

DIARIO DE CORDOBA

DIRECCION
Y
REDACCION
Conde de Cárdenas, 18

ADMINISTRACION
— E —
IMPRESA
García Lovera, núm. 20

PERIODICO DECANO DE LA PRENSA CORDOBESA

TELEFONO NUM. 1248

SUSCRIPCION (PAGO ADELANTADO): EN ANDALUCIA 750 ESETAS TRIMESTRE... RESTO DE ESPAÑA, 750... EXTRANJERO, 15... NUMERO SUELTO: QUINCE CENTIMOS

Dirección telegráfica:
DIARIO

DIARIO DE LA MAÑANA, ULTIMAS NOTICIAS DE LA MADRUGADA

FRANQUEO
CONCERTADO

El miércoles fueron derribados nueve aviones rojos y ayer otros dos en Extremadura

VISION

Los caballeros del mar cazan a la fiera

Es cautelosa la noche, fría, negra, desahogada...
El mar ha escondido su color azul y también muestra el negro mate de sus abismos insondables...
Y la Luna no brilla. Su argentada luz se oculta entre las nubes amenazadoras, brumosas, que tapan la alegría de los Cielos tachonados de estrellas...
¿Por qué este conjunto de noche sinestra?
¡Acecha la muerte...!
¡La fiera quiere pasar desapercibida, pero su instinto sangriento puede más que su prudencia!
Olfatea la presa. La persigue. La asalta con zarzapo brutal y segura de su inmundicia... ¡Está desahogada...!
Y en la noche horripilada, estalla la carcajada brutal del sadismo satisfecho. La muerte ha cumplido su misión y la fiera se sacia en los despojos.
Y por eso el Cielo se tapa, la luna se esconde, amenaza el mar y tuge la noche sordamente en viento de tempestad...
Eran unos pobres pescadores. Salieron en la noche cruda a ganar su sustento y a traer alimentos para sus hermanos de tierra...
Su vida es de lucha contra la furia del mar, y de apacible tranquilidad en sus hogares humildes...
Sus esposas, sus hijos, esperan, todos los amaneceres el beso de la paz de su llegada...
¡Va no llegarán más! Sus familias es-

perarán en vano. La caridad cristiana de su Patria azul los acogerá en su seno cariñoso y los consolará en su desgracia...
Pero siempre se acordarán de la siniestra noche en que pasó la fiera...
Las nubes se desgarran. Luce el Cielo en su grandeza de inmensidad y brilla la luna con brillo de plata. Vuelve a ser azul el mar y acogedora la noche...
¡Los caballeros del mar dan caza a la fiera!
Noblemente, cara a cara, la acorralan, la hieren de muerte y la hacen huir desahogada...
¡Va no volverá a ensangrentar sus zarpas!
¡Va no matará más por el placer de hacerlo!
Arrinconada en vieja guarida esperará la muerte que tapan con manto negro la nebrura de sus crímenes inhumanos...
Y por eso rie la noche, salta jugueteón el mar y se vuelve el Cielo de un azul purísimo...
¡Marinos de España! Limpiadores de las brumas que quieren interrumpir el azul eterno de Dios...
Al hundir al pirata, habeis rendido homenaje al nombre que lleva...
En su plancha blindada de acero, el nombre de «José Luis Díez» se sonroja y quiere morir...
José VIGIL

ACTO FUNEBRE

Ayer, a las seis y media de la tarde, se celebraron en la iglesia parroquial de San Miguel solemnes funerales en sufragio por el alma del teniente provincial de Infantería don José Bejarano Nieto, muerto en el frente de combate.
Tanto el altar mayor como los demás del templo hallábase profusamente iluminados y ante el primero levantóse un severo catafalco coronado por la enseña de la Religión cristiana y rodeado de blandones.
En la fúnebre ceremonia actuó un coro de cantonistas que acompañado de una orquesta interpretó el Inventario y las lecciones del oficio de difuntos.
Al acto asistió numeroso público, en el que estaban representadas todas las clases sociales.
Presidieronlo el rector de dicha iglesia don Francisco Navajas Camargo, el gobernador civil don Eduardo Valera Valverde, el alcalde don Antonio Coello y Ramírez de Arellano, el coronel de Artillería don Luis Medrano Padilla en representación del gobernador militar, el jefe de milicias comandante don Enrique Chinchilla, el jefe local de Falange Española Tradicionalista don Rafael Izardí Alzate, el administrador de Rentas don Antonio Gil Álvarez y por la familia del finado su abuelo don Antonio Nieto Redondo, sus hermanos don Antonio y Rafael, don Francisco Gómez, don José Guerra Bejarano y don Manuel Bejarano Sánchez.
Terminada la ceremonia se procedió al traslado del cadáver al cementerio de Nuestra Señora de la Salud. Los restos del bravo oficial de Regulares habían sido trasladados a la puerta de la parroquia, donde se formó la comitiva, precedida del clero. Aquellos iban encerrados en una lujosa arca de caoba, envuelta en las banderas nacional y de Falange. En la carroza fúnebre fueron colocadas hermosas coronas de flores naturales, con sentidas dedicatorias, de los padres del finado don José Bejarano Sánchez y doña Carmen Nieto de sus abuelos don Antonio Nieto Redondo y doña Rafaela Roldán Castro, de sus tíos don Francisco, don José y don Rafael Nieto, don Francisco Gómez y doña Josefina Nieto y de sus amigos y otros, artificial, de sus amigos.
Las cintas que pendían del féretro las llevaron personas pertenecientes a la familia doliente.
Cerraba el cortejo una sección de Falange con bandas de cornetas, tambores y música.
Dicha sección rindió al cadáver de don José Bejarano Nieto los honores de ordenanza.
Al darse sepultura al cadáver el jefe local de Falange señor Izardí pronunció unas vibrantes palabras de homenaje al teniente José Bejarano Nieto y terminó pronunciando el nombre de éste. Todos los concurrentes, brazo en alto y con gran emoción, contestaron: ¡Presente!
Reiteramos nuestro sentido pésame a la apreciable familia del bravo oficial caído por Dios y por España.

