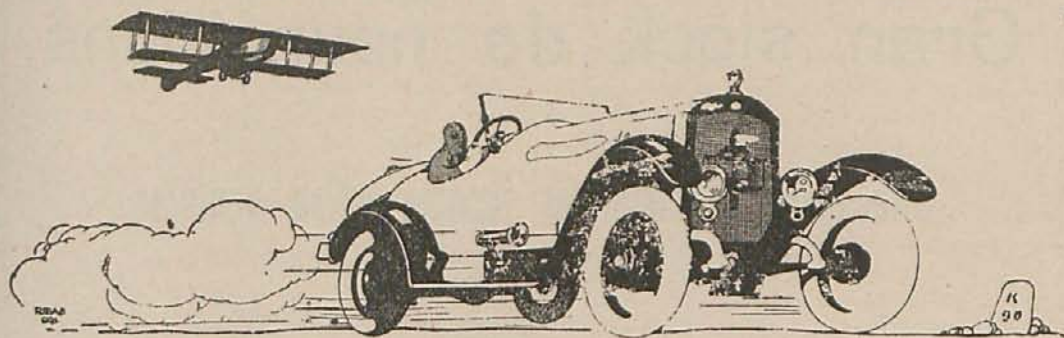




LA VELOCIDAD

ÓRGANO DE LA SOCIEDAD DE CHAUFFEURS
Y ASPIRANTES

UNO PARA TODOS
— Y —
TODOS PARA UNO

Domicilio social: Abada, 2, segundo.--Teléfono 13-48 M.

HORAS DE SECRETARÍA:

Lunes, miércoles y viernes, de diez a doce de la noche, y todos los días laborables, de diez a doce de la mañana y de cinco a ocho de la tarde.

La emancipación de los trabajadores tiene que ser obra de los trabajadores mismos

Estatutos de la Federación Internacional de los obreros del Transporte

I

DENOMINACIÓN

LA Organización Internacional de los Sindicatos y Federaciones de los Obreros del Transporte en todo el mundo será denominada Federación Internacional de los Obreros del Transporte (I. T. F.).

II

RESIDENCIA

La residencia de la I. F. T. estará establecida en Amsterdam.

III

FINES

Los fines de la I. T. F. serán el favorecer y mantener la Organización profesional de los Obreros del Transporte de todo el mundo en una sola Federación Internacional fuerte y homogénea a fin:

a) De favorecer los intereses, tanto so-

ciales como económicos, de todos los obreros del transporte.

b) De secundar toda acción nacional e internacional que requieran las circunstancias en la lucha contra la explotación del trabajo y de mantener la solidaridad internacional de la clase obrera.

IV

La I. T. F. perseguirá los fines enunciados:

a) Estableciendo y manteniendo relaciones amistosas entre las uniones sindicales de los obreros del transporte de todo el mundo.

b) Secundando y favoreciendo la organización de los obreros del transporte en las naciones donde no estén organizados o lo estén en parte solamente.

c) Publicar uno o varios boletines en diversos idiomas.

d) Celebrando Congresos y conferencias internacionales.

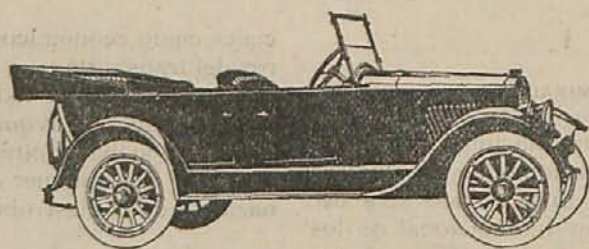
e) Reuniendo para elaborar y repartir seguidamente bases y datos sobre la tasa

Gran stock de neumáticos

Ofrecemos al chauffeur incomparables ventajas

Agencia exclusiva de los automóviles
HUDSON Y ESSEX

Carrera de San Jerónimo, 53



*Taller de pinturas americanas
importadas exclusivamente para esta casa*

L. de Paco

Prontitud - Trabajo esmerado - Economía

Campoamor, 12 y 14. Madrid

de los salarios y condiciones de trabajo de los obreros del transporte en las diferentes naciones.

f) Reuniendo, para elaborar y repartir seguidamente, bases y datos sobre la legislación y las disposiciones de las diversas naciones que tengan por objeto proteger la vida y la salud de los obreros del transporte y del tráfico.

g) Estando al tanto de la introducción de toda clase de maquinaria, invenciones, procedimientos, etc., destinados a economizar la mano de obra, todo ello con el objeto de salvaguardar la condición y los intereses económicos de todos los obreros del transporte interesados.

h) Salvaguardando los derechos y los intereses de todos los miembros de las organizaciones afiliadas a la I. T. F. durante su estancia en los países extranjeros y estableciendo reglamentos que tengan como fin la permuta de los miembros de las organizaciones de las diversas naciones.

i) Asegurando los socorros, tanto morales como materiales, a las organizaciones interesadas en conflictos, a saber:

1.º Haciendo las gestiones necesarias para llegar a un socorro financiero internacional cuando uno o varios grupos del seno de una o varias naciones agotaran sus fondos como consecuencia de una lucha prolongada contra los patronos unidos.

2.º Favoreciendo y sosteniendo las huelgas de simpatía, la resistencia pasiva y los boicots.

k) Estrechando y manteniendo regularmente las relaciones con la Federación Sindical Internacional y las Secretarías internacionales de otras profesiones e industrias.

V

APLICACIÓN, SEPARACIÓN Y EXPULSIÓN

Todas las Uniones y Federaciones de obreros del transporte y de obreros empleados en trabajos de tráfico, municipales o del Estado, podrán aplicarse a la Federación a condición de que acepten los fines de la I. T. F. tal como se definen anteriormente, así como las resoluciones adoptadas en los Congresos de la I. T. F.

