



GASTELLON

Automovilista



Año III

Núm. 27

COMPAÑEROS

Para asegurar la vida próspera de nuestra REVISTA y mejoramiento de ella, es necesario que todos nos tomemos interés en ello, y veamos la manera de poner cuanto sea de nuestra parte para conseguir el mayor número de ANUNCIOS que den relieve a nuestras páginas y que aseguren la continuidad de ésta, único «nexo» que existe entre la Sociedad y los Asociados.

LA DIRECCIÓN

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

SUMINISTROS EN GENERAL PARA AUTOMÓVILES Y CAMIONES

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 PEREZ GALDOS, 19

Teléfono 187

CASTELLON

R=24.624



**Los coches y camiones
con millones de referencias
inmejorables**

**F
O
R
D**

**El coche de mayor circulación
en el mundo**

**Exposición y venta:
Calle Asensi, n.º 17 **CASTELLON****

LUBRIFICANTES
DE PRIMERA CALIDAD



IMPORTACION DIRECTA

ACEITES Y GRASAS LUBRIFICANTES

WOOLSSER

Toda una garantía para sus automóviles y maquinaria

Un tipo de lubricación para cada uso

Representante para la provincia de Castellón: EMILIO SANCHIS COLOMÉ

Agente comercial colegiado

Bartolomé Reus, 28 - Teléfono 534 - CASTELLÓN

|||
¿NO SABE VD. DONDE SIRVEN EL MEJOR CAFE?

VISITE EL

BAR NEGRESCO

Aperitivos y vermouths de

● ● todas clases y marcas ● ●

Gran variedad en licores finos

Café exprés ● Servicio esmerado

ESPLÉNDIDOS RESOPONES

(INSTALADO EN LA PUERTA DEL SOL)



¿QUERÉIS COMER BIEN Y ECONÓMICO?

VISITAR LA

PENSION VALENCIA

Pi y Margall, 42.-Teléfono 428.-CASTELLON

FARO INDUSTRIAL

CORREAS — GOMAS — AMIANTOS

ACEITES
Y
GRASAS
LUBRIFI-
CANTES

Instalaciones de

riego

CITI

Alquiler de gru-
pos de aforo y
agotamiento

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

CASTELLÓN

CALLE FALCÓ, 7 - TELÉFONO 2

Taller de Pintura de todas clases

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

MANUEL BLANCO

Lepanto, 8 (Frente Escuelas del Ejército) — CASTELLÓN

**HOJALATERÍA
Y FONTANERÍA**

JOSE PERIS

San Vicente, 21

CASTELLON DE LA PLANA

JOSE PERIS TEN

**TRANSPORTES RÁPI-
DOS Y ECONOMICOS**

Avenida Villarreal, 12

Teléfono 510

CASTELLON

LA PARISIEN

**Especialidad
en Permanentes
Eugène-Postizos
Depilaciones
Manicura-Tin-
turas
Peinados de moda**

**PELUQUERÍA DE SEÑORAS
INSTITUTO DE BELLEZA**

**JAIME ARZO
Ruiz Zorrilla, 3
Teléfono 403
CASTELLÓN DE LA PLANA
ON PARLÉ FRANÇAIS**



GARAGE NICOLAU

Servicio permanente
- ESTANCIAS -
Reparaciones garantizadas

Asensi, 6 - Cajal, 4
Teléfono núm. 54

Castellón de la Plana

Sociedades con las cuales tiene establecido el servicio de intercambio EL MONTEPIO
PROVINCIAL DE CHOFERS Y MECANICOS de Castellón de la Plana

BARCELONA.—Montepío de San Cristóbal.—
Aribau, 149.

BILBAO.—«Bilbao Automóvil». Sociedad de
Socorros Mutuos.—Rodríguez Arias, 8

BILBAO.—Automovilista Bilbaína.— Alameda
Urquijo, 45.

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

CACERES.—Unión de Conductores de Auto-
móviles.—Galán y García Hernández, 15.

CALATAYUD.—El Volante Bilbilitano.—Casa
de Esteve.

CORUÑA.—Centro de Protección de Chauffeurs.
Pequeño piso (a) del Banco Anglo.

GERONA.—Montepío de S. Cristóbal.—Norte, 14.

HUESCA.—Montepío de San Cristóbal.—Coso
de García Hernández, 7-2.º

LOGROÑO.—Centro de protección de Chauffeurs,
Galarza, 4-1.º

MADRID.—Unión Española de Conductores de
Automóviles.—Fuencarral, 45 Moderno.

MANRESA.—Asociación de Chófers.— Bases
Manresa, 5.

OVIEDO.—Sociedad de Socorros Mutuos de
Conductores Mecánicos de Asturias.—Tra-
vesía Monte Santo Domingo, 12.

REUS.—Montepío de Chófers.— Raval de Fran-
cesc Maciá, 58.

SABADELL.—Mutua de Socorros Automoto-
ristas.—Rambla, 71

SALAMANCA.—Sociedad de Socorros Mutuos
«La Unión».—Crespo Rascón, 15.

SANTANDER.—Unión Mecánicos Conductores
de Automóviles «El Avance».—Ruamayor, 5.

SAN SEBASTIAN.—Montepío de San Cristó-
bal.—Urbietta, 12.

SORIA.—Unión Automovilista.—Aguirre, 5 bajo.

TARRAGONA.—Montepío de Chófers.— Ram-
bla San Juan, 40.

TORTOSA.—Montepío Humanitario de Chofers.
Cervantes, 24, bajos.

VICH.—Mutua de Socorros.—Verdaguer «Bar
Constancia».

VIGO.—Unión de Conductores de Automóviles.
Eduardo Iglesias, 9.

VILLANUEVA Y GELTRÚ.—Asociación de
Chófers.—Membrillo, 11-1.º

VALENCIA.—Montepío de Chofers. «El Progre-
so».—Avenida 14 de Abril, 7.

ZARAGOZA.— «El Volante Aragonés». —
Coso, 61.

Disponible

Castellón Automovilista

Organo Oficial del Montepío Provincial de Chofers y Mecánicos

de la Provincia de Castellón de la Plana

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: ASENSI, 8 - BAJOS

CASTELLÓN, SEPTIEMBRE 1934 - TEL. 496



AÑO III
NÚMERO 27

Publicación
mensual

Director: VICENTE SOS
Redactor-Jefe: RAFAEL MONFORT

SUMARIO: El grito de las madres.—Atardecer en la huerta.—
¡Estudiar!...—Las tristezas del deporte.—Nuestra Revista.—Empleo
de cristales inastillables.—¿Porqué el motor a dos tiempos? Embra-
gues.—Tarjeta postal.—Notas de Secretaría.—Balance de Caja.

CARTERA DE UN ESTOICO

El grito de las madres

Por ANTONIO ZOZAYA

ADMETO.—¡Ay de mí! ¡Felices los muertos! Envidiable es su suerte. Desearía habitar entre ellos. No me alegra la luz ni que mis pies huellen la tierra. ¡Funesta prenda la que la muerte me ha arrebatado, para entregársela a Plutón!
EURÍPIDES. «Alceste».

