yores, para saber a que atenernos llegado que sea el momento oportuno. Los maestros—repetimos hoy—en los colegios, sin desmayo de ningún género, deben inculcar en la mente del niño el odio a la guerra; los literatos y oradores, ilustrando unos y convenciendo otros a las masas; nosotros los más humildes, en los talleres, en el campo y en la oficina, durante los ratos de asueto, hemos de procurar hacerles ver a los compañeros de trabajo, los dolores que producen siempre las guerras.

Contra más hecatombes nos proporcione la fuerza contra la fuerza, más partidarios debemos ser de la diplomacia, que lleva consigo esa otra fuerza de la razón. La guerra—como decía no ha mucho un joven filósofo—para quien la quiera y se lucre de sus resultados. Exacto. Pero debemos añadir aquí: ¿Que razones existen para que la juventud universal sacrifique sus vidas en guerras absurdas? ¡Ah! esta pregunta, apreciables lectores, es la que menos interesa a «ciertos señores» que propugnan por la guerra, desde un suntuoso despacho, olvidando otros deberes más nobles y más humanos....

¡Abajo la guerra! gritó Remarque en su magnífica obra de fama mundial; este ilustre alemán lanzó su libro ejemplar impregnado de amor a todos sus hermanos, haciéndoles ver de una manera clara y concisa, las injusticias y los terribles dolores que lleva consigo una guerra. Ahora más que nunca los españoles, debemos gritar: ¡Abajo la guerra! ¡Viva la paz y la convivencia de todos los habitantes del Universo....!

Anuncie V. en "CASTELLON AUTOMOVILISTA"



LA MEJOR BATERÍA PARA AUTOMÓVILES

AUTOMOVILISTAS

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

DEPOSITARIO EN CASTELLÓN:

◆ José Marzá Año ◆
GARAGE FIAT

Pi Margall, 171 — CASTELLÓN — Teléfono 2027

Si le interesa a V. comprar

Máquinas de coser, Bicycletas, 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

Vicente Agost

Taller de Pintura
para Carruajes y Automóviles

Taller:

Bartolomé Reus, 17

CASTELLON

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

¡AUTOMOVILISTAS!



ANTES de encargar los
trabajos en su coche visi-
te y solicite precios en la

Clínica de la Carrocería
(Gran Taller de Carrocerías)

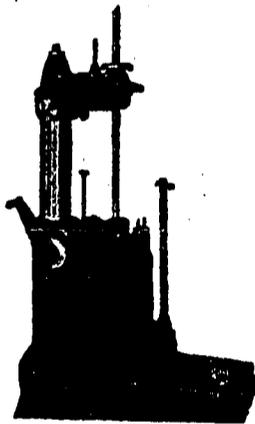
Con personal técnico, in-
tegrado por ex-Operarios
de los Talleres E. Prades,
especializados en líneas
modernas, Guarnecido,
Emplanchado, Pinturas al
Duco y Transparente
Perla

GRAN ECONOMÍA EN LOS PRECIOS

Unicos en la provincia

Luis Vives, 3 * Castellón

GARAGE ROBERTO



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

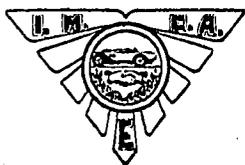
Taller de reparaciones + Rectificadora moderna de cilindros + autos, Motos y Camiones + Lavadero a gran presión

Pérez Galdós, 16 y Alcalá Zamora, 7

Teléfono 1609

CASTELLON

Resumen de la Tercera Asamblea de Mutuali- dades de Conductores de Automóviles



La sesión inaugural se celebra el día 4, con asistencia de las siguientes entidades adheridas:

MADRID.—«U. E. C. A.», representada por los compañeros Francisco Martínez Collar, Angel Martín y Ricardo Méndez, con 3.882 socios.

ALICANTE.—«La Instructiva», representada por el compañero Rafael Gisbert Payá, con 515 socios.

TORTOSA.—«Montepío Humanitario», representado por los compañeros Ignacio Aguila Vila y José Torrejón, con 168 socios.

OVIEDO.—«Socorros Mútuos de Conductores Mecánicos», representada por el compañero Leopoldo Gómez López, con 257 socios.