La criminalidad roja

Los rojos con el cinismo que les caracteriza y sin duda en este caso con el propósito de amorrar ante su gente el contratiempo del «José Luis Díez», propalan la burda mentira de que el destructor rojo hundió dos patrulleros armados nacionales apresando las dotaciones. Absolutamente falso. Ninguna unidad nacional sufrió el más leve rasguño ni la más insignificante pérdida. Lo que sí se confirma que antes de llegar al Estrecho, el «José Luis Díez» detuvo a dos inermes vaporcitos pesqueros y apresó a quienes los tripulaban, 25 o 26 trabajadores que en el mar se ganaban su vida y da la casualidad, que envuelve una interrogación trágica, que no aparece vivo ni uno solo de esos hombres.
El comandante del destructor rojo dice que murieron por efecto de las explosiones de nuestros proyectiles, pero es el caso que tampoco han aparecido a bordo los cadáveres de ninguno de ellos. No es, pues, aventurada la sospecha de que hayan sido víctimas de un cobarde asesinato. Ya nos lo dirán las informaciones complementarias. En todo caso para los marinos rojos maestros en el crimen eso no pasaría de ser sino un crimen más.

NOTAS DE SOCIEDAD

Ha dado a luz con toda felicidad una preciosa niña la señora doña Isabel Gordillo y Ramírez de Arellano, esposa del médico titular de Palma del Río, nuestro distinguido amigo don Ramón Gordillo y Gordillo.
Felicitamos a los padres de la recién nacida por el fausto suceso familiar.
—Ha marchado a Rute, donde pasará una temporada, la señora doña Josefa Roldán, esposa del doctor Jimena, acompañada de su hijo Juan de Dios.
—Regresó de San Sebastián la bella señorita Carmen Alt. lagui-re Luna, después de permanecer una temporada al lado de su hermano.
—El secretario de la Diputación provincial don Filiberto López y López de Blás, ha regresado de Valladolid, a donde marchó para asuntos oficiales.
—La señora doña María Ortiz Monasterio, de Soláns, ha marchado a Sevilla.
—Llegó de Burgos, acompañado de su distinguida esposa, nuestro estimado amigo don Pedro Sánchez Ruiz, que ha sido nombrado interventor de Hacienda de la provincia de Sevilla.
—Después de asistir al Congreso de Ciencias, ha regresado de Santander, el inspector provincial de Sanidad don Luis Nájera Vallejo.

GOBIERNO CIVIL

Billete del Banco de España
En la Secretaría de este Gobierno civil está depositado y a disposición de quien justifique ser su dueño, un billete del Banco de España, que ha sido encontrado en la vía pública.

PARTE OFICIAL DE GUERRA

Cuartel General del Generalísimo

En el sector de Suera, del frente de Castellón, fué rechazado anoche un intento de ataque de los rojos, a los que se causaron grandes pérdidas.
En el sector de Aldeanueva de Barbañaya, se ha llevado a cabo hoy una rotificación a vanguardia de nuestras líneas.
En el sector de Extremadura el enemigo ha vuelto a atacar en el día de hoy varias de nuestras posiciones, siendo completamente rechazado y diezmadas sus fuerzas.
Se le han hecho ciento cincuenta y dos prisioneros.
En el día de ayer se inutilizaron a los rojos dos tanques y tres carros blindados.
ACIVIDAD DE LA AVIACION
Ayer, además del combate aéreo en el sector de Extremadura, del que se dió cuenta en el parte, hubo otro combate, también victorioso, en el frente de Castellón, en el cual fueron derribados cuatro aviones rojos, siendo por consiguiente nueve los aviones que fueron abatidos ayer.
Hoy, en otro combate aéreo, se han derribado dos aparatos rojos más. Han sido bombardeados los objetivos militares de los puertos de Selva y Aguilas.
Salamanca 1 de Septiembre de 1938.—Tercer Año Triunfal.—
De orden de S. E.—El general jefe de E. M., FRANCISCO MARTIN MORENO.