JOSE CAMPOS

Reparaciones y Vulcanizaciones garantizadas en frío y calor de cámaras y cubiertas para autos, motos y bicicletas. Tubos para Acetileno, bombas, radiadores y riego. Parches para toda clase de cubiertas. Disolución rápida para pegar caucho en frío.

Compra, venta y cambio de cámaras y cubiertas nuevas y de ocasión. Gran «stock» de neumáticos en condiciones y precios inmejorables.

PRONTITUD Y ECONOMIA EN LOS TRABAJOS

VARGAS, 12, Madrid.—Teléf. 14-95 J.

VI

La aplicación a la I. T. F. tendrá lugar la intervención del Comité Ejecutivo, mediante demanda escrita y después de haber aceptado los deberes impuestos por la Federación.

VII

En caso de existir objeciones fundadas para la aplicación de una organización cualquiera, la admisión de tal organización podrá ser denegada o revocada si a ello hubiese lugar.

VIII

Toda organización unida a la I. T. F. conservará su independencia total, siempre con la excepción de las obligaciones que la impongan los prescriptos Estatutos y de las resoluciones de los Congresos internacionales.

IX

Si una organización deseara dejar de

formar parte de la I. T. F. deberá notificar este deseo tres meses antes de la terminación del ejercicio en curso.

X

La expulsión de la I. T. F. tendrá lugar después de la decisión del Comité Ejecutivo y del Consejo General y no entrará en vigor más que cuando una organización se halle en los siguientes casos:

a) Estar retrasada en el pago de un año de cotización y sin ponerse al corriente a pesar de avisos reiterados o:

b) Hacerse culpable de actos que lesionen los intereses de la I. T. F.

Las reclamaciones contra las denegaciones de admisión y expulsiones podrán hacerse en la más próxima Conferencia Internacional de los Obreros del Transporte.

XI

COTIZACIONES

Las organizaciones afiliadas pagarán cotizaciones destinadas a sufragar los gastos

CHAUFFEURS!

una reparación perfecta?

¿Necesitáis que se haga a vuestro coche, rápidamente,



Consultad, plazo y condiciones, a

TALLERES DHOT

Diego de León, 4.

Teléfono S. 52.

necesarios de la Federación Internacional de los Obreros del Transporte, cuyas cotizaciones serán calculadas sobre las bases del efectivo medio del año precedente.

XII

La cotización será de seis céntimos (moneda holandesa), *por miembro*, por años y pagado adelantado trimestralmente.

El Consejo General estará autorizado a percibir cotizaciones suplementarias para enjugar los déficits posibles ocasionados por gastos administrativos.

XIII

El Comité Directivo podrá acordar, en circunstancias especiales, un plazo de pago en las cotizaciones adeudadas.

XIV

El importe de las cotizaciones será publicado en el boletín trimestral, y cada seis meses la I. T. F. publicará un balance de cuentas indicando claramente los ingresos y los gastos.

XV

DIRECCIÓN

La Dirección de la I. T. F. la formarán:

- 1.º El Congreso Internacional.
- 2.º El Consejo General.
- 3.º El Comité Ejecutivo.
- 4.º El Comité Director.

XVI

a) EL CONGRESO INTERNACIONAL

El Congreso Internacional, el cual deberá reunirse una vez cada dos años, por lo menos, es el que ejercerá el control supremo.

XVII

El Congreso será convocado por el Comité Ejecutivo, el cual estará encargado de elaborar Memorias detalladas, el orden del día y de hacer todos los preparativos necesarios.

XVIII

Todas las resoluciones deberán figurar en el orden del día, así como las Memorias

nacionales, de sección y profesionales, que serán remitidas al Negociado Director, seis meses por lo menos antes de la fecha del Congreso, a fin de poder examinarlas detenidamente.

Todo ello para que sea posible al Comité Director hacerlas imprimir, con las traducciones que se estimen necesarias para el orden del día definitivo.

Este orden del día definitivo se enviará a las organizaciones afiliadas tres meses por lo menos antes de la fecha del Congreso.

XIX

La base de la representación en su Congreso será como sigue: Hasta 5.000 miembros, un delegado; más de 5.000 y menos de 10.000, dos delegados; por cada 10.000 miembros afiliados hasta 100.000, un delegado adicional, y por cada 50.000 miembros o más que hayan enviado sus cotizaciones en el trimestre anterior al Congreso Internacional un delegado.

XX

Este será votado nominalmente, pero a petición; el escrutinio se hará por papeletas, según el número de afiliados que hayan enviado sus cotizaciones en el trimestre anterior a la fecha del Congreso.

XXI

Los gastos de una delegación en el Congreso Internacional serán de cargo de la organización a la que represente.

XXII

Los deberes que incumben al Congreso Internacional serán:



Echeverría Hermanos

Nuevo Garage Hispano Suiza

Grandes talleres para reparación de automóviles.

Completo surtido en accesorios y piezas de recambio.

Oficinas y almacén: 2, Plaza Zubieta, 2 Tel. 7-55
Talleres y Garage: MARINA, 6 Y 8 Tel. 10-54

SAN SEBASTIAN

REPARACION de Cubiertas, Cá-
maras de Automóviles, Motoci-
cletas y Velo. Neumáticos nuevos.



LA VULCANIZACION

de EMILIANO BERMEJO

Construcción de toda clase de artículos de goma —Especiali-
dad en la vulcanización en frío.

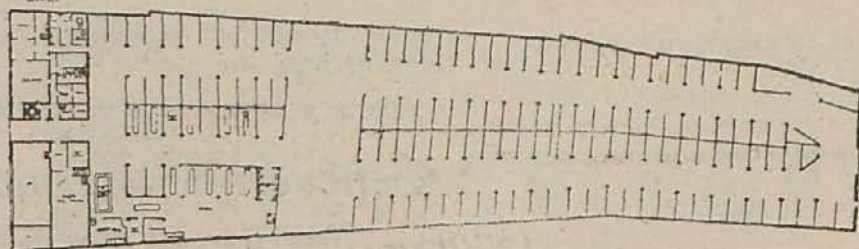
ESTA CASA GARANTIZA TODOS LOS TRABAJOS
AYALA, 20 (esquina a la plaza la Paz), Madrid
AVISOS: Teléfono 21 S.