SANTANDER.—«El Avance», representado por los compañeros Emilio Mato y Angel Extremo, con 178 socios.

BARCELONA.—«Unión de Chóferes», representada por los compañeros Gonzalo García de la Puerta, Juan Julián Gayá y José Boget Soler, con 3.210 socios.

GRANOLLERS.—«Unión de Chóferes y Motoristas», representada por los compañeros Vicente Vía Plana, Manuel Fernández e Isidro Camps, con 400 socios.

SALAMANCA.—«La Unión», representada por el compañero Manuel Hernández, con 81 socios.

ZARAGOZA.—«El Volante Aragonés», representada por los compañeros Juan López Toba, Higinio Casamayor y Félix Gorosabel Zuazu, con 496 socios.

BILBAO.—«Automovilista Bilbaína» representada por el compañero Marino Bermeosola, con 1.942 socios.

VIGO.—«Unión de Conductores Mecánicos», representada por el compañero Manuel Iglesias López, con 48 socios.

BILBAO.—«Bilbao Automóvil», representada por Miguel Ercareca Ituarte, con 315 socios.

SEVILLA.—«Sociedad de Socorros Mútuos de Conductores Automóviles», representada por los compañeros Juan Gil Tello y Rafael Castillo Monje, con 350 socios.

LOGROÑO.—«Centro de Protección de Chóferes», representada por los compañeros Emilio Escudero Arellane y Matías Gómez Iparraguirre, con 150 socios.

HUESCA.—«Montepío de San Cristóbal», representado por el compañero Luis Gabín Lacasa, con 175 socios.

SAN SEBASTIAN.—«Montepío de San Cristóbal» representado por los compañeros Severiano Martín Botán y Vicente Castroviejo Carcerero, con 250 socios.

VILLANUEVA Y GELTRU.—«Asociación de Conductores de Automóviles» representada por los compañeros Agustín Caba Morros y Juan Roig Miró con 61 socios.

BARCELONA.—«Montepío de San Cristóbal», representado por el compañero Juan Bonavias Jaca, con 9.731 socios.

CASTELLON DE LA PLANA.—«Montepío Provincial de Chóferes», representado por los compañeros José Tomás Campos y Urbano Fernández Díaz, con 387 socios.

VALENCIA.—«El Progreso», Montepío de Chóferes, representado por los compañeros José Ferrús Ruis y Joaquín Folch, con 765 socios.

SEGOVIA.—«El Automóvil», representada por el compañero Jesús Virseda Manzano, con 85 socios.

BURGOS.—«Sociedad Benéfica de Chóferes», representada por el compañero Rafael Matue, con 126 socios.

TARRASA.—«Gremio de Chóferes de Tarrasa», representada por los compañeros Jaime Gorina y Martín Alquina, con 230 socios.

MANRESA.—«Asociación de Chóferes de Manresa», representada por el compañero José Fons Claret, con 425 socios.

VICH.—«Mútua de Socorros de Chóferes», representada por los compañeros Juan Constants Valldare y Ramón Mas Jutglor, con 71 socios.

MATARO.—«Unión de Chóferes y Motoristas», representada por Juan Clavel, Juan Bonareu y Sebastián Cervera, con 386 socios.

REUS.—«Montepío de Chóferes de Reus», representada por los compañeros José Costa Rocés y Pedro Cailá Balsells, con 229 socios.

SABADELL.—«Mútua de Socorros Auto-Motorista», representada por el compañero Francisco Moline Carbonell, con 300 socios.

TARRAGONA.—«Montepío de Chóferes Germanor», representado por el compañero Aniceto Dols Piñol, con 170 socios.

LA CORUÑA.—«Centro de Protección de Chóferes», representado por el compañero Antonio Rodríguez Naya y Antonio Rey Sousa, con 300 socios.

CACERES.—«Unión de Conductores de Auto-

móviles», representada por Benigno Neira Fondón, con 110 socios.

La Mesa queda constituida, en la forma siguiente:

Presidente, Vicente Pérez, de Madrid, y Secretarios, Joaquín Folch, de Valencia, y Félix Gorazabal, de Zaragoza.