La iglesia católica y el fascismo italiano

Es un fenómeno curioso observar en los diarios más anticatólicos de Francia e Inglaterra el cuidado con que recogen todos los rumores y pretextos que tienden a extender la convicción de que el Soberano Pontífice condena a algún Estado totalitario.
Este sospechoso celo religioso y éste fingido respecto a las órdenes de la Iglesia, se observa de modo especial en las relaciones entre el fascismo y el Vaticano.
Hace años este era un tema obligado en las precipitadas publicaciones hasta que Mussolini le dió un golpe de muerte con el Tratado de Letrán uno de los hechos más faustos de la historia eclesiástica moderna, que bastaría para probar la perfecta armonía entre el Catolicismo y los partidos del Fascio.
No escarmentaron, sin embargo, los diarios aludidos. Con motivo de las cuestiones de raza que ahora se agitan en Italia y tomando motivo de algunas palabras del Jerarca supremo de la Iglesia y otras del Fundador del Fascio, promoviendo un griterío ensordecedor. De nuevo se proponían convencer al mundo católico que su fe era incompatible con la doctrina fascista.
Pasaron una semana cultivando este tema por el que demostraban singular preferencia.
Poco les duró esta satisfacción. Como los puntos de fricción se refirieran a la Acción Católica, la Jefatura del Partido Fascista pidió una entrevista a los jefes de la mencionada entidad Católica.
Bastó una sencilla reunión para que se llegara a un acuerdo perfecto. Más aún. Ambas partes convinieron en que no era necesario formular nuevas bases, sino que era suficiente renovar las cláusulas acordadas el 2 de Septiembre de

1931. Así lo hicieron en efecto ratificándolas en un «modus vivendi» que ha sido firmado por los representantes de la Iglesia y del Partido Fascista en la primera decena de Agosto del presente año.
Los acusadores del fascismo se encuentran ahora profundamente decepcionados. Se les ha inutilizado la mejor arma para combatirlos. Peor todavía. Los incidentes que les sirven de base se han trocado en pruebas fehacientes de que la Religión y el Fascio se entienden perfectamente hasta en cuestiones que parecían secundarias.
La Iglesia reitera su no ma inquebrantable de no invadir el terreno político y el Fascio se compromete una vez más a respetar el religioso.
Así por ejemplo en las cuestiones racistas, el fascismo no combatirá para nada los dogmas de la unidad de la especie humana y otros con ellos relacionados, y la Iglesia no hará objeciones a las medidas políticas que el Fascismo tome para evitar el daño que los judíos u otras razas parecidas pudieran ocasionarle.
Así sucederá en las demás cuestiones.
De este modo prácticamente se ve que entre la Iglesia y el Fascio si existen discusiones terminan siempre con conciliaciones honrosas.
En cambio, jamás la Iglesia se mostrará acorde con el comunismo, socialismo y liberalismo. Los ha condenado y los condenará siempre.
La lección es elocuente para los católicos y no debían olvidarla. Si todavía en algún país totalitario persisten los rozamientos, terminarán por arreglarse como sucedió en Italia. Pero lo que no ocurrió en ninguna nación es que la Religión católica permitiese ni siquiera el intento de conciliación con las sectas que hemos nombrado.
Esta verdad la ocultan cuidadosamente los periódicos que con tanto empuje buscan y propalan cuanto puede perjudicar a las buenas relaciones entre la Iglesia y los Estados totalitarios.
José MARIA CASTRO
S. P. E. S.

La estancia de los niños musulmanes en Córdoba

Ayer por la mañana los niños musulmanes, acompañados del delegado de Turismo don Antonio Sarazá Murcia, del delegado de las organizaciones juveniles de Falange Española Tradicionalista y de las JONS don Estanislao Cavanillas y otros mandos de dicha organización, marcharon a las fábricas de la Sociedad Española de Construcciones Electro Mecánicas, visitando detenidamente sus dependencias.
Los recibieron y acompañaron el director don Benito Arana y el alto personal de la fábrica.
Por la tarde les fué mostrada la Mezquita y después marcharon al cuartel de Caballerizas, en el que se halla establecido el Depósito de Sembrantes, donde les fueron mostrando varios ejemplares de caballos.
A la caída de la tarde estuvieron en el Círculo de la Unión Mercantil, donde fueron objeto de cariñoso acogida por parte de la Junta directiva y de los socios que se hallaban en el edificio.
El comerciante de esta plaza don Manuel Rodríguez Mansó obsequió espléndidamente a los pequeños y les entregó trescientas pesetas para dulces.
Finalmente, después de cenar, estuvieron en la función de cine del Coliseo de San Andrés.
Hoy efectuarán una excursión a la Huerta de los Arcos y después de almorzar marcharán a Sevilla.

Visitemos el "Hogar del Herido", que allí están muchos de los que han ofrendado su sangre para salvar a la Patria.

El mozo Luciano Gómez Gálvez, hijo de Antonio y Josefa, natural de Loja y cuyo domicilio se ignora, se presentará en el Negociado de Quintas de este Excelentísimo Ayuntamiento para enterarle de un asunto de su mayor interés.
Ignorándose el domicilio que tenga en esta capital el mozo natural de Viñuela (Málaga) Rafael Cerraflo Jabalera, se cita por el presente para que comparezca en el Negociado de Reclutamiento de esta Secretaría municipal.

AYUNTAMIENTO

A LOS INTERESADOS
El mozo Luciano Gómez Gálvez, hijo de Antonio y Josefa, natural de Loja y cuyo domicilio se ignora, se presentará en el Negociado de Quintas de este Excelentísimo Ayuntamiento para enterarle de un asunto de su mayor interés.
Ignorándose el domicilio que tenga en esta capital el mozo natural de Viñuela (Málaga) Rafael Cerraflo Jabalera, se cita por el presente para que comparezca en el Negociado de Reclutamiento de esta Secretaría municipal.