¿No habéis leído el llamamiento a la opinión pública de las madres de los prisioneros en el Sahara francés? Es un grito desesperado; es como un rugido de fiera a que se han arrancado sus crías; es un desgarrador lamento, trágico, escalofriante, que se escucha, no como una queja, sino que nos hiere como una acusación. Esas madres creyeron muertos a sus hijos en las desastrosas campañas coloniales. En fuerza de llorar, llegaron a mostrar sus ojos secos; de tanto gemir, sus gargantas se hicieron incapaces de nuevos sollozos; pero el tiempo todo lo amortigua. El punzante dolor, insoportable y casi epiléptico, se transformó en una pena resignada. Nunca más risas, ni siquiera complacencias gustosas en la contemplación de la Naturaleza o de la ajena felicidad; pero siempre la esperanza en lo desconocido, la contemplación del cielo estrellado, inmenso mar sin ondas, espacio azulado insondable, a que miran con pupilas llorosas todos los infortunios y en que cifran sus esperanzas todas las inconsolables desventuras.

Mas cabe más en el sufrir; ahora llegan nuevas reveladoras de algo inaudito: algunos de los soldados juzgados muertos, viven y son prisioneros en el Sahara francés, donde se les utiliza como esclavos desde hace más de veinte años,

y donde padecen todo género de vejaciones, malos tratamientos y miserias. Alguien trae nombres, y entre ellos reconocen algunas madres los de sus hijos desventurados. ¡Viven! ¡Pero cómo viven! ¿No hubiera sido para ellos preferible morir? Y el tremendo dolor se renueva, y las madres acuden a gobernantes y a representantes de la nación. ¡Y nada consiguen! ¿Habrán de resignarse a saber que los pedazos de sus entrañas padecen y lloran lejos de sus regazos, sin que nadie quiera socorrerlos? No. Se puede aceptar lo irremediable; pero no puede haber resignación para lo que debe ser remediado por quienes tienen el poder y la obligación inexcusable de hacerlo.

Todos habíamos ya casi olvidado la horrenda tragedia, cuando las madres de los prisioneros acuden a la Prensa diaria. «Nadie nos ha escuchado—dicen—, y desesperadas, acudimos a la opinión pública, a los hombres de corazón, a todos los que son capaces de instintos paternos.» Y al oír este llamamiento, frenético y desconsolado, hemos sentido rubor y abatimiento. Todos somos responsables de ese incomparable infortunio. Debemos hacer algo, o por lo menos, intentar algo, para que los prisioneros sean libertados y puedan regresar a su patria y dejar de ser clavos y abrazar a sus madres, siquiera para que las pobres viejecitas puedan morir en paz y con una sonrisa amorosa en sus labios trémulos.

Los prisioneros, si son veraces las afirmaciones de los viajeros y de los comisionados para averiguar la verdad de las terminantes denuncias, se hallan en territorio francés. El Gobierno español no puede formular una reclamación enérgica. Las relaciones entre dos naciones hermanas y nuestra situación especial se lo impiden, a más de la no posesión de datos concretos. Si esas reclamaciones han existido, no han dado resultado alguno. Una queja colectiva de ciudadanos españoles podría ser interpretada

como una manifestación de enojo y de falta de afecto. Ante estas consideraciones, nos hemos preguntado quiénes podrían solicitar del Gobierno francés una investigación escrupulosa en el Sahara, para averiguar si es cierto que hay allí prisioneros españoles, y si lo fuera, una liberación que acabe con esa vergüenza de la civilización europea.

Hay en España, muchos hombres insignes, que al dirigirse al presidente de la República francesa, no podrían suscitar recelos, por su amor acendrado a la patria de Hugo el Grande y del soldado desconocido. Son los caballeros españoles de la Legión de Honor. Entre ellos, hay muchos que cuando era peligrosísimo en España defender la causa de los aliados, lo hicieron con valentía y algunos hasta con riesgo de sus vidas. Todos aman a la Francia gloriosa; todos saben que la perdurable sembradora no puede permitir que en su territorio ni en aquellos en que ha hecho ondear la santa bandera tricolor haya esclavos. Ellos son los que pueden dirigirse a la más alta representación de la moderna Galia, para respetuosamente pedir misericordia para esas madres españolas que gimen y sollozan y se rasgan el pecho con las uñas y se arrancan los nevados cabellos de las sienes y que necesitan saber definitivamente si sus hijos han muerto o no y cerciorarse de que no arrastran una vida propia de animales salvajes sometidos por el látigo del domador.

Un Mensaje breve, respetuoso, sencillo de elocución, sin lucubraciones retóricas, pero honrado y sentido, firmado por los caballeros españoles de la Legión de Honor y dirigido al Presidente de la República francesa, invocando la fraternidad entre pueblos hermanos y el honor indiscutido e indiscutible de la Francia inmortal, en el cual se pidiera una investigación rigurosa y una acción libertadora, enérgica, en vista de su resultado, sería eficaz, y en todo caso, salvaría nuestra responsabilidad por omisión. Somos representantes entre cien mil de la opinión pública a que se pide socorro por las angustiadas madres de los soldados prisioneros. Tenemos el deber de hacer algo y de no mostrarnos sordos a llamamientos que llegan hasta el fondo de nuestras entrañas y a los más recónditos pliegues de nuestra conciencia.

La edad y los agobios de trabajo no permiten a quien esto escribe redactar el Mensaje y solicitar uno a uno de los caballeros españoles de la Legión de Honor sus firmas. Ha de hacerlo alguien que goce de un altísimo prestigio en la vecina República; ese debe redactar el Mensaje y designar lugar en que los legionarios podamos

suscribirlo. Será acertada o equivocada mi iniciativa; pero es tal vez lo único que cabe intentar ya para atenuar el inmenso dolor inenarrable de muchas madres españolas. Desde luego afirmo que yo no redactaré el Mensaje ni firmaré el primero, porque estoy seguro de que no soy el llamado a hacerlo; pero espero no ser desoído y que alguien tome a su cargo esta obra de misericordia. Apelo, no a un hombre, sino a una deslumbrante mesnada, a un brillante cortejo de caballeros de dos patrias, sobre cuyos cascos flotan dos gloriosos airones y en cuyos pechos debe latir el sentimiento de piedad que hace que los fuertes no lo sean jamás de espíritu, sino cuando esgrimen sus armas en favor de los desvalidos.

Atardecer en la huerta

Anochece ya.

El sol, como dolido de dejarse abandonada a su calor la tierra, se resiste a desaparecer totalmente, al reflejar sus últimos rayos sobre las altas nubes rojizas, como celoso vigilante, y prolongando aquel adiós crepuscular como amante temeroso y desconfiado.

Después de haberla poseído totalmente durante el día con un abrazo apretado y fecundo, parece resignarse malamente a esconderse por entre las dibujadas siluetas de las altas cumbres. De ahí este claro y largo crepúsculo en este día pegajoso y estival.