Aunque no hemos de seguir al detalle las discusiones, acuerdos e incidentes de la Asamblea, sino que hemos de traer a estas notas exclusivamente las decisiones interesantes, registramos como tales la aprobación de cuentas y la de las actas anteriores, éstas, no sin varias aclaraciones y rectificaciones de Barcelona, Bilbao Automóvil, Manresa, Valencia y otros.

Consume la reunión de tarde, en su primera parte, el cuarto punto del orden del día, que se refiere a altas y bajas: tres entidades han ingresado desde la Asamblea última. Son éstas Alicante, Murcia y Segovia, cuyo ingreso se acepta por aclamación.

No se ha registrado baja alguna.

Al margen de este punto se discute ampliamente, divagando sobre detalles que hacen perder el tiempo y no producen acuerdos prácticos, dándose lugar a algunas intervenciones presidenciales.

Da principio la discusión de la Memoria. La presidencia da cuenta de las gestiones llevadas a cabo con el ministro de Obras Públicas sobre el asunto de los carnets. Varios asambleístas provincianos hacen ver que en sus respectivas capitales la consecución de los carnets no supone tan insuperables dificultades. Alguna ventaja habíamos de tener.

La cuestión del reparto de carteles da lugar a nueva y amplia discusión. Hay varias entidades que no los han reclamado. Son éstas, principalmente, las catalanas. Explican los motivos que tuvieron para no cumplir este acuerdo de la Asamblea, pero sus alegatos no convencen a algunos delegados, como los de Zaragoza, La Coruña y San Sebastián, que atacan con dureza el proceder de las Sociedades catalanas.

El de La Coruña pregunta a la Asamblea qué es lo que se entiende por Intercambio, manifestando que no es aceptable que Cataluña se produzca en clara rebeldía a los acuerdos de la Asamblea. El Presidente interviene hábilmente tratando de que no produzcan efectos desagradables las palabras del delegado de La Coruña. El de Mataró habla de retirarse del salón. Y hay una proposición de sanciones.

El delegado de Valencia expone su criterio en el sentido de que debe adquirirse una insignia por cada socio poniendo cada Entidad un precio a la misma, de manera que no se sufran pérdidas por el valor de las insignias locales que pudieran tener en depósito.

Intervienen después los delegados de Castellón y Sevilla, insistiendo en que cada Entidad debe pe-

dir por lo menos una para cada socio, pues resultaría más barato.

Se tomó en consideración la confección de 30.000 insignias.

La sesión del día 5 dió principio con una razonada protesta de nuestros representantes, que hicieron ver el retraso con que empezaba aquella. Entendían, con acierto, que no se podía seguir malgastando el tiempo.

Actas, notificaciones recibidas, asuntos relacionados con la propaganda, con una no corta cantidad de aclaraciones, explicaciones y réplicas, consumen buena parte de la sesión mañanera.

La Presidencia informa a la Asamblea del envío de la cantidad acordada en la pasada reunión a la Sociedad de Sevilla para gastos de propaganda; concediendo la palabra al representante de Sevilla. Este da cuenta detallada de todas las gestiones realizadas en las provincias de Córdoba, Granada, Cáceres y Cádiz con resultados favorables, ya que la entidad de Cáceres ha ingresado en el Intercambio y la de Málaga lo hará en breve, pues únicamente depende de la terminación de su Reglamento.

A propuesta del delegado de Castellón y ampliado por el de Valencia, se concede un voto de gracias a la Entidad de Sevilla por el fruto de sus gestiones.

El delegado de Castellón refiriéndose a un asunto que hay pendiente relacionado con un compañero de aquella Entidad que fué atropellado en Sagunto por un coche de la policía, y cuyo compañero se encuentra en lamentable situación, pregunta cómo está este asunto, puesto que el señor Letrado de la U. E. C. A. tiene todos los documentos en su poder. Le contesta la Presidencia que el asunto no está muy claro, pues parece ser que no puede solucionarse hasta que no se celebre el juicio; de todas formas como el señor Letrado ha de acudir a la sesión de la tarde espera su informe detallado sobre el caso.