El rotundo fracaso de los ataques rojos en Extremadura

Frente de Extremadura 1.—Los rojos, no obstante sus enormes fracasos de los días anteriores, fueron lanzados hoy nuevamente al ataque, estrellándose totalmente sobre nuestras líneas invulnerables y sufriendo durísimo castigo.
Los disparos de nuestra artillería destruyeron una unidad completa de milicianos.
El fracaso fué completo, pues a más del enorme número de bajas sufridas sacó mucho material y armamento de todas clases, que el enemigo abandonó en su huida.
El campo de la acción quedó sembrado de muertos.
Estos ataques fueron precedidos de tanques y carros blindados, de los que fueron destruidos dos de aquellos y tres de éstos, por los certeros disparos de nuestra artillería.
Al huir alocadas varias unidades fueron perseguidas por el fuego de nuestras baterías que les causó un número muy considerable de muertos que quedaron abandonados en el campo.
Nuestras fuerzas hubieron de recoger numerosos heridos abandonados, a los que en nuestros puestos se les prestó la necesaria asistencia.
En combate aéreo nuestra aviación derribó dos aviones que cayeron a tierra envueltos en llamas.
Aunque el fracaso de hoy de los rojos ha sido rotundo, los dirigentes no dejarán de lanzarlos sobre nuestras líneas hasta que no quede uno.
Unos prisioneros han declarado que en algunos pueblos de Ciudad Real se han originado incidentes a consecuencia del pánico que ha producido el constante desfile por las carreteras de los convoyes de heridos evacuados del frente extremeño.

El general Carmona visitará Mozambique el año próximo

Lisboa 1.—La Prensa portuguesa dedica gran extensión a la llegada a Lisboa del presidente general Carmona a su regreso del viaje por las Colonias portuguesas, que ha resultado triunfal.
El general Carmona anunció su propósito de visitar el año próximo Mozambique y otras colonias.
El Ejército francés
París 1.—Mr. Daladier expuso anoche ante la Comisión militar de la Cámara, algunos extremos relacionados con la situación internacional en el orden militar, así como de la potencialidad de ciertas potencias.
Se trató del progreso del problema de los aumentos y de las medidas para mantener los efectivos del Ejército francés.
El jefe de los sudetes se entrevistará con Hitler
Praga 1.—Lord Runciman recibió la visita del doctor Kundt, del embajador francés Mr. Dacroy y del ministro británico en Praga, con los que conferenció largamente.
Hasta ahora no se tienen indicios sobre la actitud de los sudetes frente al nuevo proyecto administrativo checo, pero se asegura que es probable que el jefe de los sudetes se entreviste en breve con Hitler.
Afirmase que existe posibilidad de una declaración del Führer canciller, en relación con el problema checo.
Aseguran así mismo que Benet, presidente de la República checa, hará en breve una declaración al país, sobre la cual ha cambiado ya impresiones con todos los ministros.

La reeducación de invalidos

Vitoria 1.—En la Academia de Cultura del doctor Ayala, han dado comienzo los estudios para la reeducación de los mutilados de la guerra, con asistencia de las autoridades.
Firma de un decreto ley
El jefe del Estado firmó un decreto ley, prohibiendo los recursos ante el jefe del Estado, contra los acuerdos de la extinguida Junta Técnica del Estado.
En lo sucesivo quienes tengan recursos pendientes o por formular, lo harán en un plazo de ocho días, siempre que se refieran a casos anteriores al mes de Enero de 1938.

Notarios

Vitoria 1.—El jefe del Servicio Nacional de Registros y Notarías, ha nombrado notarios en Marchena, Córdoba y Huelva, a don Ignacio Martín La Plana, don Pedro Carrascosa y don Valentín Medina Labrador.

La peregrinación francesa a Santiago de Compostela

Santander 1.—Llegaron a esta ciudad los peregrinos franceses que se proponen visitar Santiago de Compostela y entre los que figuran las más ilustres personalidades de la literatura, la política y las finanzas del país vecino.
Los peregrinos, acompañados de las autoridades, visitaron los monumentos artísticos y las bibliotecas de Santander.
Asistieron a un Te-Deum en la iglesia del Cristo, en la que pronunció una sentida plática el Obispo de Santander y otra un sacerdote de la peregrinación.
Presenciaron después un desfile de fuerzas, durante el cual los peregrinos agitaron banderas nacionales españolas y vitorearon con entusiasmo a España y al Caudillo Franco.
En el Ayuntamiento se celebró una recepción oficial en su honor, asistiendo todas las autoridades civiles y militares y jerarquías del Movimiento y numeroso público.
Los peregrinos hicieron presente a las autoridades su inmensa gratitud por la acogida que Santander les había dispensado y su satisfacción por el orden, la paz y el patriotismo que han podido comprobar existe en la retaguardia, a pesar de encontrarse en plena guerra.
La protección del Tesoro Artístico Nacional
San Sebastián 1.—Ayer, en la reunión celebrada por la Real Academia de Bellas Artes, se trataron asuntos relacionados con las Comisiones provinciales de Monumentos y otros para llevar a cabo la protección del Tesoro Artístico Nacional, labor primordial de aquella Academia en los presentes momentos.

El hidroavión gigante francés llega a Norteamérica

Port 1 (Washington).—A última hora de la tarde de ayer llegó el hidroavión gigante francés de 40 toneladas «Lieutenant de Vaiseau Paris» procedente de Horta (Azores), invirtiendo en el recorrido de 3.867 kilómetros unas 23 horas, o sea más tiempo del que invirtió el «Condor» alemán «Brandenburg» en recorrer la distancia total entre Nueva York-Berlin.