Y la tierra, como cansada de este amante constante y pegajoso, agradece por unas horas el poder desprenderse de sus brazos sectanales de fuego, buscando un poco de sedante paz en su inseparable compañera la noche. Gusta de platicar con ella y así parece que la espera con impaciencia, acompañada por la juguetona brisa, que gusta de remover con tierno soplo las hojascas y las hierbas de los ribazos.

El largo crepúsculo va apagándose ya dando paso a la noche, poética y misteriosa, con sus sombras bajo las frondas y su luz lechosa por la luna en los claros de los rastrojos y las aguas de las acequias.

Han quedado mitigados ya los últimos pidos de los gorriones, pilluelos de la huerta, que son a ésta como los golfillos a la ciudad.

Yo no sé qué poder extraño y misterioso ejerce en mí el atardecer en la huerta. Esa soledad patriarcal y ese silencio épico que se desprende

de sus frondas, jugueteando la brisa como duendecillos ociosos en las copas de la arboleda moviendo su ramaje con un tenue susurro de paz y de quietud; el ric-ric prolongado de los cantores de la huerta en la noche, acompañados por los estridentes y punzantes chirridos de los «pregadeus» que forman una sinfonía desacorde y emotiva pero complementaria al misterio embriagador de la noche estival, es para mí un encanto, una sensación nueva que perciben mis sentidos.

Todo es paz y quietud en esta noche bella y armónica, bañada de luna. Se ven dibujadas en el suelo las sombras de las frondas y los ribazos. En las acequias, silenciosas hasta ahora, se oye el glú-glú de sus aguas al caer en los «canalats». A nuestro paso oímos el chapotear de las ranas al tirarse al agua, asustadas por nuestra presencia, y turbando con diminutas ondas el límpido cristal reflejado por la luna. A nuestra espalda y en las acequias cercanas se oyen croar altaneras, como en un reto despectivo a nuestro alejamiento, prolongándose más sus cantos destemplados y hoscos formando contraste con la prolongada algarabía de los grillos.

Llega a nuestros oídos el lejano y pesado rodar de un carro rezagado, acompañando su traqueteo de restallazos, imprecaciones a la bestia y un inconfundible cantar huertano, como para acompañarse en la noche. Se va esfumando poco a poco su traqueteo a lo lejos pero siempre acompañado de aquel cantar que parece rasgar el encanto y el silencio en la noche estival.

Un perro ladra en la lejanía prolongando sus lastimeros aullidos, sin duda temeroso a la sombra y la soledad.

Después calma. Silencio otra vez. Solo la prolongada sinfonía de los grillos hasta la lejanía.

En este apacible silencio de la noche nos paramos a meditar. Se oye de vez en cuando un imperceptible rumor de hojas agitadas por la brisa y en nuestra meditación, nos retrotraemos a nuestros primeros años, cuando los cuentos y leyendas de la escuela tenían para nosotros cierto encanto misterioso e indefinido, haciéndonos pensar si esos murmullos en la noche no serán juegos de tan atrevidos como inquietos gnomos.

Miramos a nuestro derredor. Nada. Todo sombra. Misterio. Silencio. En lo alto millones y millones de ojos parpadeantes en la noche, contemplándonos impasibles con una mirada de eternidad. Entonces nos damos cuenta de nuestra pequeñez, en esta inmensidad sideral y pensamos con tristeza si es posible que en medio de esta grandiosidad misteriosa que nos rodea será verdad tanta concupiscencia en los hombres y

en la humana sociedad tanta maldad. Nos parece imposible al contemplar la naturaleza despojada en la noche de su pudrición y verla desnuda, grande y magnífica, que consienta que esta miserable humanidad se destruya en luchas fratricidas, en sordas ambiciones de acumular riquezas sea como sea, sin reparar en los medios para llegar a ellas y en luchas épicas y terribles entre hermanos, no exentas de barbarie y de maldad. Nos parece imposible al contemplar esta inmensidad grandiosa, que haya aún seres desgraciados para quienes la vida no es más que una carga pesada que hay que sobrellevar resignadamente.

¡Naturaleza! ¡Tú que todo lo creas! ¿Cómo consientes que allá en aquel racimo de casas que se adivinan bajo aquella resplandeciente neblina de luz, donde todo había de ser paz y tranquilidad entre sus hermanos, se fraguen tan bajas y tan criminales pasiones? Tú que eres tan fuerte y tan omnímoda ¿por qué no sientas tu inmenso poder destruyendo de un zarpazo todo lo que sea obstáculo para esa paz y ese bienestar a que todos tenemos derecho? ¡Pero no! ¡Tú no puedes hacer eso! Tú eres magnánima y por lo mismo no puedes preocuparte de estas debilidades humanas. Tú sigues tu curso inflexible y variable que está por encima de todas esas miserias y maldades.

Y pensamos con dolor: ¡Humanidad! ¡Humanidad! ¿Dónde vas? ¿Cómo no sigues el consejo poderoso y magnánimo que te brinda la Naturaleza y desechas de tí esas aberraciones y esas pasiones suicidas donde las primeras víctimas son tus propios hermanos? ¿No habrá poder humano ni divino que te haga desistir de tu empeño criminal y suicida?

VICENTE SOS

REFLEXIONES

¡Estudiar!...

Por RAFAEL DE LA PLANA

¡Estudiar!... Sublime expresión de la civilización ecuánime y consciente de sus actos. He aquí su significación: «Aplicar el entendimiento a la adquisición de conocimientos». Ahora bien, yo deseo decir algo más y, si mi torpe pluma me lo permite, describiré concisamente, la aplicación

del título de este comentario. Pero antes, deseo hacer esta observación: yo deseo más aprender que enseñar; en cuanto a lo primero, ni que decir tiene, me es sumamente indispensable ¡son tantas cosas las que ignoro! y con respecto a lo segundo, muy poco puedo enseñar.

El estudio para mí, es un trabajo de investigación admirable. ¿Qué sería de la Humanidad sino hubiesen existido hombres abnegados que se han aprovechado del estudio? ¿Qué sería de nosotros sin tener una cultura que pudiésemos distinguir y apreciar dignamente los procesos históricos de la vida de nuestros antepasados? ¿De qué medios nos serviríamos para combatir las enfermedades? ¿Existirían esos inventos científicos que vienen perfeccionando la vida? En resumen: si ignorásemos todo ello, seríamos todavía unos seres semi-salvajes que desconoceríamos el valor precioso de todo este estado de cosas.

La vida evoluciona paulatinamente; las gentes cada vez más dinámicas y resueltas para todo, estudian sin cesar y encauzan una admirable y portentosa transformación, que nos hace preveer rotundos cambios, que tienden a simplificar la vida, es más, a perfeccionarla de tal forma, para que se nos haga menos complicada y más llevadera a todos. Esto, naturalmente, es una suposición del autor de este escrito, pero aunque es una hipótesis, no deja de tener un fondo real y decisivo.