Nuevo Garage de Mariano Sancho

INAUGURADO EN EL PASEO DEL GENERAL MARTINEZ CAMPOS, 9

HUPMOBILE 4 cilindros.

CHANDLER 6 cilindros.



CLEVELAND (Chandler pequeño 6 cilindros.)

MATAS (4 cilindros.)

SUCURSALES:

BARCELONA: Paseo de Gracia, 102. — BILBAO: Alameda de
Urquijo, 12. — SANTANDER: Garage SANCHE. — GIJÓN: Cifuen-
tes, 2 y 4. — VIGO: García Barbón, 39. — SEVILLA: Gravina, 21.
GIBRALTAR: Irish Town, 63

a) De recibir y examinar las distintas Memorias presentadas por el Consejo General al Comité Ejecutivo y al Comité Director.

b) De fijar las cotizaciones.

c) De designar el lugar donde ha de estar establecida la residencia de la I. T. F.

d) De designar la ciudad donde deba celebrarse el próximo Congreso Internacional.

XXIII

EL CONSEJO GENERAL

El Consejo General se compondrá de diez miembros, que serán elegidos por el Congreso Internacional a fin de proveer a la representación de los países afiliados y de las secciones que después se enumeran.

XXIV

Cada nación o grupo de naciones, teniendo derecho de representación en el Consejo General, tendrá además derecho a designar un miembro suplente que reemplazará al miembro designado por el Congreso en el caso de que a dicho miembro no le fuera posible asistir.

XXV

El Consejo General estará autorizado para discutir y solucionar todos los problemas que surgieran en el intervalo de dos Congresos Internacionales.

XXVI

El Consejo General se reunirá una vez al año, por lo menos, en un sitio a designar por él mismo. Además ordenará los trabajos del Comité Director y del Comité Ejecutivo.

Los gastos serán a cargo de la I. T. F.

XXVII

Tomará las medidas necesarias para la consolidación del movimiento internacional de los obreros del transporte y autorizará al Comité Ejecutivo a crear y a reglamentar secciones en la forma siguiente:

1.º Obreros del transporte y por agua, comprendidos:

a) Todos los grados y todo el personal del cabotaje y del transporte transatlántico;

b) Los empleados del transporte en los puertos, ríos y canales.

2.º Los empleados de todos los grados y secciones de ferrocarriles del Estado o privados, así como los empleados de tranvías y de otros medios del transporte de personas, municipales o privadas.

3.º Los empleados de transportes de almacenes aprovisionamientos y otros obreros de transporte no comprendidos en las secciones una y dos.

XXVIII

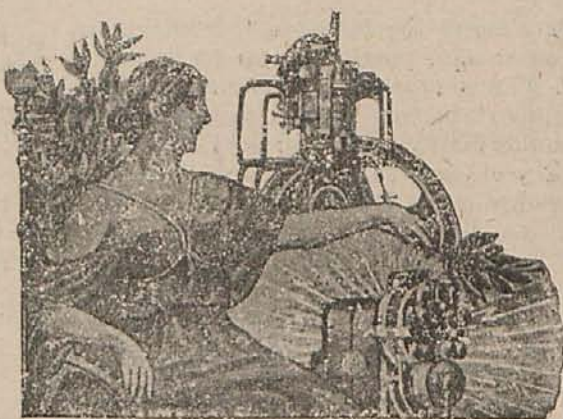
Las conferencias internacionales de cualquiera de las secciones antes mencionadas pueden ser solicitadas por cada una de las organizaciones afiliadas, pero el Consejo

JOSÉ ECHEVARRÍA

INGENIERO ELECTRO-MECÁNICO

Constructor de aparatos de precisión, magnetos y dínamos. — Preparación de motores de todos sistemas. — Tableros transformadores. — Aparatos de cirugía. — Colectores. — Armaduras. — Baterías de todas tensiones. Automáticos. — Contadores kilométricos. — Piezas al modelo de todas formas. — Condensadores. — Planos y
: : : disposiciones : : : :

Cardenal Cisneros, 46
MADRID



Marca registrada.

Ejecutivo y el Consejo General serán los encargados de convocar a dichas conferencias.

XXIX

En caso de celebrarse estas conferencias, el Comité Director preparará el orden del día que ha de ser discutido, tomará las medidas necesarias y fijará el sitio adonde ha de celebrarse la conferencia; todos los gastos serán a cargo de la I. T. F., salvo los gastos personales de los delegados que asistan por las diferentes organizaciones.

Los gastos de viaje y otros gastos personales de los delegados presentes en una conferencia, de una de las secciones ya mencionadas, estarán a cargo de la organización que representen.

XXX

La conferencia tendrá lugar bajo la autoridad y los auspicios del Comité Ejecutivo.

XXXI

c) EL COMITÉ EJECUTIVO.

El Comité Ejecutivo se compondrá de cinco miembros, que serán elegidos por el Congreso Internacional y de los miembros del Consejo General, a fin de atender de la forma más eficaz a la representación de las naciones afiliadas.

En la eventualidad de que a un miembro del Comité Ejecutivo no le fuera posible asistir a las sesiones, su suplente, nombrado por el Consejo General, será el llamado a reemplazarlo.

XXXII

El Comité Ejecutivo se reunirá cuatro veces al año, por lo menos, en los sitios que él mismo designe. Tendrá un poder ejecutivo absoluto en los periodos comprendidos entre la reunión del Consejo General y el Congreso Internacional. Ejercerá el control en las funciones del Secretariado.

XXXIII

d) EL COMITÉ DIRECTOR.

Será nombrado un Comité Director, compuesto de tres miembros, con residencia en el país donde esté establecido el domicilio social de la I. T. F.