El problema sudete

Londres 1.—Se sabe que los sudetes alemanes han aceptado en principio las bases de discusión propuestas por el Gobierno checo, para buscar una solución al problema.

Sindicato Español Universitario

SECCION FEMENINA
Se pone en conocimiento de todas las camaradas que habiendo sido elegidas por esta Delegación no se han presentado, que si no lo hacen en el término de tres días, a partir de la publicación de este aviso, serán severamente sancionadas.—La delegada provincial.
DELEGACION DE DEPORTES
Se ordena a las camaradas que a continuación se expresan, se presenten en esta Jefatura el día 3 de los corrientes a las siete de la tarde.
Antonia Torres Carmona, Isabel Torres Carmona, Ascensión Ruiz Hidalgo, Isabel Rodríguez Blanco, María Rosa de la Puente, María Victoria Jiménez Durón, Antonia Varo Aguayo, Trinidad Calderón Jesús, Araceli Jurado Fernández, María Daimiel Contreras, Carmen Escrivano Garrido, Pepita Gollonet Carvajal, Enriqueta Gómez López, Margarita Guzmán Reina, Adoración Gala Velázquez, Carmen Hens Tienda, Apolonia Hens Tienda, Aurora de la Hoz Arderius, María del Carmen Usano Barbudo, Trinidad Usano Barbudo, Isabel de la Puente, Ana Páez García, Concepción Palomeque Moreno, Fuensanta Otero Romero, Dolores Martínez Páez, Purificación Carranza Guzmán, Rosario Carmona Monserrat, Ana María Lozano Domínguez, Carmen Moledano Díaz, Carmen Gollonet Carvajal, Carmen Marchori Milla, Isabel Marín Jesús.—La delegada de deportes.

Que en ningún hogar español deje de haber lumbre y que ningún obrero carezca de pan.

El jefe del Estado, generalísimo FRANCO

Una revolución en la técnica motorista

El automóvil sin cambio de velocidad descrito por el inventor

Londres.—El corresponsal del «Resto del Carlino» ha entrevistado en Cambridge al ingeniero Pedro Salerni, de cuyo extraordinario invento se ha ocupado toda la Prensa en estos días. Demos la palabra al periodista:

«El ingeniero Salerni me conduce en el automóvil milagroso, una potente máquina americana, de una marca muy conocida, a la cual ha sido solamente sustituido el cambio y la fricción con el nuevo dispositivo.

Nos sentamos, yo en el volante. Salerni enciende el motor y mueve una pequeña palanca bajo el asiento; luego me dice:

Puede usted dar la marcha. Basta que apriete el acelerador, que es éste: el freno es esto, otro y... no hay nada más.

No hay nada más en efecto. El pie izquierdo reposa cómodamente en la banqueta, sin pedales de que preocuparse; el derecho juega entre el freno y el acelerador, los únicos mecanismos que es necesario hacer funcionar.

Con alguna emoción aprieto el acelerador, y la máquina se mueve docilísima, a esta velocidad, sin una sacudida, silenciosa y veloz.

«En veintitrés segundos—me dice Salerni—puede pasarse, de parado, a la velocidad de setenta millas hora».

Guiar una máquina con el dispositivo Salerni, es verdaderamente una experiencia inolvidable, y cuando se vuelve a guiar un automóvil normal, hace efecto de manejar un mecanismo antiluviano. Ninguna sacudida, ningún rechinar de engranajes, las dos manos siempre libres para el volante, el pie izquierdo cómodamente abandonado, el derecho en el acelerador, y, con sólo apretar o retirar el pie, se adquiere y se pierde velocidad, se para, se vuelve a marchar, sin que ni curvas ni cuestas, por rápidas que sean, produzcan ninguna diferencia.

Superando el primer desconcierto de la novedad, se tiene una sensación de seguridad, diez veces mayor que con todo otro auto del tipo que dentro de los próximos años estaremos obligados a llamar viejo.

«Las ventajas de este nuevo dispositivo—nos dice Salerni—no son solamente las de una más cómoda y simplificada guía y de una mayor aceleración. Dado que no hay los engranajes del cambio y de la fricción, y que las partes móviles están reducidas al mínimo, el deterioro derivado del roce también está reducido a la mínima expresión.

He hecho examinar mi dispositivo después de setenta mil millas de viaje, y el deterioro de los diversos órganos ha sido encontrado prácticamente insignificante. La máquina, además, va tan lisa y sin sacudidas, que los órganos de la transmisión están sometidos a una ligerísima torsión, y pueden ser construidos con metales ligeros, por ejemplo, con ligas especiales a base de aluminio, con lo que se disminuye el peso de todo el coche. El dispositivo puede ser aplicado a cualquier tipo de automóvil sin ninguna modificación estructural. Preveo, sin embargo, que para la construcción en serie, deberá esperarse por lo menos un año, ya que las industrias automovilísticas se han preparado ya para la producción de 1939.

El dispositivo consiste, grosso modo, en la combinación de una bomba centrífuga y de una turbina, la cual a su vez transmite el movimiento al diferencial, y de aquí a las ruedas.

El consumo de gasolina, dado que ha sido eliminada toda vuelta del motor en vacío y todo roce inútil, es mucho menor que el de una máquina normal.