La juventud universal, percatándose de esta enorme evolución, se apresta admirablemente a dos hondas preocupaciones: ¿Sabéis qué preocupaciones son éstas? Pues son: la disquisición humanitaria y culta de una obra excelsa e inteligente; es decir, el examen detenido y circunstanciado de todo lo útil y, segunda preocupación, abolición de recelos maliciosos y luchas absurdas; extinción completa de odios que envenenan las multitudes inocentes y, por último, desplazar para siempre, un mal hartado, que denigra y envilece: ¡LA INCULTURA!

De ahí, pues, que esta juventud ame extraordinariamente el estudio y el viaje. ¡Se aprenden tantas cosas! El viaje siempre ha sido y sigue siendo todavía, la «llave poderosa» para forjar una cultura vastísima. En España especialmente, siempre ha existido ese entusiasmo aventurero, máxime después del primer viaje de Colón que, como dijo un escritor de aquella época, «hasta los sastres quisieron meterse a descubridores». Yo admiro ese gesto heroico del pueblo español y digo: ¡El que no viaja no sabe!

Decía anteriormente, que la juventud del Universo, siente latir dos admirables preocupa-

ciones, que yo deseo sintetizarlas así: una de cultura y otra de paz. El murmullo de si vendrá o no la guerra, viene preocupando seriamente a nuestros idolatrados padres, y yo voy a describir ligeramente—porque ya estoy haciéndome pesado—las funestas consecuencias de las pasadas guerras.

Es incomprensible que, con los enormes estruendos de los cañones, el crujir de las máquinas de guerra, los angustiosos alaridos de los moribundos, se hable a los veinte años de «otra guerra». ¿No comprenden esos inhumanos, que todavía aspiramos el hedor desprendido de los cuerpos putrefactos, que sembraron los campos de batalla? ¿Han olvidado que viven aún innumerables inválidos de aquellas luchas ignominiosas? ¿Hemos de consentir nosotros ¡la juventud! otra guerra funesta? ¡Jamás! Llegan rugidos del Oriente que ponen en peligro constantemente la paz de los pueblos europeos, que bajo la máscara de civilizar, nos conducen a la desesperación. ¡Vaya estupidez!

Y, he aquí, la confusión de siempre: ¿A quién encargar la misión para que forje espíritus pacificadores? Únicamente ¡la escuela! es la que puede forjar esos espíritus de abnegación puesto que de ella, es la que viene saliendo una semilla humana, es decir, gloriosa, ya que juzga a sus ascendientes como únicos culpables de las hecatombes mundiales. ¡Magnífica respuesta! ¡Paso a la juventud actual!

Ya es hora, pues, que la escuela cambie de táctica rotundamente y que los mensajes de «paz» entre los escolares, renunciando a la guerra, llegue dentro de breve tiempo, a ser una realidad universal. Por el momento, rindamos un culto efusivo al estudio, ya que él es el que nos separa de lo inhumano; él nos conduce sin anacronismos de ninguna especie, hacia otra misión mucho más enaltecedora, que es la que, en síntesis, nos está confiada a la Humanidad, para que colaboremos con ahinco en pro de la fraternidad de todos los pueblos del Universo, para que triunfen de una vez para siempre, ¡LA PAZ Y CON ELLA LA CULTURA!

A todos los Protectores del Montepío les debes gratitud; procura demostrar que eres agradecido en cuantas ocasiones tengas

CRÓNICA DE ROMA

Las tristezas del deporte

Apenas un año le ha durado a Primo Carnera el título de campeón del mundo de todas las categorías, título que conquistó a puñetazos en lucha con Sharkey el 30 de Junio de 1933, en la ciudad de Nueva York. Carnera es el púgil que menos tiempo ha sido campeón universal de todos los pesos.

Los títulos de campeones del mundo de pesos pesados y demás categorías se han sucedido de la siguiente manera:

Sullivan conservó su título diez años, siendo vencido en 7 de Septiembre de 1909...

Nuestra Revista

¡Y parece ayer...! Tres años consecutivos venimos publicando CASTELLÓN AUTOMOVILISTA. Tres años que nos han parecido tres semanas y todavía no hemos podido conseguir un deseo vehemente, una ilusión, cual es, la de mejorar o, por mejor decir, la de engrandecer nuestra Revista.

Es evidente que hemos puesto de nuestra parte todo lo posible, para ir rectificando conceptos y subsanar errores en

¡ATENCIÓN, SEÑORES ASOCIADOS!

LUBRIFICANTES



GARANTIZADOS 100 POR 100 PENNSYLVANIA

PRECIOS:

- Pesetas 68'80 la lata de 18 litros.
- » 200,— bidoncito de 50 kilos.
- » 375,— medio bidón de 100 kilos.
- » 350,— por 100 kilos, en bidones de 180/190 kilos, neto,

*Timbre móvil de ptas. 1'50
lata a cargo del comprador.*

franco envase.

De venta en Garages, Tiendas de Accesorios y Establecimientos similares.

... un campeón del mundo el gigante italiano Primo Carnera, y éste, a su vez, se lo ha traspasado a Max Baer.

Al gracioso, por bello y presumido, Max Baer lo acaba de retar Paulino Uzcudun, con quien tantas canalladas se cometieron también en Norteamérica. ¿Le arrancará el preciado campeonato del mundo al americano el formidable púgil vasco? Si Baer acepta el reto, hay probabilidades de que sí. Esperemos.

Hugo MENCHINI

Para colaborar en nuestra Revista, no olvides compañero, que no es necesario ser sabio ni literato, falta sólo una buena dosis de voluntad.

Empleo de cristales inastillables

El público automovilista se muestra cada vez más exigente en lo que se refiere a las condiciones de seguridad que le ofrecen los coches que maneja. Actualmente, la Prensa norteamericana sostiene una campaña activísima para conseguir que los fabricantes equipen a los diversos modelos—sobre todo a los cerrados—con vidrios de los llamados «irrompibles», que hasta el año pasado solo se empleaban para los parabrises. Es que ha llegado a conocerse que es menester tomar toda clase de medidas contra posibles heridas producidas por fragmentos de cristal en ocasión de algún accidente, y ahora millares de personas saben que un equipo completo de cristal irrompible es algo tan importante como la apli-

del título de este comentario. Pero antes, deseo hacer esta observación: yo deseo más aprender que enseñar; en cuanto a lo primero, ni que decir tiene, me es sumamente indispensable ¡son tantas cosas las que ignoro! y con respecto a lo segundo, muy poco puedo enseñar.

El estudio para mí, es un trabajo de investigación admirable. ¿Qué sería de la Humanidad sino hubiesen existido hombres abnegados que se han aprovechado del estudio? ¿Qué sería de nosotros sin tener una cultura que pudiésemos distinguir y apreciar dignamente los procesos históricos de la vida de nuestros antepasados? ¿De qué medios nos serviríamos para combatir las enfermedades? ¿Existirían esos inventos científicos que vienen perfeccionando la vida? En

ciones, que yo deseo sintetizarlas así: una de cultura y otra de paz. El murmullo de si vendrá o no la guerra, viene preocupando seriamente a nuestros idolatrados padres, y yo voy a describir ligeramente—porque ya estoy haciéndome pesado—las funestas consecuencias de las pasadas guerras.