En esta sesión hizo acto de presencia nuestro ilustre presidente honorario D. Ricardo Ruiz Ferry, acogido, como era justo, con todo el entusiasmo de los asambleístas.

Encontrándose en el salón el señor Letrado de la U. E. C. A. se le concede la palabra para que de cuenta a la Asamblea del estado en que se halla el asunto referente a un compañero de Castellón que fué atropellado por un coche de la Policía en Sagunto. Dice el señor Letrado que hasta que el caso no sea resuelto por los Tribunales no puede hacerse nada, pues tanto la Compañía aseguradora del coche causante del atropello, como la Dirección de Seguridad han de limitarse a las resoluciones de los Tribunales competentes. No obstante se realizarán las gestiones que sean necesarias, pues además se da el caso de que el asunto está en manos de los Tribunales de Valencia.

El delegado de Castellón da las gracias a Madrid y al señor Letrado por su interés, lamentán-

dose de la situación en que se encuentra el compañero atropellado.

Vuelve a discusión el tema de sanciones a las entidades por faltas de disciplina, que al fin queda aplazado, como igualmente otras proposiciones no de interés inmediato.

Se acuerda que pase a estudio de una Comisión la propuesta de Oviedo sobre socorro de invalidez y vejez.

La representación de la Sociedad Unión de Chóferes de Barcelona da a conocer a la Asamblea una carta recibida de la Sociedad de Mataró invitándoles a la celebración de una Asamblea para discutir los acuerdos de la de Madrid.

Su denuncia alcanza, no solamente a la entidad que hacía la invitación, sino también a la de Manresa y al Montepío de San Cristóbal de Barcelona.

No pide se apliquen sanciones por lo que considera un acto de rebeldía, y una suplantación de poderes, pero sí quiere que conste el disgusto con que se ha visto esta actuación de las referidas entidades.

Mataró defiende la no clandestinidad de aquel acto y se produce un largo y apasionado debate en el que intervienen la Unión de Barcelona, Valencia, Granollers, Mataró y Manresa, sosteniendo éste, al tratarse de sanciones, que no puede haberlas entre Mutualidades.

La representación del Montepío de Barcelona se extiende en manifestaciones, lamentando que en las Revistas de las distintas entidades se denomina el Intercambio unas veces con su propio y efectivo nombre, y otras con el de Federación.

El presidente de I. M. C. A. E. muestra su disgusto por las reuniones celebradas por Mataró y Manresa a espaldas de la presidencia, así como en las manifestaciones molestas que constan en las actas de aquéllas.

Las retira el delegado del Montepío de San Cristóbal de Barcelona, en un discurso caluroso con protestas de adhesión, compañerismo y disciplina, y es aplaudido.

La presidencia, con gran acierto, hace ver que para una labor fecunda no existe más camino que el de la cordialidad, terminando con un viva al Inter-

cambio, que es contestado fervorosamente por todos los delegados.

Continúa la Asamblea al día siguiente.

El delegado de Castellón propone se hagan las gestiones pertinentes para ver la forma de que las Compañías de Ferrocarril concedan billetes de Asambleistas en lo sucesivo, para que resulte más barato el desplazamiento en las ocasiones de celebrarse Asambleas.

Se acuerda que la Entidad Presidente realice gestiones en nombre de la I. M. C. A. E., y que se comunique a las demás Entidades el resultado de las gestiones.

Y por último, el delegado de Castellón; pide se hagan gestiones para que en los casos semejantes al ocurrido al compañero que fué atropellado por un coche en Sagunto, caso ya tratado en la sesión anterior, no suceda como en el caso actual, en el cual, han transcurrido tres años sin que se haya celebrado el juicio con reconocido perjuicio para el compañero atropellado.

El delegado del Montepío de San Cristóbal de Barcelona, ruega se consulte al señor Letrado de U. E. C. A. para ver si es factible presentar una instancia con motivo de este asunto, al señor Juez de Valencia y otra al señor Fiscal, firmada por todos los asambleistas en representación de sus respectivas Societades.

La presidencia ruega se deje este asunto para la sesión de la tarde, ya que en la misma estará seguramente el señor Letrado y puede informar debidamente. Así se acuerda.