Será elegido por las organizaciones afiliadas de este país, con excepción de los cargos retribuidos, que serán elegidos por el Congreso Internacional.

XXXIV

Los deberes del funcionario o funcionarios permanentes se fijarán por el Comité Director, el Comité Ejecutivo y el Consejo General. Ejecutarán las decisiones del Congreso Internacional, así como las del Consejo General, Comité Ejecutivo y Comité Director.

XXXV

PERIÓDICO

El órgano de la I. T. F. llevará por título *El Obrero del Transporte Internacional*. Se publicará en francés, inglés y alemán.

XXXVI

Los objetos de *El Obrero del Transporte Internacional* serán.

a) Propagar los principios y la política de la I. T. F.

b) Discutir las acciones, problemas y Memorias importantes que atañen a los obreros del transporte y de la clase obrera en general.

XXXVII

En casos urgentes en materia de huelgas, conflictos de salarios y otros acontecimientos de importancia, se publicará y enviará en forma de circulares, en los idiomas que se crean necesarios.

XXXVIII

DEBERES Y OBLIGACIONES DE LAS ORGANIZACIONES AFILIADAS.

Las organizaciones afiliadas a la I. T. F. están obligadas:



1.º A propagar y poner en ejecución las decisiones de la I. T. F. en su propia organización, entre sus compañeros y en sus naciones.

2.º A informar al Comité Director de la fecha de sus Asambleas anuales, de los acuerdos tomados y de los nombres de los miembros elegidos para directiva de sus organizaciones, así como los de los nombrados secretarios.

3.º A enviar regularmente al Comité Director tres ejemplares, por lo menos, de su boletín y de su resumen anual, así como los datos exactos sobre la fuerza numérica de su organización y sobre los conflictos de salarios, huelgas, convenios mutuos, etcétera, que tengan importancia.

XXXIX

Las relaciones que se han de enviar al Comité Director respecto a los conflictos de salarios deberán contener:

1.º Detalles en lo referente a las reivindicaciones de los obreros y la causa de los conflictos, así como el número de los obreros empleados.

2.º Forma y marcha de las negociaciones con los patronos, con el fin de solucionar los conflictos con arreglo a las reivindicaciones pedidas.

3.º Las medidas tomadas de ambos lados para sostener la lucha.

4.º El número de obreros comprometidos en el conflicto.

5.º El número de obreros organizados que pudieran estar o que están mezclados en el conflicto.

XL

Además, el Comité Director deberá recibir todos los detalles indispensables para la recopilación de relaciones y estadísticas.

XLI

CONFLICTOS DE SALARIOS, HUELGAS, «LOCK-OUTS» Y «BOYCOTTAGES».

La petición de socorros a la I. T. F. sólo estará permitida en los casos en que se trate de un conflicto de gran importancia y de gran extensión, o si una organización hubiese llegado a un acuerdo con el Comité

GARAGE AGUSTINA

Alonso Cano, 29 (esquina a Abascal).-Teléfono 21-18 J.

Gran almacén de accesorios para autos y motos

Venta de neumáticos, aceites, grasas, carburo y gasolina:

Alquiler de jaulas independientes.—Precios sin competencia.



LOS ACCESORIOS SE SIRVEN A DOMICILIO

SANTIAGO JIMENEZ

Neumáticos de las primeras marcas

Cardenal Cisneros, 7.--Tel. 459 T.

MADRID

Maquinaria moderna. Reparaciones de coches
automóviles. Construcción de cigüeñales, piño-
nes, engranajes y maquinaria en general. Espe-
cialidad en el ajuste y puesta a punto de motores.

TALLERES MECÁNICOS Y GARAGE MONTERO, HERMANOS

TALLERES: ZURBANO, 40 :-: TELÉFONO J. 689

GRAN GARAGE
NÚÑEZ DE BALBOA, 66
TELÉFONO S. 18-12 :-: MADRID

ESPACIOSAS JAULAS INDEPENDIENTES



RECOMENDAMOS

a todos los compañeros los NUEVOS TALLERES
MECÁNICOS, montados con los últimos adelantos,
estando a cargo del antiguo maestro de los Talleres
“EXCELSIOR,, señor Vega.

Garantía en las reparaciones

Garage: Calle de Ferráz, 74

Espaciosas jaulas

Teléfono 722 1.

Ejecutivo de la I. T. F. antes del comienzo de una huelga. Las organizaciones afiliadas tienen el deber de consultar antes de proclamar la huelga, a ser posible, al Comité Ejecutivo y al Comité Director de la I. T. F.

XLII

a) CONFLICTOS DE SALARIOS.

En todos los casos en que una organización afiliada comenzara una acción para obtener condiciones de salarios o mejoras de trabajo, deberá informar al Comité Director de la I. T. F., siempre que sea probable que dicha acción tome grandes proporciones y que pudiera terminar en una huelga. El Comité Director deberá informar con tiempo a las demás organizaciones, con el fin de que puedan hacer los preparativos necesarios y tomar las medidas que requieran las circunstancias.

XLIII

Todos los socorros y peticiones pecuniarias serán fijados por el Comité Director, conforme a las resoluciones de la I. T. F.

Una organización no afiliada no recibirá ningún socorro por parte de la I. T. F., salvo en los casos en que circunstancias extraordinarias justificaran tal socorro.

(Continuará.)

LEONARDO GÓMEZ

Construcción y reforma de carroseries.

MONTESQUINZA, 22



No se es socio con pagar sólo la cuota. Es preciso propagar la Sociedad a cada instante y defenderla siempre que sea necesario.

GARAGE PENINSULAR

MOISÉS VELASCO

Jaulas espaciosas :: Venta de aceites, grasas, neumáticos de las mejores marcas y accesorios en general ::::

ABONOS, ALQUILER Y REPARACIONES
PONZANO, 27.—TELEFONO 22-53 J.

La electricidad en el automóvil.

Motor de arranque.