Es incomprensible que, con los enormes estruendos de los cañones, el crujir de las máquinas de guerra, los angustiosos alaridos de los moribundos, se hable a los veinte años de «otra guerra». ¿No comprenden esos inhumanos, que todavía aspiramos el hedor desprendido de los cuerpos putrefactos, que sembraron los campos de batalla? ¿Han olvidado que viven aún innumerables inválidos de aquellas luchas ignominiosas? ¿Hemos de consentir nosotros ¡la juven-

gente; es decir, el examen detenido y circunstanciado de todo lo útil y, segunda preocupación, abolición de recelos maliciosos y luchas absurdas; extinción completa de odios que envenenan las multitudes inocentes y, por último, desplazar para siempre, un mal harto pesado, que denigra y envilece: ¡LA INCULTURA!

De ahí, pues, que esta juventud ame extraordinariamente el estudio y el viaje. ¡Se aprenden tantas cosas! El viaje siempre ha sido y sigue siendo todavía, la «llave poderosa» para forjar una cultura vastísima. En España especialmente, siempre ha existido ese entusiasmo aventurero, máxime después del primer viaje de Colón que, como dijo un escritor de aquella época, «hasta los sastres quisieron meterse a descubridores». Yo admiro ese gesto heroico del pueblo español y digo: ¡El que no viaja no sabe!

Decía anteriormente, que la juventud del Universo, siente latir dos admirables preocupa-

nos separa de lo inhumano; él nos conduce sin anacronismos de ninguna especie, hacia otra misión mucho más enaltecedora, que es la que, en síntesis, nos está confiada a la Humanidad, para que colaboremos con ahinco en pro de la fraternidad de todos los pueblos del Universo, para que triunfen de una vez para siempre, ¡LA PAZ Y CON ELLA LA CULTURA!

A todos los Protectores del Montepío les debes gratitud; procura demostrar que eres agradecido en cuantas ocasiones tengas

CRÓNICA DE ROMA

Las tristezas del deporte

Apenas un año le ha durado a Primo Carnera el título de campeón del mundo de todas las categorías, título que conquistó a puñetazos en lucha con Sharkey el 30 de Junio de 1933, en la ciudad de Nueva York. Carnera es el púgil que menos tiempo ha sido campeón universal de todos los pesos.

Los títulos de campeones del mundo de pesos pesados y demás categorías se han sucedido de la siguiente manera:

Sullivan conservó su título diez años, siendo vencido en 7 de Septiembre de 1892 por James Corbett, quien a su vez fué derrotado por Fitzsimons el 17 de Marzo de 1897. A Fitzsimons lo venció James Jefries el 9 de Junio de 1899; a éste, Tommy Burus, en 23 de Febrero de 1906; a Burus, el negro Jack Johnson, en 26 de Diciembre de 1908, quien fué perseguido, acosado como si se tratara de una fiera, en la forma más terrible, cruel, injusta y despiadada por los yanquis, que no le perdonaban el que fuera un sujeto de color el que ostentara el título glorioso de campeón del mundo. A tal punto llegó esta odiosa persecución continua, que el infeliz Johnson, amenazado de muerte, tuvo que dejarse vencer voluntariamente, en el campeonato de 15 de Abril de 1915, por el púgil americano Joss Willard. A Willard le venció Jack Dempsey en el año 1919; éste lo fué por Gene Tunney, en 1926; éste fué derrotado por Max Schmelling, en 1930; Sharkey venció a Schmelling, en 1932; a Sharkey le arrebató el título de campeón del mundo el gigante italiano Primo Carnera, y éste, a su vez, se lo ha traspasado a Max Baer.

Al gracioso, por bello y presumido, Max Baer lo acaba de retar Paulino Uzcudun, con quien tantas canalladas se cometieron también en Norteamérica. ¿Le arrancará el preciado campeonato del mundo al americano el formidable púgil vasco? Si Baer acepta el reto, hay probabilidades de que sí. Esperemos.

Hugo MENCHINI

 Para colaborar en nuestra Revista, no olvides compañero, que no es necesario ser sabio ni literato, falta sólo una buena dosis de voluntad.

Nuestra Revista

¡Y parece ayer...! Tres años consecutivos venimos publicando CASTELLÓN AUTOMOVILISTA. Tres años que nos han parecido tres semanas y todavía no hemos podido conseguir un deseo vehemente, una ilusión, cual es, la de mejorar o, por mejor decir, la de engrandecer nuestra Revista.

Es evidente que hemos puesto de nuestra parte todo lo posible, para ir rectificando conceptos y subsanar errores en nuestros escritos; es decir, hemos procurado mejorar también la divulgación, pero este noble empeño, ha tropezado y sigue tropezando en la apatía o indiferencia desconcertante de otros. ¡Es una verdadera lástima!

Conste, pues, compañeros y lectores, que nuestro ánimo no ha decaído lo más mínimo, antes al contrario, seguimos deseando de todo corazón, sacar a la publicidad una Revista completa—dentro de nuestras modestas posibilidades— que pueda ser la admiración de todos los que nos leen. Y nada más por hoy.

Empleo de cristales inastillables

El público automovilista se muestra cada vez más exigente en lo que se refiere a las condiciones de seguridad que le ofrecen los coches que maneja. Actualmente, la Prensa norteamericana sostiene una campaña activísima para conseguir que los fabricantes equipen a los diversos modelos—sobre todo a los cerrados—con vidrios de los llamados «irrompibles», que hasta el año pasado solo se empleaban para los parabrisas. Es que ha llegado a conocerse que es menester tomar toda clase de medidas contra posibles heridas producidas por fragmentos de cristal en ocasión de algún accidente, y ahora millares de personas saben que un equipo completo de cristal irrompible es algo tan importante como la apli-

cación de frenos a las cuatro ruedas y otros elementos hoy en boga.

Uno de los más recientes análisis de las estadísticas de los Estados Unidos, ha demostrado que en un 45 por 100, todas las personas lastimadas en accidentes automovilistas fueron heridas por fragmentos de los cristales del coche. Ante cifra tan significativa, son varios los Estados de la Unión que han promulgado leyes por las que se obliga a todos los fabricantes a equipar sus vehículos con vidrio irrompible, y en otros se prohíbe en absoluto la circulación de cualquier coche de alquiler que no ofrezca dichas condiciones de seguridad.

El principio que rige la fabricación del vidrio irrompible consiste en la unión de las láminas de vidrio colocando entre ambas—bajo la doble influencia del calor y de la presión hidráulica—algún cuerpo no frágil, pero sí transparente, de la categoría denominada, «substancia plástica». Terminada ya esta lámina, el nuevo «cristal» está en condiciones de recibir cualquier golpe sin romperse.

Los problemas que los fabricantes debieron aportar en los períodos iniciales, han ido desapareciendo paulatinamente; tal es el caso de la coloración amarillenta que adquiría el vidrio irrompible tras larga exposición al sol y otros defectos que fueron oportunamente descubiertos y no corregidos. Las constantes investigaciones llevadas a efecto en el transcurso de los últimos años, no solo han permitido mejorar la calidad y la estabilidad del producto, y, sobre todo, perfeccionar la sustancia inerte intermedia, sino que también han sido descubiertos otros cuerpos que permiten soldar admirablemente las dos láminas de vidrio con la más perfecta uniformidad. Con ello se ha logrado una larga duración y un aspecto de la más completa transparencia.