Hemos preguntado a Pedro Salerni, si alguna casa se había ya asegurado las prerrogativas de la invención, y él nos ha respondido: «Le puedo asegurar que no permitiré que mi invento se convierta en monopolio de una sola fábrica de motores. Será, por el contrario, puesto a disposición de la industria de los transportes.—(Usi).

«En veintitrés segundos—me dice Salerni—puede pasarse, de parado, a la velocidad de setenta millas hora».

Guiar una máquina con el dispositivo Salerni, es verdaderamente una experiencia inolvidable, y cuando se vuelve a guiar un automóvil normal, hace efecto de manejar un mecanismo antiluviano. Ninguna sacudida, ningún rechinar de engranajes, las dos manos siempre libres para el volante, el pie izquierdo cómodamente abandonado, el derecho en el acelerador, y, con sólo apretar o retirar el pie, se adquiere y se pierde velocidad, se para, se vuelve a marchar, sin que ni curvas ni cuestas, por rápidas que sean, produzcan ninguna diferencia.

Superando el primer desconcierto de la novedad, se tiene una sensación de seguridad, diez veces mayor que con todo otro auto del tipo que dentro de los próximos años estaremos obligados a llamar viejo.

«Las ventajas de este nuevo dispositivo—nos dice Salerni—no son solamente las de una más cómoda y simplificada guía y de una mayor aceleración. Dado que no hay los engranajes del cambio y de la fricción, y que las partes móviles están reducidas al mínimo, el deterioro derivado del roce también está reducido a la mínima expresión.

He hecho examinar mi dispositivo después de setenta mil millas de viaje, y el deterioro de los diversos órganos ha sido encontrado prácticamente insignificante. La máquina, además, va tan lisa y sin sacudidas, que los órganos de la transmisión están sometidos a una ligerísima torsión, y pueden ser construidos con metales ligeros, por ejemplo, con ligas especiales a base de aluminio, con lo que se disminuye el peso de todo el coche. El dispositivo puede ser aplicado a cualquier tipo de automóvil sin ninguna modificación estructural. Preveo, sin embargo, que para la construcción en serie, deberá esperarse por lo menos un año, ya que las industrias automovilísticas se han preparado ya para la producción de 1939.

El dispositivo consiste, grosso modo, en la combinación de una bomba centrífuga y de una turbina, la cual a su vez transmite el movimiento al diferencial, y de aquí a las ruedas.

El consumo de gasolina, dado que ha sido eliminada toda vuelta del motor en vacío y todo roce inútil, es mucho menor que el de una máquina normal.

Hemos preguntado a Pedro Salerni, si alguna casa se había ya asegurado las prerrogativas de la invención, y él nos ha respondido: «Le puedo asegurar que no permitiré que mi invento se convierta en monopolio de una sola fábrica de motores. Será, por el contrario, puesto a disposición de la industria de los transportes.—(Usi).

«En veintitrés segundos—me dice Salerni—puede pasarse, de parado, a la velocidad de setenta millas hora».

Guiar una máquina con el dispositivo Salerni, es verdaderamente una experiencia inolvidable, y cuando se vuelve a guiar un automóvil normal, hace efecto de manejar un mecanismo antiluviano. Ninguna sacudida, ningún rechinar de engranajes, las dos manos siempre libres para el volante, el pie izquierdo cómodamente abandonado, el derecho en el acelerador, y, con sólo apretar o retirar el pie, se adquiere y se pierde velocidad, se para, se vuelve a marchar, sin que ni curvas ni cuestas, por rápidas que sean, produzcan ninguna diferencia.

Superando el primer desconcierto de la novedad, se tiene una sensación de seguridad, diez veces mayor que con todo otro auto del tipo que dentro de los próximos años estaremos obligados a llamar viejo.

«Las ventajas de este nuevo dispositivo—nos dice Salerni—no son solamente las de una más cómoda y simplificada guía y de una mayor aceleración. Dado que no hay los engranajes del cambio y de la fricción, y que las partes móviles están reducidas al mínimo, el deterioro derivado del roce también está reducido a la mínima expresión.

He hecho examinar mi dispositivo después de setenta mil millas de viaje, y el deterioro de los diversos órganos ha sido encontrado prácticamente insignificante. La máquina, además, va tan lisa y sin sacudidas, que los órganos de la transmisión están sometidos a una ligerísima torsión, y pueden ser construidos con metales ligeros, por ejemplo, con ligas especiales a base de aluminio, con lo que se disminuye el peso de todo el coche. El dispositivo puede ser aplicado a cualquier tipo de automóvil sin ninguna modificación estructural. Preveo, sin embargo, que para la construcción en serie, deberá esperarse por lo menos un año, ya que las industrias automovilísticas se han preparado ya para la producción de 1939.

El dispositivo consiste, grosso modo, en la combinación de una bomba centrífuga y de una turbina, la cual a su vez transmite el movimiento al diferencial, y de aquí a las ruedas.

El consumo de gasolina, dado que ha sido eliminada toda vuelta del motor en vacío y todo roce inútil, es mucho menor que el de una máquina normal.

Hemos preguntado a Pedro Salerni, si alguna casa se había ya asegurado las prerrogativas de la invención, y él nos ha respondido: «Le puedo asegurar que no permitiré que mi invento se convierta en monopolio de una sola fábrica de motores. Será, por el contrario, puesto a disposición de la industria de los transportes.—(Usi).