El arranque de los motores de explosión de los coches automóviles modernos se verifica por medio de un motor eléctrico que, montado convenientemente para transmitir su movimiento al volante del de explosión, le pone en marcha sin otro esfuerzo por parte del conductor que el de oprimir con un dedo un pulsador situado sobre el tablero o empujar con el pie un interruptor.

El motor eléctrico es de los llamados en serie por la disposición respectiva del sistema inductor e inducido, que en este caso corresponde a como dijimos refiriéndonos a las dinamos, o sea que un extremo del devanado inductor está ligado con una escobilla del inducido y la otra escobilla, y el otro extremo inductor constituyen los polos del aparato. Teniendo como característica especial este sistema de motor un par de arranque muy elevado, vence fácilmente la resistencia de la compresión de la mezcla en los cilindros.

Su instalación es sencilla: un cable grueso que parte de la batería al interruptor de pie y de aquí continúa hasta uno de los bordes del motor eléctrico, y el circuito se cierra generalmente por la masa metálica del coche con el otro polo de la batería. Para que el funcionamiento de este aparato resulte eficaz, es importantísimo que la batería se halle lo más bien cargada eléctricamente, pues siendo su consumo muy elevado y trabajando a expensas de la batería es necesario que ésta tenga acumulada la mayor cantidad de energía. Es muy importante para la conservación de los acumuladores no tener en circuito (el pie sobre el

interruptor) más de veinte segundos seguidos el motorcito de arranque, pues como la intensidad de la corriente que circula en esos momentos es muy elevada (de setenta a cien amperes y más) las placas se calientan y doblan fácilmente, dando lugar a posibles circuitos cortos entre las mismas.

Los cuidados que requiere este aparato son los siguientes: asegurarse de que el montaje sea lo más sólido posible, para evitar que al funcionar pudieran deteriorarse los dientes del piñón y los del volante; asegurar un perfecto contacto entre el cable conductor de la corriente y sus puntos de conexión (motor, batería e interruptor); limpiar con tela de esmeril fino de vez en cuando el colector y reponer escobillas cuando lo precise, no dejando se hagan de demasiado cortas, y también engrasar sus rozamientos solamente cuando sea necesario.

Algunos constructores integran en un solo bloque el generador (dinamo) y el receptor (motor de arranque). Unos utilizan el mismo inducido y distintos inductores para funcionar igualmente como dinamo que como motor, y otros inducidos e inductores independientes, funcionando cada grupo según su objeto.

En los tipos como los actuales del Pharnard, Fiat y otros, en que el arranque se consigue oprimiendo un botón o contacto situado en el tablero, un electroimán, cuyo circuito eléctrico en derivación con la batería se cierra al oprimir el referido botón, al atraer su armadura cierra a su vez el circuito que alimenta al motorcito de arranque.

La conexión Bendix es el dispositivo mecánico que en el eje tienen montado los motorcitos, el cual consta de un usillo por el que se desliza, debido a la fuerza centrífuga que actúa sobre él, un piñón que ataca los dientes que el volante tiene tal ados en su



CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE RADIADORES

SANTIAGO GARCÍA

9, General Alvarez de Castro, 9

Teléf. 23-19 J.

MADRID

periferia, poniendo el motor en movimiento, y después de haber arrancado como el eléctrico para, y de consiguiente cesa la fuerza centrífuga que actuaba sobre el piñón; éste vuelve a su posición primitiva impulsado por la acción antagonista a la centrífuga de un fuerte resorte espiral montado en el extremo del eje.

PEDRO A. IBÁÑEZ,
Perito mecánico electricista.

(En los números sucesivos seguiremos exponiendo lo relativo a los demás aparatos eléctricos del automóvil.)



Sociedad Anónima del Carruaje

Gerente: Antonio G. Goicoechea

Construcción de Carruajes de Lujo.—Reparaciones.

Madrid.—CALLE DE ORENSE, NÚM. 16.—Teléfono 17-90



Una proposición

El día 23 de agosto fué presentada al señor Alcalde-Presidente, por el concejal socialista Cordero, una comisión de esta entidad, la cual, con toda clase de respetos, pero en un lenguaje claro y enérgico, expuso a la Alcaldía lo urgente que es organizar la circulación en esta capital.

De lo mucho que en dicha entrevista se habló (pues duró, como excepción, cuarenta y cinco minutos), fué que para organizar dicha circulación, nunca se han asesorado de los técnicos, y como «La Velocidad» cree que no hay otra solución, propuso al Alcalde se constituya una Comisión permanente, compuesta de profesionales y en contacto continuo con la Alcaldía, subsane

todas las faltas que en la circulación se observasen.

Sin que seamos por esto optimistas, creemos que hemos empezado una labor que nos ha de beneficiar mucho a la clase que representamos, y más contando con el apoyo de varios señores concejales y muy en particular el actual inspector de carruajes Sr. Cubero.

Esta Comisión, que la forman por la Directiva los compañeros Ugarte y Boj, y por la General los compañeros Angel Martín y Casajús, se han comprometido presentar al Alcalde para el 1 de septiembre un proyecto de bando que empiece a organizar la circulación, debemos hacer constar que en todas nuestras reuniones y visitas que hacemos nos acompañó el compañero Eduardo Alvarez.

LA COMISIÓN.



Modos de mal-decir.

El chófer.

PARACE el título de una fábula, y es un barbarismo. En efecto, si *chófer* es la castellanización del francés *chauffeur*, y en francés no hay palabras graves, es evidente que debe decirse *chófer* y no *chofer*, aunque esta bárbara dicción haya aparecido muchas veces en la cartelera de un teatro. El plural, por supuesto, será *choferes*, y de ninguna manera *chóferes*.