¿Por qué el motor a dos tiempos?

La diferencia entre los motores a cuatro y dos tiempos es la siguiente: En los primeros la distribución se hace por medio de válvulas, y en los segundos por lumbreras.

En un motor monocilíndrico a cuatro tiempos, son precisas 25 piezas móviles diferentes, tales como válvulas, resortes, balancines, taqués, árbol de levas y engranajes, mientras que el de dos tiempos no necesita más que tres: biela, émbolo y cigüeñal. La construcción de un motor de esta clase es de una extraordinaria sencillez. Como estas tres piezas pueden tener dimensiones mayores que las normales, podrán ser más resistentes, y por lo tanto tener mayor duración.

La apertura y cierre de lumbreras se hace con el mismo émbolo, y como las operaciones de admisión y escape del gas se hacen siempre simultáneamente por encima y debajo del émbolo, para el ciclo de trabajo, no precisan más que dos tiempos, que corresponden a una vuelta de cigüeñal. Siempre que está el émbolo en la parte superior, el cilindro tiene gas combustible y se produce una explosión. Por tanto, a cada revolución el émbolo recibe una impulsión. El motor a cuatro tiempos necesita, para que se llene y vacíe un cilindro, doble tiempo, y por tanto no recibe impulsión más que cada dos revoluciones. El sistema a dos tiempos tiene a su favor, no sólo una producción de energía más regular y sin brusquedades, sino un aumento en la potencia, ya que en la misma unidad de tiempo facilita una potencia doble. El uso muestra de una manera palpable estas cualidades: resaltan principalmente, tanto en las subidas como en la aceleración y arranque.

En las características de potencia un motor de dos cilindros y dos tiempos equivalen, en estas circunstancias, a un motor de cuatro cilindros y cuatro tiempos; y un motor de cuatro cilindros y dos tiempos a un motor de ocho cilindros y cuatro tiempos.

Verificándose el encendido cada vez que el émbolo ocupa la posición superior, parece que el motor a dos tiempos ha de ser muy rápido. En realidad no es así, porque el número de revoluciones a pleno gas se limita a 3.500 por minuto, cifra que es sobrepasada con mucho por la mayor parte de los motores modernos de cuatro tiempos.

Gracias a los perfeccionamientos introducidos en los últimos años, se ha conseguido llegar a un consumo de gasolina extraordinariamente reducido, y podemos citar como *hecho muy digno de tenerlo en cuenta*, que el record del mundo de consumición mínima lo tiene un motor de dos tiempos. En la prueba, conocida por todos, «Treinta días sin parada», de la Standar Co. D. K. W., se clasificó en segundo lugar de consumo mínimo, con 6.8 litros por 100 kilómetros en la categoría de coches pequeños. En otra prueba de consumo en Flensburg, ejecutada por ADAC, una máquina de 300 c. c. ha recorrido 90 kilómetros con dos litros de combustible.

Lo que en definitiva puede decidir la elección de uno u otro motor es la sencillez de su empleo. El motor a dos tiempos tiene un entretenimiento elemental. No hay que efectuar reglajes, esmerilado de válvulas; no se producen deformaciones o roturas de muelles, como ocurre en los de cuatro tiempos. Basta con limpiar las lumbreras, después de un largo funcionamiento, de los residuos que se hayan podido adherir, operación sencillísima que la puede hacer cualquier operario del taller. Conviene recordar que como en los motores a dos tiempos no hay piezas móviles al aire, toda la instalación está protegida. La sencillez de su construcción y el poco número de órganos complicados que poseen, proporcionan al conductor gran seguridad de funcionamiento.

W. A. DOERRHOEFFER

Ingeniero

EMBRAGUES

Se ha dado especial atención a los embragues. Durante estos últimos años, los ingenieros han venido estudiando la manera de reducir la presión del embrague. Las dos posibilidades evidentes son aumentar la fuerza de palanca del pedal y reducir el rozamiento interior. De la primera posibilidad, se ha sacado ya provecho máximo, en diversos refinamientos pasados. La atención de los ingenieros se ha concentrado, por lo tanto, en reducir el rozamiento interior. Este problema se ha resuelto últimamente, en los nuevos modelos para 1934, con la introducción de palancas de embrague provistas de bordes afilados. En el Packard de ocho cilindros, la presión del pedal del embrague ha sido así reducida de 35 a 23 libras.

Para prolongar la duración de las piezas del embrague y facilitar, al mismo tiempo, su funcionamiento, se emplea en el Oldsmobile un mecanismo de desembrague de acero endurecido o cementado. Los postes de propulsión de la placa de presión del embrague del Chevrolet son ahora de fundición en molde, en lugar del sistema antiguo. El gobierno del embrague del Chevrolet se halla también dispuesto de modo que el movimiento angular del motor no afecta la posición del pedal.

Ha aumentado el número de cambios de marcha provistos de engranajes helicoidales silenciosos, en todas las velocidades. Lo tienen ahora el Nas, el Buick y el Oldsmobile. En el Hudson se ha provisto una desconexión automática para evitar el ruido de los engranajes de baja velocidad y marcha atrás, mientras se va en intermediaria o en toma directa.

El mecanismo de rodadura libre de ruedas se ofrece ahora como equipo a elección en dos modelos que antes lo tenían incluido en la dotación corriente.

La innovación más importante en cambios de marcha es la instalación del mecanismo de velocidad adicional automática en el nuevo Chrysler. Este mecanismo consta de un grupo planetario combinado con el cambio de marcha ordinario. El grupo planetario actúa mediante un embrague adicionado por fuerza de vacío

y entra en acción tan pronto como el vehículo desarrolla cierta velocidad en línea recta. El embrague, por otra parte, está relacionado con el mecanismo de rodadura libre de ruedas, de modo que el grupo de velocidad adicional puede entrar en acción sólo cuando ese mecanismo está en posición activa. Esta disposición es una medida de seguridad, para evitar entorchos durante los cambios.

TARJETA POSTAL

Por RAFAEL

¡ESOS NIÑOS!

Oportunamente denunciemos desde estas columnas, el caso insólito de los niños que juegan por el arroyo con los patines. Y hoy vamos a exteriorizar igualmente nuestra más enérgica protesta de lo que ocurre desde el Cuartel hasta el Comedor, es decir, en las Rondas: los niños con su manifiesta inexperiencia, cruzan corriendo «sin mirar a nada ni a nadie»; unas veces juegan con los patines por el centro de la carretera y, las más, a otros juegos no menos peligrosos para sus propias vidas.

Esto, Sr. Alcalde, produce un efecto contraproducente, ya que por esa «carretera» pasan muchísimos coches forasteros y, ni que decir tiene, que esta insólita negligencia, pone de relieve una nota muy poco favorable para el buen nombre de la circulación de Castellón.