El delegado de Castellón propone que cada Entidad envíe dos Revistas a las demás. Así se aprueba.

Se discuten otros asuntos de escasa monta: invitaciones a la excursión proyectada a Aranjuez, gratificaciones al personal de oficinas, confección de papel de cartas con el membrete oficial, instalación de teléfonos, etc., etc.

Se entra en la discusión de ponencias. La primera la de La Coruña sobre subsidio de defunción. Se manifiestan varias opiniones encontradas, y la representación de Santander pide se exponga el criterio de todas las entidades representadas, pues a lo largo de la discusión se da cuenta de un hecho lamentable: hay varias a las que única y exclusiva-

¡Chófers..! el BAR CASTELLON
 os servirá espléndidamente comidas, aperitivos, café
 exprés y helados. Habitaciones económicas
 Ronda Magdalena, 8-CASTELLON-Teléfono 2070

mente interesa la parte que se refiere al Intercambio. Más tarde expone su criterio favorable a la cuestión de la vejez.

Se nombra una Comisión para estudiar el asunto.

Se levanta la sesión para continuarla por la tarde.

Efectivamente. Con toda puntualidad se abre la sesión a las cuatro y cuarto.

Hace uso de la palabra el señor Letrado de U. E. C. A., y, después de agradecer ciertos encomios del Montepío de San Cristóbal y Castellón, expone que lo único que puede hacerse es elevar esas peticiones como un ruego, pues la resolución definitiva es de la absoluta competencia de los Tribunales de Justicia. Únicamente el señor Letrado de Valencia después de que el juicio se lleve a efecto deberá realizar todas las gestiones que crea oportunas en beneficio del interesado.

Se discuten varias ponencias, y algunas de ellas pasan a las conclusiones. Es extensa y discutida la parte de asuntos varios y el delegado de Valencia pide que se pase a la discusión del Reglamento.

Se entra en la discusión de éste y quedan aprobados al levantarse la sesión los tres primeros capítulos.

La última sesión de la Asamblea tiene lugar en la mañana del día 8.

Se acuerda discutir la proposición de La Coruña, leyendo su representación el acuerdo redactado por la Comisión. La discusión es muy laboriosa, manifestándose ideas encontradas y opiniones para todos los gustos.

El delegado de La Coruña hace una excelente labor en defensa de la proposición, y en vista del ambiente, el Presidente propone quede este asunto para el año próximo y así se acuerda.

Son discutidas otras proposiciones que dan lugar a la intervención de Santander, que protesta, entre otros motivos, de que antes de llegar a la votación secreta de en qué localidad ha de celebrarse la próxima Asamblea, se señalen ya cuáles deben ser.

La delegación de Madrid se lamenta de la actitud de Santander, pues cree ver cierto dolor en las palabras.

Se acuerda sea Madrid el punto donde ha de tener lugar la próxima Asamblea.

Se nombra la Comisión que ha de intervenir en lo referente a la invalidez y vejez, constituyendo la ponencia La Coruña, San Sebastián y Valencia.

Y después de una larga discusión sobre temas variados de carácter secundario, se levanta la sesión entre aclamaciones a la I. M. C. A. E.