«En veintitrés segundos—me dice Salerni—puede pasarse, de parado, a la velocidad de setenta millas hora».

Guiar una máquina con el dispositivo Salerni, es verdaderamente una experiencia inolvidable, y cuando se vuelve a guiar un automóvil normal, hace efecto de manejar un mecanismo antiluviano. Ninguna sacudida, ningún rechinar de engranajes, las dos manos siempre libres para el volante, el pie izquierdo cómodamente abandonado, el derecho en el acelerador, y, con sólo apretar o retirar el pie, se adquiere y se pierde velocidad, se para, se vuelve a marchar, sin que ni curvas ni cuestas, por rápidas que sean, produzcan ninguna diferencia.

Superando el primer desconcierto de la novedad, se tiene una sensación de seguridad, diez veces mayor que con todo otro auto del tipo que dentro de los próximos años estaremos obligados a llamar viejo.

«Las ventajas de este nuevo dispositivo—nos dice Salerni—no son solamente las de una más cómoda y simplificada guía y de una mayor aceleración. Dado que no hay los engranajes del cambio y de la fricción, y que las partes móviles están reducidas al mínimo, el deterioro derivado del roce también está reducido a la mínima expresión.

He hecho examinar mi dispositivo después de setenta mil millas de viaje, y el deterioro de los diversos órganos ha sido encontrado prácticamente insignificante. La máquina, además, va tan lisa y sin sacudidas, que los órganos de la transmisión están sometidos a una ligerísima torsión, y pueden ser construidos con metales ligeros, por ejemplo, con ligas especiales a base de aluminio, con lo que se disminuye el peso de todo el coche. El dispositivo puede ser aplicado a cualquier tipo de automóvil sin ninguna modificación estructural. Preveo, sin embargo, que para la construcción en serie, deberá esperarse por lo menos un año, ya que las industrias automovilísticas se han preparado ya para la producción de 1939.

El dispositivo consiste, grosso modo, en la combinación de una bomba centrífuga y de una turbina, la cual a su vez transmite el movimiento al diferencial, y de aquí a las ruedas.

El consumo de gasolina, dado que ha sido eliminada toda vuelta del motor en vacío y todo roce inútil, es mucho menor que el de una máquina normal.

Hemos preguntado a Pedro Salerni, si alguna casa se había ya asegurado las prerrogativas de la invención, y él nos ha respondido: «Le puedo asegurar que no permitiré que mi invento se convierta en monopolio de una sola fábrica de motores. Será, por el contrario, puesto a disposición de la industria de los transportes.—(Usi).

«En veintitrés segundos—me dice Salerni—puede pasarse, de parado, a la velocidad de setenta millas hora».

«El ingeniero Salerni me conduce en el automóvil milagroso, una potente máquina americana, de una marca muy conocida, a la cual ha sido solamente sustituido el cambio y la fricción con el nuevo dispositivo.

Nos sentamos, yo en el volante. Salerni enciende el motor y mueve una pequeña palanca bajo el asiento; luego me dice:

Puede usted dar la marcha. Basta que apriete el acelerador, que es éste: el freno es esto, otro y... no hay nada más.

No hay nada más en efecto. El pie izquierdo reposa cómodamente en la banqueta, sin pedales de que preocuparse; el derecho juega entre el freno y el acelerador, los únicos mecanismos que es necesario hacer funcionar.

Con alguna emoción aprieto el acelerador, y la máquina se mueve docilísima, a esta velocidad, sin una sacudida, silenciosa y veloz.

«En veintitrés segundos—me dice Salerni—puede pasarse, de parado, a la velocidad de setenta millas hora».

Guiar una máquina con el dispositivo Salerni, es verdaderamente una experiencia inolvidable, y cuando se vuelve a guiar un automóvil normal, hace efecto de manejar un mecanismo antiluviano. Ninguna sacudida, ningún rechinar de engranajes, las dos manos siempre libres para el volante, el pie izquierdo cómodamente abandonado, el derecho en el acelerador, y, con sólo apretar o retirar el pie, se adquiere y se pierde velocidad, se para, se vuelve a marchar, sin que ni curvas ni cuestas, por rápidas que sean, produzcan ninguna diferencia.

Superando el primer desconcierto de la novedad, se tiene una sensación de seguridad, diez veces mayor que con todo otro auto del tipo que dentro de los próximos años estaremos obligados a llamar viejo.

«Las ventajas de este nuevo dispositivo—nos dice Salerni—no son solamente las de una más cómoda y simplificada guía y de una mayor aceleración. Dado que no hay los engranajes del cambio y de la fricción, y que las partes móviles están reducidas al mínimo, el deterioro derivado del roce también está reducido a la mínima expresión.

He hecho examinar mi dispositivo después de setenta mil millas de viaje, y el deterioro de los diversos órganos ha sido encontrado prácticamente insignificante. La máquina, además, va tan lisa y sin sacudidas, que los órganos de la transmisión están sometidos a una ligerísima torsión, y pueden ser construidos con metales ligeros, por ejemplo, con ligas especiales a base de aluminio, con lo que se disminuye el peso de todo el coche. El dispositivo puede ser aplicado a cualquier tipo de automóvil sin ninguna modificación estructural. Preveo, sin embargo, que para la construcción en serie, deberá esperarse por lo menos un año, ya que las industrias automovilísticas se han preparado ya para la producción de 1939.