Urge, pues, una vigilancia rigurosa, que imponga severas sanciones a los padres de esos niños que juegan en la muerte y que por sus propias negligencias, ocasionan deplorables sucesos, que nosotros somos los primeros en lamentar... ¿Sere-mos atendidos?

También hemos de llamar la atención de «esos ciclistas» que hacen caso omiso al klaxon de los automóviles. Hay algunos de ellos que ni siquiera llevan un triste farolillo para hacerse ver por la noche. ¿Es que el reglamento de circulación únicamente sirve para los automóviles? ¿O es que los ciclistas tienen carta blanca? Esperamos, pues, se subsanará debidamente esta anomalía, aunque tan soño sea, por la seguridad de los viandantes y conductores de vehículos.

Avisos de Secretaría

Reconocimiento médico

Se pone en conocimiento de los socios comprendidos hasta el n.º 399 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 de 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 prescripto 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 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 de 2 a 3 o de 8 a 11.

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

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 u 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: 47-75-82-89-93-114-121--132--150--164--171-182-183-191-195--204--218-226-236-242--252--262-270- 271-273-275-277---285--294--310--311 --316-318-321 --324--331-351-344-355-358-365.

Caja de Enfermedades y accidentes

	Ingresos		Gastos	
	<i>Pesetas</i>		<i>Pesetas</i>	
<i>Saldo anterior</i>	8.088	70	—	—
Recaudado por cuotas.....	1.544	—	—	—
A Ramón Aguilar, por 2 días subsidio.....	—	—	8	—
A Alfonso Coca, por 8 días de subsidio medicina mayor y 5 días medicina menor.....	—	—	68	—
A José Vidal, por 7 días subsidio.....	—	—	42	—
A Antonio Sidro, por 15 días subsidio.....	—	—	60	—
Al Sr. Médico Inspector, por sus honorarios.....	—	—	125	—
Al Sr. Abogado ».....	—	—	100	—
Al Sr. Procurador ».....	—	—	60	—
Al Oficial de Secretaría ».....	—	—	60	—
A Cesáreo Val, por error en su liquidación subsidio.....	—	—	6	—
A Rafael Gasset, por alquiler local de los meses Julio, Agosto y Septiembre.....	—	—	315	—
A Compañía Telefónica, por el abono del mes.....	—	—	25	—
A Hidroeléctrica del Mijares, por consumo de fluido en los meses de Abril, Mayo y Junio.....	—	—	42	75
A Germán García, por 16 días subsidio.....	—	—	64	—
A Secretaría, por gastos varios.....	—	—	20	75
A Jeremías Alcácer, por premio cobranza.....	—	—	61	75
A José Peris, por un lavabo, grifo, etc.....	—	—	94	50
	—	—	1.152	75
<i>Saldo en caja</i>	—	—	8.479	95
TOTAL.....	9.632	70	9.632	70

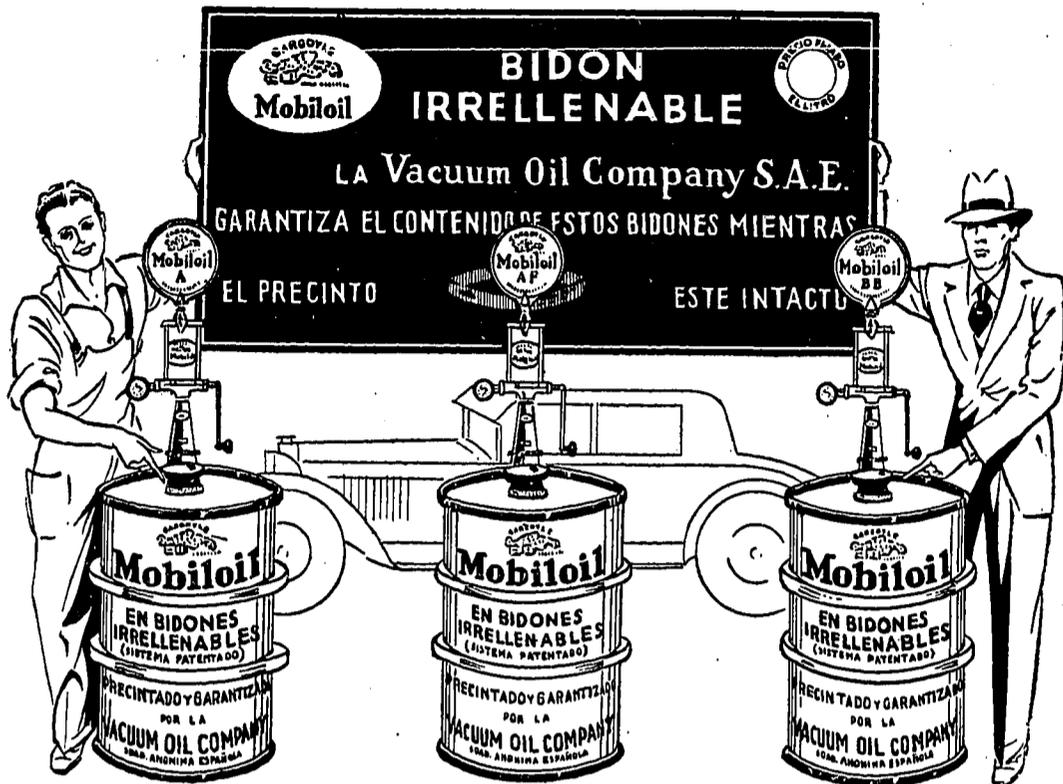
RESUMEN DE EFECTIVOS

Valores del Estado.....	17.558'80
Cuenta corriente del Banco de España.....	492'55
Saldo en Caja.....	8.479'95
SALDO TOTAL.....	26.531'10

Movimiento de fondos de la caja de invalidez y vejez en el mes de Julio de 1934

	Ingresos		Gastos	
Saldo del mes anterior.....	5.333	92	—	—
Recaudado por cuotas.....	248	—	—	—
Donativo del socio Castor García.....	27	85	—	—
» Juan Tomás.....	6	85	—	—
» Alfonso Coca.....	5	—	—	—
» José Vidal.....	5	—	—	—
» Germán García.....	8	85	—	—
» Jeremías Alcácer.....	5	—	—	—
A Jeremías Alcácer, por premio cobranza.....	—	—	9	90
	—	—	9	90
Saldo en Caja.....	—	—	5.630	57
TOTAL.....	5.640	47	5.640	47

AL PRECIO DEL BARRIL



*Hay solo
dos maneras
de comprar
Mobiloil, o
del Bidón
Irrelleñable,
o en lata
precintada.
Rechace toda
otra oferta.*

LA SEGURIDAD DE LA LATA
VACUUM OIL COMPANY

SOCIEDAD ANÓNIMA ESPAÑOLA

● | GARAGE CORTES | ●

AUTO-ESTACION 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

PISTONES
de
TODAS MARCAS

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

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

● ✨ ✨ TALLERES ✨ ✨ ●

¡¡AUTOMOVILISTAS!!

¡¡MOTORISTAS!!