Pero mejor sería no decir *chófer* ni *chofer*, esto sería lo discreto, porque *chauffeur* quiere decir al pie de la letra *calentador*, el que atiza el fuego, el fogonero, y como el conductor de un automóvil *no calienta*

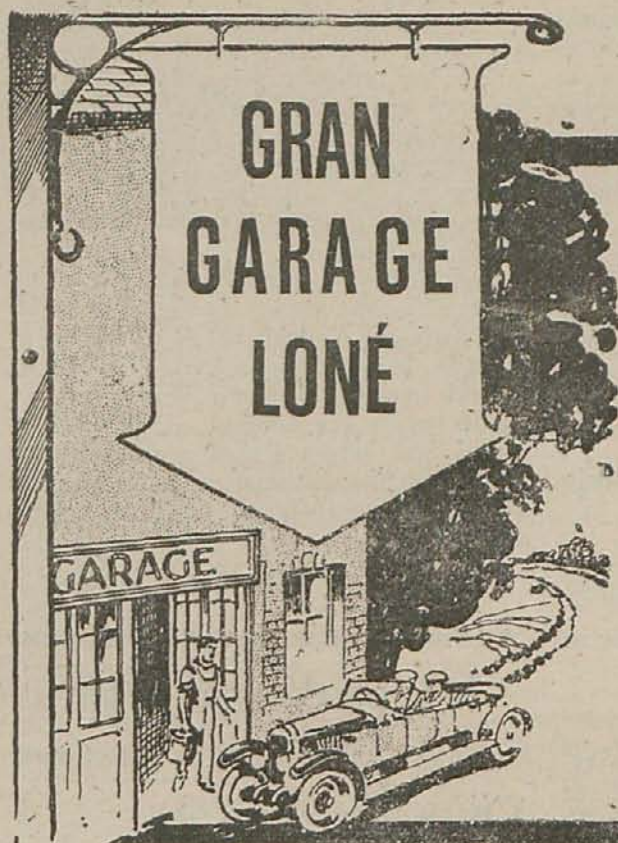
TALLER MECÁNICO DE JOSE DEL MORAL

REPARACIÓN DE TODA CLASE DE COCHES :: ESPECIALIDAD

— EN TRABAJOS DE TORNO Y PIEZAS DE RECAMBIO —

Hermosilla, 30. Tel. S. 17-24

Ventas de lubricantes. Esencias. Gomas de todas clases y accesorios en general



Teléfono 14-89 J.

*Aceites, Grasas,
Neumáticos
de las mejores marcas.
Accesorios, Juntas
independientes*



Fortuny, 17



*Taller de Carruajes y Automóviles
de*

*Celestino Pérez
y Francisco E. Ruiz*

*Construcción y reparación de toda
clase de carrocerías, coches y ruedas*

*Rodríguez San Pedro, número 21
Teléfono 11-79 J.—Madrid*

nada, sino que guía, sería mejor designarle con el nombre de *automotorista*, que es el que propiamente corresponde al motorista de automóvil, ya que se llaman con entera propiedad motoristas de aviación los que manejan el motor de los aviones. Algunos buenos escritores extranjeros, especialmente italianos, usan ya dicha palabra sin protesta de los «doctos».

Estos datos se los transmito a todos mis compañeros, para que mediten sobre ello, y verán cuán más propio sería leer en la portada de nuestras cartillas el siguiente título: «La Velocidad», Sociedad de *resistencia* de *automotoristas* y aspirantes, «que no el de calentadores o aspirantes a calentador».

JOAQUÍN CASAJÚS.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Todos los trabajadores de la tierra son necesarios a toda familia obrera. Sólo el obrero sobrevivirá en la raza humana.
 XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

MIGUEL SALVÁ

EN África, y víctima de una agresión de los moros, ha muerto Miguel Salvá, cuando conducía un coche a las órdenes del coronel Lasquety.

Era compañero nuestro y pertenecía a esta organización.

Al recibir la noticia de su muerte no podemos por menos de sentir una profunda indignación contra aquellos que fueron causantes de su caída.

Y al mismo tiempo queremos expresar que no son tan culpables los rifeños, que segaron su vida, como aquellos otros hombres que, desechando escrúpulos de con-

ciencia, arrastran a esa loca aventura, llena de inútiles sacrificios, a lo más fuerte y más florido de nuestra raza.

Salvá ha muerto sin gestos heroicos, pero ha muerto en el cumplimiento de su deber.

El dolor que sentimos por la pérdida del amigo y compañero nos trae a la memoria el fondo del artículo que en contra de la guerra se publicó en nuestro periódico el mes pasado.

Y este es el caso en donde la realidad se manifiesta sangrante ella sola.

Nosotros protestamos de todo corazón contra el asesinato del que fué víctima nuestro compañero, y contra todos aquellos que, sin escuchar la voz del pueblo, nos conducen en un desenfreno de ambiciones a la ruina y a la muerte.

Y con nuestro dolor, vaya nuestra corona de siemprevivas al recuerdo del amigo perdido y desgraciado compañero, como igualmente enviamos a su familia el leal sentimiento de la Asociación.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
 NOTA. El compañero **Severiano Robies** se ofrece para toda clase de reparaciones en automóviles y maquinaria en general.

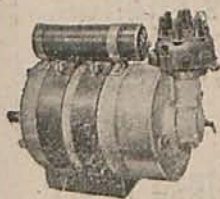
Prontitud y economía en los trabajos.

Precios especiales para los *chauffeurs*.

Garage de Sanrigoberto.

Trafalgar, 3. Teléfono J-344.—Madrid.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Los obreros que no luchan por su instrucción y su mejoramiento, son enemigos de sí mismo.
 XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX



MARTINEZ COLLAR
Acumuladores - Dinamos - Magnetos

Perfección y garantía de toda clase de trabajos de electricidad

PONZANO, 12

Garage Continental
DE
JUAN CIORDIA

Concesionario de los Automóviles ELIZALDE

Garage y Talleres: MARINA, 4. Tel. 909

SAN SEBASTIÁN

Baltasar Sanrigoberto

Agente de la Fábrica S. A. CAUTCHOUC INDUSTRIAL
(SUCESTORES DE R. CATIN)

Sección de Automóvil

Garage y talleres: Calle de Trafalgar, 3

TELEFONO J. 344.