RELACION

de los vehículos con motor mecánico matriculados en el mes de Febrero de 1936

Número	MARCA	Potencia en H. P.	PROPIETARIO	Domicilio	Residencia
3342	Ford	25	Juan Dorado Anta.	C.º Madrid, 93	Valencia
3343	Ford	25	Pedro Horcas Muñoz.	Tenerías, 39	Elda
3344	Dodge Brothers	25	Francisco Piñana Añó y otro.	Victoria, 17	Benicarló
3345	Ford	25	José Ripollés Gasulla.	Santa Lucía	Morella
3346	Ford	25	Francisco Mateu Andrés.	C.º Alcora, 54	Castellón
3347	Ford	9	Alcoholera Vinícola de Levante.	Yecla	(Murcia)
3348	Ford	25	Vicente Ferrer Mañá.	P. Iglesias, 15	Benicarló
3349	Ford	25	Santiago Masip Ballester.	G. Hernández, 10	Benicarló
3350	Opel	9	Alejandro Esteller Muñoz.	Jovellar, 12	Vinaroz
3351	Ford	25	Vicente Boix Muñoz.	A. Zamora, 13	Burriana
3352	Opel	10	Armando Sanmartín Tarragó.	14 Abril	San Mateo
3353	Fiat	8	Federico Castellano Sancho.	F. Bretó	Benicarló
3354	Blitz	21	José García Cabedo.	G. de los Ríos, 14	Burriana
3355	Renault	11	Enrique González Beltrán.	Colón, 5	Almazora
3356	Ford	8	Juan Calatayud del Castillo.	Castelar, 7	Vinaroz
3357	Mercedes-Benz	34	Autos Vallduxense S. A.	Carretera	Vall de Uxó
3358	Morris	11	Jaime Arzo Oset.	R. Zorrilla, 4	Castellón
3359	Opel	10	José R. Guinot Saera.	Salmerón, 32	Burriana
3360	Chevrolet	21	Modesta Nebot Belire y otro.	A. Zamora, 1	Bechí

Avisos de Secretaría

Reconocimiento médico

Se pone en conocimiento de los socios comprendidos hasta el núm. 479 de recibo, que pueden pasar cuanto antes por casa del médico inspector de este Montepío (Dr. Juan Peña, calle de González Chermá, 61-pral.), 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 puedan 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 Redactor-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 la Provincia, están obligados a poner en conocimiento de la Secretaría (bien sea verbalmente o por escrito) cualquier motivo de queja o censura que pueden 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. Juan Peña, 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.

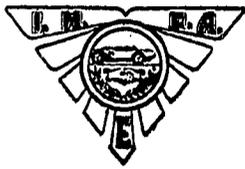
Los números con los siguientes: 82 89-93-164 171 183 191-195-198 202 226 236-242 270-273-275 277 285 311 324 331-351 344 358-563 371 390-391 497 429 437 444 447 454.

Días de Caja

Para la liquidación de subsidios y abono de facturas comerciales se han fijado los días 5 al 10 de cada mes, desde las 9 a las 11 horas de la noche. Caso de ser festivos algunos de dichos días se entenderá como habilitado el siguiente, al final de los señalados para estos fines.

Funcionamiento de la Secretaría

La Secretaría de este Montepío, funcionará los días lunes, miércoles y viernes, de cada semana, de las 21 a las 23:30 horas, y en ellas podrán requerir los asociados cuantos datos estimen convenientes.



Noticario de intercambio

ALICANTE.—Montepío de Chófers «La Instructiva».—Navas, 4. Teléfono 1454.

BARCELONA.—Montepío de San Cristóbal.—Chófers de Barcelona. Aribau, 149, pral. izquierda. Teléfono 71159.—Abogado, D. Joaquín Sagrera. Teléfono 12878.

BARCELONA.—Unión de Chófers 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 Bilbaina.—Colón de Larralegui, núm. 55, 1.º (Plaza de San José). Teléfono 10394.

BURGOS.—Sociedad Benéfica de Chófers.—Santocildes, 11.

CALATAYUD.—Delegación de El Volante Aragonés de Zaragoza. Teléfono 2556.

CASTELLON DE LA PLANA.—Montepío Provincial de Chófers 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 Chófers y Motoristas.—Plaza Maluquer y Salvador, 26.

HUESCA.—Montepío de San Cristóbal.—Coso de García Hernández, 7.—Abogado, Teléf. 41.

LA CORUÑA.—Centro de Protección de Chófers.—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 Chófers.—Gallarza, 4. Teléfono 1799.—Abogado, D. Alfonso Mato, Bretón de los Herreros, 5.

MADRID.—Unión Española de Conductores de Automóviles.—Fuencarral, 45. Teléfono 23110.—Abogado, D. Antonio Vilaverde. Teléfono 34468.

MURCIA.—Asociación Profesional de Conductores de Automóviles y Obreros similares.—Andrés Baquero, 4.

MANRESA.—Asociación de Chófers de Manresa-Berga.—Bases de Manresa, 5. Teléfono 1855. Abogado, Teléfono 1287.