ACTIVUS

ACTIVUS

MATRICULACIÓN DE AUTOMÓVILES Y MOTOS.--CAMBIOS DE PROPIEDAD DE VEHÍCULOS.--DUPLICADOS DE CARNETS.--TÍTULOS DE CHOFER Y MOTORISTA.--ALTAS, BAJAS Y TRASPASOS DE PATENTES DE CIRCULACIÓN.

:: :: :: CONCIERTOS DE TRANSPORTE :: :: ::

UNICA AGENCIA EN CASTELLON

Mayor, 102.-Teléfono 131.-CASTELLON

ACTIVUS

ACTIVUS

MUY INTERESANTE.—A los que presenten el carnet de Socio del Montepío de Chofers y Mecánicos se les hará un descuento de un 10 % en nuestros honorarios.

ELECTRO-MECANICA G. CÉSAR TÉCNICO CONSTRUCTOR ELECTRICISTA

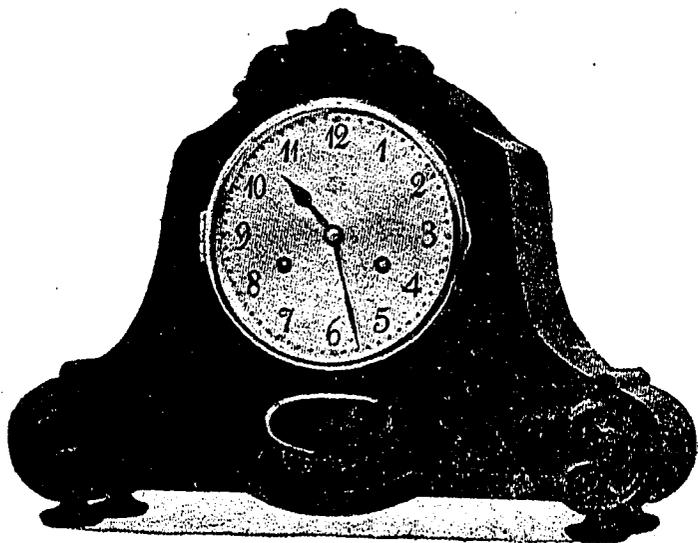
CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE APARATOS DE
- - - - RADIO - - - -

SERVICIO ELÉCTRICO AUTOMÓVILES, REPARACIÓN DE MAGNETOS, DELCOS, DINAMOS, ARRANQUES
- - - - ETC. - - - -

CARGA DE BATERÍAS
- - BOBINAJES - -

Esta Casa «Francesa» garantiza por escrito a V. todos sus trabajos.

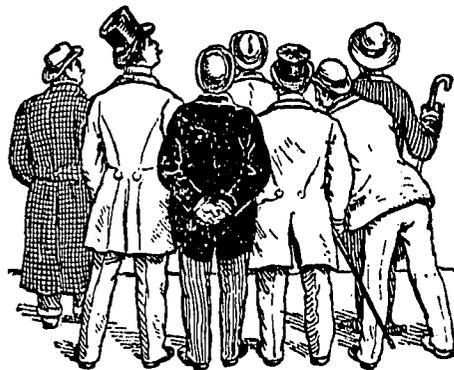
Ronda Mijares, 161-CASTELLON



PARA RELOJES DE
TODAS CLASES Y
ECONOMIA VERDAD
- - VISITE CASA - -

R. Semper

— TALLER —
DE COMPOSTURAS
POR COMPLICADAS
— QUE SEAN —



Ruiz Zorrilla, 28
(Junto Casa el Armero)

Castellón



HOTEL BOLA DE ORO

DIRECTOR PROPIETARIO: D. JUAN ANTÓN

RECOMENDADA PARA
LOS SEÑORES VIAJANTES

ESPECIALIDAD EN
BANQUETES Y BODAS

PRESUPUESTOS GRATIS

TELÉFONO 171 - A
PÍ MARGALL, 17

CASTELLÓN

TALLER DE CONSTRUCCIÓN
Y REPARACIÓN DE CARRUAJES
Y CARROCERIAS PARA
AUTOMÓVILES

JOAQUIN SANCHO VARELLA

ESPECIALIDAD

EN LA COLOCACION DE BALLESTAS

Ronda Mijares, 97 - 99 y Progreso, 7

Teléfono 259 - - - CASTELLÓN

Vicente Agost

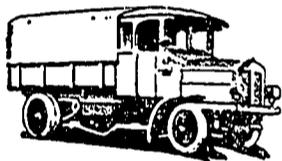
Taller de Pintura

para Carruajes y Automóviles

Taller:

Bartolomé Reus, 17

CASTELLÓN



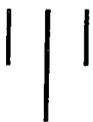
Antonio Branchadell



Guarnición de Autos

Fundas, Capotas

Toldos para Camión



P. Rey D. Jaime, 27

CASTELLÓN

CASA FORCADELL

CRISTALERÍA

ESPEJOS. - MARCOS

Molduras. - Estampas

COLOCACION de

cristales a domicilio

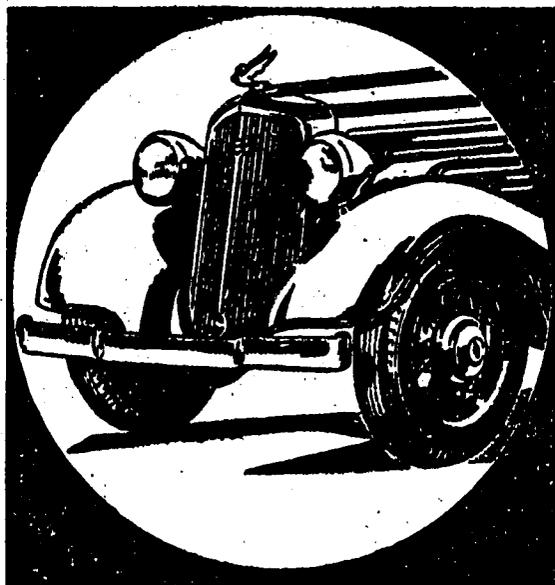
Especialidad en Parabrisas

Zaragoza, 20 CASTELLÓN Tel. 196 A

Disponible

Chevrolet sigue Delante

CHEVROLET



1934

- Fuerza al freno 80 h. p. sin aumento de patente.
- Auténticas ruedas con rodillas.
- Carrocerías más amplias y más cómodas.
- Líneas aerodinámicas, muy modernas.
- Culata tipo marino.
- Mayor economía.

...y otras muchas importantísimas mejoras y ventajas.

Exposición y depósito de los coches y camiones

CHEVROLET

Garage ROBERTO

Taller especializado en las reparaciones

CHEVROLET

Piezas de recambio legítimas

CHEVROLET

Concesionario para la provincia

PEDRO ROMERO VAZQUEZ

Pérez Galdós, 6-Teléfono 328

LUBRIFICANTES

USOIL

GARANTIZADOS

100 por 100 Pennsylvania

Pídalo en Garages y Establecimientos similares

DIRECTOR:

A. DE UGARTE

Cirilo Amorós, 85

Tel. 148203

VALENCIA