Automóviles y ciclos.—Accesorios en general.—Alquiler de Automóviles en abono o servicios sueltos. Compra, venta y cambio de Cámaras y Cubiertas. Reparación de las mismas.

Calle de Manuel Silvela, núm. 16. -MADRID.-Teléfono J. 417

Algunos datos de la industria automovilista en Norte América.

VEINTICINCO años ha, el coche sin caballos figuraba entre las curiosidades que exhibía el circo Barnum & Bailey; ahora constituye el objeto más familiar en nuestras vías.

Hace veinte años que se inició la fabricación de automóviles como negocio pequeño e incierto; hoy es la segunda de las industrias manufactureras de los Estados Unidos. Ochenta y siete de las 131 fábricas de automóviles del país, con mucho las más poderosas, están situadas en los estados de Michigan, Indiana, Ohio e Illinois. Detroit es el centro de esta industria, y Michigan produce el 80 por 100 de los automóviles usados en los Estados Unidos y el 70 por 100 de los automóviles usados en todo el mundo. Otras ciudades producían los mejores coches, pero la «ciudad del motor» las sobrepasó cuando un capitalista de Detroit influyó con cierto individuo del estado de Michigan para que se trasladara a dicha ciudad e instalara allí la primera fábrica importante de los Estados Unidos para la manufactura de coches, de gasolina.

Este capitalista fué S. L. Smith. El hombre de Michigan fué R. E. Olds.

Olds había comprado, en 1885, acciones en el taller de automóviles de su padre, en Lánsing, Michigan, con dinero ganado en sus vacaciones en la época en que asistía a la escuela superior de Lánsing. En el otoño del año siguiente construyó un carruaje sin caballos, impulsado por vapor generado con gasolina. Sucedieron luego diez años de experimentos intermitentes, hasta que el motor de gasolina quedó definitivamente adoptado en 1894. En 1896, Mr. E. W. Sparrow, hombre opulento de Lánsing, se interesó en las posibilidades del coche sin caballos que Olds manejaba diariamente en las calles de la ciudad, y consiguió que S. L. Smith, antiguo residente de Lánsing,

y Henry Russel, potentado de Detroit, invirtieran dinero en esta empresa, quedando así formada la Olds Motor Vehicle Company con un capital activo de 5.000 dólares.

La Agencia Nueva York-Ohio.

R. M. Owen había estado vendiendo los *runabouts* de Olds en Cléveland, asociado hasta cierto punto con Roy Rainey. Ambos se hallaban en la exposición de Nueva York. Antes de que terminara, fué Rainey a buscar a Olds y pedirle la exclusiva de la venta en Nueva York. Redactaron el contrato con una orden por quinientos *runabouts*; pero antes de firmarla, observó Mr. Olds. «Naturalmente esto no me incumbe; pero si fuera usted firmaría la orden por mil *runabouts*. Esto asombraría al público y le haría fijarse en nuestros modelos.» Mr. Rainey replicó: «Creo que tiene usted razón. Hágala por mil».

Mr. Olds regresó satisfecho a Detroit. Sabía que si su automóvil se vendía en Nueva York lloverían pedidos de todas partes. Las tretas de Rainey para atraer la atención del público en Nueva York constituirían una larga historia; entre ellas, hacerse arrestar por excesiva velocidad en la Quinta Avenida y atropellar a un guardia de policía en bicicleta. El resultado neto fué que se vendieron 750 *runabouts* aquel año en Nueva York. Realizáronse las expectativas de Mr. Olds. La gente formaba cola para comprar los coches. Dinero y pedidos fluían de todas partes de los Estados Unidos. La demanda aumentaba constantemente. En 1903 se fabricaron y vendieron 4.000 automóviles de este diseño.

La entrada de Henry Ford.

Es imposible determinar hasta qué punto influyó el éxito del *runabout* de Olds en la fortuna de Henry Ford; pero es induda-

ble que tuvo considerable efecto en sus decisiones.

En su primera juventud, cuando trabajaba Ford en la granja de su padre en los alrededores de Detroit, había fabricado un automóvil utilizando partes de un viejo carruaje, y un pequeño motor de vapor. Más tarde, empleado en la Edison Illuminating Company, dedicaba todas sus horas libres a construir, por vía de ensayo, coches de gasolina. Por aquel tiempo reunió el ex alcalde William C. Maybury una pequeña junta de industriales, y se formó la Detroit Automobile Company. Todo el capital se gastó, sin embargo, en experimentos, y la compañía se disolvió. En seguida se estableció la Henry Ford Motor Company; pero el mismo Ford vendió sus acciones en 1902 y abrió un taller independiente para continuar sus experimentos. Visitaba entonces a menudo la instalación de Olds, e indudablemente el éxito de esta empresa estimuló sus esfuerzos. En junio de 1903 fué cuando se organizó la actual Ford Motor Company, asumiendo Ford y Malcolmson la mayor parte de las acciones en compensación por el capital que habían empleado en los trabajos de experimentación. Otra serie de acciones fué a poder de los hermanos Dodge, quienes instalaron una fábrica para la manufactura de los primeros motores Ford. En 1903 la Ford Motor Company vendió 672 automóviles; pero la gran demanda de los Oldsmobiles de 650 dólares influyó probablemente para que Ford se decidiera por la fabricación de coches baratos, aun cuando había comenzado lanzando al mercado automóviles de alto precio. Los acontecimientos conspiraron para que esta decisión resultara extraordinariamente lucrativa. Cinco años más tarde la compañía había llegado a fabricar y vender más de diez mil automóviles por año. Y el año 1920 se manufacturaron más de un millón de coches y camiones Ford.

Comprad neumáticos «Nacional» y agradeceréis el consejo.

Noticias

Nuestro compañero Raimundo Herrero ha pasado por el doloroso trance de perder a su hijita de cinco años de edad, que murió el día 12 del actual.