MATARO.—Unión de Chófers 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 Chófers.—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 Mutuos La Unión.—Crespo Rascón, 15.—Abogado, D. Francisco Iscar Peira.—Corral de Villaverde, 1. Teléfono 1440.

SAN SEBASTIAN.—Montepío San Cristóbal.—Urbieta, 12. Teléfono 12578.—Abogado, D. José María de Logendio.—Villa Nuestra Señora de Iciar. Miracocha (alto). Teléfono 10603.

SANTANDER.—Unión de Mecánicos Conductores «El Avance».—Ruamayor, 5.—Abogado, Teléfono 1042.

SEVILLA.—Sociedad de Socorros Mutuos de los Conductores de Automóviles.—Santa Clara, 51

SEGOVIA.—Sociedad de Chófers «El Automóvil».—Muerte y Vida, 20.

SORIA.—Unión Automovilista. Sociedad Benéfica. Abogado, D. Félix Sánchez-Malo, calle de la Plaza de Herradores, 9 y 11, 3.º.

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

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

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

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

VICH.—Mutua de Socorros de los Chófers de Vich y su comarca.—Calle de Verdagner. 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, 16. Teléfono 2556.

Movimiento de fondos de la Caja de Enfermedades y Accidentes durante el mes de Febrero de 1936

	INGRESOS		GASTOS	
	Pesetas		Pesetas	
SALDO DEL MES ANTERIOR.....	15.259	46		
Recaudado por cuotas.....	2.188	50		
De la c/c. del Banco de España.....	195	00		
Al Sr. Médico Inspector, por sus honorarios.....	—	—	125	—
» Sr. Abogado Titular, íd.....	—	—	100	—
» Sr. Procurador Titular, íd.....	—	—	60	—
» Sr. Auxiliar Secretaría íd.....	—	—	60	—
A D. Faustino Renau, por alquiler del local.....	—	—	60	—
» Tomás Balaguer, por 6 días subsidio mayor y 3 menor.....	—	—	48	—
» Félix Huguet, por 29 días subsidio.....	—	—	116	—
» José A. Pastor, de Torre Endomenech, por 2 días subsidio menor..	—	—	8	—
» Vicente Marco, por 9 días subsidio menor.....	—	—	36	—
» Cesáreo Val, por 9 días subsidio menor.....	—	—	36	—
» Delegados Asamblea Mutualista Madrid, por gastos.....	—	—	575	65
» Cristóbal Forcadell, por 2 marcos de 51 X 36.....	—	—	7	50
» Benjamín Ballester, por material oficina.....	—	—	10	50
» B. Derenzi, por tres marcos con cristal.....	—	—	10	50
» Secretaría y Revista, por 1 conferencia a Valencia, Papel de Pagos del Estado para libro de Actas; 250 sellos de 0'02; 8 sellos de 0'20 48 timbres móviles de 0'15; 12 sellos de 0'10; 11 sellos móviles de 0'25; 2 pólizas de 3'00; 1 timbre movil de 4'80 y un ovillo hilo ...	—	—	43	55
» Jeremías Alcácer, por premio cobranza.....	—	—	87	50
» D. Jaime Bellver, por adquisición de 15.000 pesetas en papel de Estado a 100'90 y gastos.....	—	—	15.184	75
	—	—	16.568	95
SALDO EN CAJA.....	—	—	1.074	01
TOTAL.....	17.642	96	17.642	96
RESUMEN DE EFECTIVOS				
En Valores del Estado (28.000 - 15.000).....	43.000'—			
Libreta Caja de Ahorros y Monte de Piedad..	64'01			
» Banco Español de Crédito.....	4'00			
» Banco de Castellón.....	375'15			
En poder del Tesorero.....	630'85			
	1.074'01			
SALDO TOTAL.....	44.074'01			
Presidente, Pascual Vilar	Tesorero 1.º M. Montañés	Contador accidental, Vicente Marín		

Movimiento de fondos de la Caja de Invalidez y Vejez durante el mes de Febrero de 1936