Sepan el amigo Herrera y su familia, que en su hondo dolor les acompañamos con toda el alma.

Señores Industriales

NO OLVIDEN que nuestros lectores apoyan a quienes anuncian en nuestro periódico.

NO OLVIDEN que la mayor venta, la expansión de sus operaciones y el aumento de su clientela consumidora tienen estrecha vinculación con nuestra propaganda.

NO OLVIDEN que este periódico representa a centenares de automovilistas asociados a «La Velocidad».

NO OLVIDEN que cada uno de sus lectores maneja diariamente un automóvil.

NO OLVIDEN que somos leídos por millares de personas que directa o indirectamente viven del automovilismo.

DIONISIO LÁZARO

Pintor heráldico

SANTA ENGRACIA, 60

NOTA DE PRECIOS de varios de los artículos que expende la Cooperativa Socialista en los seis establecimientos que tiene instalados en Libertad, 26; Palencia, 5; Arganzuela, 1; Martínez Campos, 1; Juan Pantoja, 1, y Pilar de Zaragoza, 41.

Pesetas

Vino de la tierra, los 46 litros.....	8,50
Idem de Arganda, de las bodegas Los Malvares.....	9
Idem de Valdepeñas.....	10
Aceite fino, litro.....	1,50
Azúcar molida, kilo.....	—
Idem de cuadradillo.....	—
Idem de pilón Habana.....	1,60
Arroz Bomba, 1,10 y.....	1,20
Idem amonquill, 0,90 y.....	1
Bacalao Escocia.....	3 50
Idem Islandia.....	3
Idem escociado.....	—
Café Puerto Rico, Caracolillo y Moka.....	7,70
Achicoria, paquete de 100 gramos.....	0,30
Chocolate de la Casa y otras marcas: el de 1, a 0,95; el de 1,25, a 1,20; el de 1,50, a 1,45; el de 2, a 1,90 la libra.	
Garbanzos, el kilo desde 0,90 a.....	2
Judías del Barco, el kilo.....	1,50
Idem de León.....	1,40
Idem valencianas.....	0,75
Idem encarnadas, a 1,20 y.....	1,70
Idem pintas, a 1 y.....	1,10
Mantequilla de vacas, los 100 gramos.....	0,55
Harina de trigo, kilo.....	1
Idem lacteada.....	—
Leche condensada.....	—
Jabón pinta, de la Casa de Salgado y Compañía.....	—
Idem de La Iberia y La Madrileña.....	—

Sopas, tocino, embutidos, tomate, pimientos, melocotones, salmón, calamares, sardinas de todas las clases, vinos generosos, coñacs, aguardientes y demás artículos propios de estos establecimientos.

* * *

Notas importantes.—A todos los asociados a esta entidad se les hará una bonificación de un 3 por 100 en el acto de hacer las compras con la presentación del «carnet», siempre que estén al

corriente de pago en la entidad a que pertenecen.

—Estos precios están sujetos a la alteración del mercado; por tanto, pueden oscilar en más o en menos de los que se anuncian.

No tires ni rompas esta revista. Cuando la hayas leído entrégasela a un compañero de oficio.

Aviso importante

Habiéndose cambiado de domicilio los compañeros que se indican en la siguiente relación sin haber mandado las nuevas señas a la Sociedad, y por tanto no pueden cotizar, perdiendo, con arreglo al Reglamento, sus derechos, esta Junta directiva ruega a los asociados que conozcan a estos camaradas se lo adviertan, y comuniquen con la mayor urgencia a la Directiva el domicilio que tienen en la actualidad.

Los compañeros que están en esas condiciones son los siguientes:

Manuel Martínez Pinto.
Federico Pi López.
Manuel Ortiz Alvarez.
Antonio Rodríguez.
Felix Cotelín.
Eduardo Rosenfeld.
Damián Justo.
José Leopoldo Cardoso.
Juan Coronado.
Fermín Roldán País.
Luis Mucienes González.
Guillermo Fillola González.
Francisco Menéndez.
Mauricio Rey.
César Augusto Molar.
Marcial García.
Luis García Monedero.
Ramiro Picos González.
Vicente Carot Ferrer.

Obras de nuestro compañero Angel Martín y Martín

Se hallan a la venta en nuestro Centro social, dedicando nuestro amigo el 25 por 100 del beneficio de la venta para la Comisión de propaganda.

«Voluntad», comedia dramático-social en un acto, dividido en tres cuadros. Premiada en un concurso literario. Una peseta.

«Cosas del mundo», boceto de comedia en un acto. Una peseta.

«La nobleza», comedia en tres actos y en prosa, con una carta-prólogo de B. Pérez Galdós. Dos pesetas.

«En vidija», monólogo. Cincuenta céntimos.

Angel Martín se propone en breve hacer una nueva edición de sus demás obras agotadas:

«Locura forzosa», juguete cómico.

«El amor salva», paso de comedia.

«Etelvina», novela.

«Sin trabajo», monólogo.

FORD CUATRO VELOCIDADES

Sobre su Ford, adapte lo que le falta,
UN APARATO
"SINPAR"

CUATRO velocidades y un punto muerto

Para pedidos, informes y colocación de este aparato dirigirse al Agente
exclusivo para toda España:

URBANO GÁNDARA

Plaza de España, 6.

Teléfono 30-07M.

M A D R I D

GARAGE BILBAO

Alcántara, 5, duplicado.—Teléfono 2-38 S.



Gran almacén de accesorios para autos y ciclos

Venta de neumáticos, aceites, grasas consistentes, carburo y gasolina.—Alquiler de departamentos independientes para resguardo de automóviles.

Vestuarios para sport. Taller para reparaciones

LOS ACCESORIOS SE SIRVEN A DOMICILIO

ANTONIO SANCHO

Almacén de neumáticos de las mejores marcas

Lagasca, 55.

Teléfono 405 S.

MADRID