	INGRESOS		GASTOS	
SALDO DEL MES ANTERIOR.....	4.812	75		
De la c/c. del Banco de España.....	557	90		
Donativo del Sr. Médico Inspector.....	65	—		
Id. del Sr. Abogado Titular.....	25	—		
Id. del Sr. Procurador Titular.....	15	—		
Id. de Jeremías Alcácer.....	5	—		
Recaudado por cuotas.....	316	—		
Donativo de Tomás Balaguer.....	10	—		
Id. de Vicente Marco.....	5	—		
A Jeremías Alcácer, por premio de cobranza.....	—	—	12	65
A Jaime Bellver, por adquisición de 5.000 pesetas en papel del Estado a 100'90 y gastos.....	—	—	5.062	45
	—	—	5.075	10
SALDO EN CAJA.....	—	—	736	55
TOTAL.....	5.811	65	5.811	65
RESUMEN DE EFECTIVOS				
En Valores del Estado (10.000 - 5.000).....	15.000'—			
Saldo en Caja.....	736'55			
SALDO TOTAL.....	15.736'55			
Presidente, P. Vilar	Tesorero 2.º Antonio Rubert	Contador accidental, Vicente Marín		



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 ca-
 pas de cuerdas impregnadas refuerzan la pes-
 taña, eliminando así los fallos de los talones

NUESTRAS CUBIERTAS

Firestone-Hispania



*La Marca
de Calidad*

S. A.

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 NEUMATICOS

Nombre

Dirección

Población



EL LUBRICANTE 100 % PURO



HACE años que los técnicos del petróleo venían buscando el medio de eliminar del petróleo crudo destinado a la producción de lubricantes ciertas sustancias íntimamente ligadas a su composición molecular, inútiles y perjudiciales para los fines de la lubricación.

Con el nuevo procedimiento de refinación «Clearsol Process» la Vacuum ha resuelto el problema. Ha logrado producir un aceite totalmente exento de impurezas y que no deja ni la huella más mínima de sustancias gomosas o poso.

El Mobiloil es hoy la quinta esencia del valor lubricante de los mejores crudos del mundo: **EL ACEITE QUE LUBRICA AL 100 %.**

Puede Vd. comprar el nuevo Mobiloil, refinado por el procedimiento "Clearsol Process, en todas partes de España, Y SIN AUMENTO DE PRECIO.

Esto es lo que se elimina con el nuevo procedimiento "Clearsol Process"



Este fango negruzco y pegajoso está formado por los componentes de naturaleza resino-alquitranosa que se encuentran en todos los petróleos crudos y que son causa de la gomosidad sobre los vástagos de las válvulas, carbonilla, poso en el cárter y en condiciones particularmente duras de servicio acarrear el agarrotamiento de los aros del pistón.

Eliminar esta impureza del aceite significa:

- reducir los depósitos carbonosos hasta el 50 %.
- reducir el consumo de aceite en un 25 %.
- facilitar los arranques, economizando la batería.
- eliminar la formación de poso en el cárter.
- mantener las válvulas y los aros del pistón exentos de gomosidades con ventaja para la compresión y la potencia.

Mobiloil

Hoy más que nunca el mejor aceite del mundo

VACUUM OIL COMPANY, S. A. E.





BI. 12452
C. 5288 O 9711 S. 6146 SS. 9921
LU 2218 LE. 3108 VI. 1678 NA 4677 H. 2214 GE. 6065
PO. 5404 OR. 2010 P. 1572 LO. 2129 L. 4649
ZA 1234 BU. 2595 B. 63959
VA. 3906 SO. 1073 Z. 6385 T. 5089
SG. 1499 SA 3257 GU. 1907 TE. 1097
AV. 979 M 56347 CS. 3315
CC. 2935 TO. 3495 C. 1331 BL. 6809
V 16468
BA. 5391 CR. 2608 AB. 3390 A 7032
C 5777 J. 5688 MU. 9099
H. 1982 SE 17239 GR 4099 AL 2321
C 5071 MA. 6394 TE 6002
CE 1471 GC. 5929
ME. 3145

EL 70%

DE ESTOS COCHES Y EN IGUAL
PROPORCION EN TODO EL MUNDO
VAN EQUIPADOS CON BUJIAS

CHAMPION