El dispositivo consiste, grosso modo, en la combinación de una bomba centrífuga y de una turbina, la cual a su vez transmite el movimiento al diferencial, y de aquí a las ruedas.

El consumo de gasolina, dado que ha sido eliminada toda vuelta del motor en vacío y todo roce inútil, es mucho menor que el de una máquina normal.

Hemos preguntado a Pedro Salerni, si alguna casa se había ya asegurado las prerrogativas de la invención, y él nos ha respondido: «Le puedo asegurar que no permitiré que mi invento se convierta en monopolio de una sola fábrica de motores. Será, por el contrario, puesto a disposición de la industria de los transportes.—(Usi).

«En veintitrés segundos—me dice Salerni—puede pasarse, de parado, a la velocidad de setenta millas hora».

Guiar una máquina con el dispositivo Salerni, es verdaderamente una experiencia inolvidable, y cuando se vuelve a guiar un automóvil normal, hace efecto de manejar un mecanismo antiluviano. Ninguna sacudida, ningún rechinar de engranajes, las dos manos siempre libres para el volante, el pie izquierdo cómodamente abandonado, el derecho en el acelerador, y, con sólo apretar o retirar el pie, se adquiere y se pierde velocidad, se para, se vuelve a marchar, sin que ni curvas ni cuestas, por rápidas que sean, produzcan ninguna diferencia.

Superando el primer desconcierto de la novedad, se tiene una sensación de seguridad, diez veces mayor que con todo otro auto del tipo que dentro de los próximos años estaremos obligados a llamar viejo.

«Las ventajas de este nuevo dispositivo—nos dice Salerni—no son solamente las de una más cómoda y simplificada guía y de una mayor aceleración. Dado que no hay los engranajes del cambio y de la fricción, y que las partes móviles están reducidas al mínimo, el deterioro derivado del roce también está reducido a la mínima expresión.

He hecho examinar mi dispositivo después de setenta mil millas de viaje, y el deterioro de los diversos órganos ha sido encontrado prácticamente insignificante. La máquina, además, va tan lisa y sin sacudidas, que los órganos de la transmisión están sometidos a una ligerísima torsión, y pueden ser construidos con metales ligeros, por ejemplo, con ligas especiales a base de aluminio, con lo que se disminuye el peso de todo el coche. El dispositivo puede ser aplicado a cualquier tipo de automóvil sin ninguna modificación estructural. Preveo, sin embargo, que para la construcción en serie, deberá esperarse por lo menos un año, ya que las industrias automovilísticas se han preparado ya para la producción de 1939.

El dispositivo consiste, grosso modo, en la combinación de una bomba centrífuga y de una turbina, la cual a su vez transmite el movimiento al diferencial, y de aquí a las ruedas.

El consumo de gasolina, dado que ha sido eliminada toda vuelta del motor en vacío y todo roce inútil, es mucho menor que el de una máquina normal.

Hemos preguntado a Pedro Salerni, si alguna casa se había ya asegurado las prerrogativas de la invención, y él nos ha respondido: «Le puedo asegurar que no permitiré que mi invento se convierta en monopolio de una sola fábrica de motores. Será, por el contrario, puesto a disposición de la industria de los transportes.—(Usi).

«En veintitrés segundos—me dice Salerni—puede pasarse, de parado, a la velocidad de setenta millas hora».

Guiar una máquina con el dispositivo Salerni, es verdaderamente una experiencia inolvidable, y cuando se vuelve a guiar un automóvil normal, hace efecto de manejar un mecanismo antiluviano. Ninguna sacudida, ningún rechinar de engranajes, las dos manos siempre libres para el volante, el pie izquierdo cómodamente abandonado, el derecho en el acelerador, y, con sólo apretar o retirar el pie, se adquiere y se pierde velocidad, se para, se vuelve a marchar, sin que ni curvas ni cuestas, por rápidas que sean, produzcan ninguna diferencia.

Superando el primer desconcierto de la novedad, se tiene una sensación de seguridad, diez veces mayor que con todo otro auto del tipo que dentro de los próximos años estaremos obligados a llamar viejo.

«Las ventajas de este nuevo dispositivo—nos dice Salerni—no son solamente las de una más cómoda y simplificada guía y de una mayor aceleración. Dado que no hay los engranajes del cambio y de la fricción, y que las partes móviles están reducidas al mínimo, el deterioro derivado del roce también está reducido a la mínima expresión.

He hecho examinar mi dispositivo después de setenta mil millas de viaje, y el deterioro de los diversos órganos ha sido encontrado prácticamente insignificante. La máquina, además, va tan lisa y sin sacudidas, que los órganos de la transmisión están sometidos a una ligerísima torsión, y pueden ser construidos con metales ligeros, por ejemplo, con ligas especiales a base de aluminio, con lo que se disminuye el peso de todo el coche. El dispositivo puede ser aplicado a cualquier tipo de automóvil sin ninguna modificación estructural. Preveo, sin embargo, que para la construcción en serie, deberá esperarse por lo menos un año, ya que las industrias automovilísticas se han preparado ya para la producción de 1939.

El dispositivo consiste, grosso modo, en la combinación de una bomba centrífuga y de una turbina, la cual a su vez transmite el movimiento al diferencial, y de aquí a las ruedas.

El consumo de gasolina, dado que ha sido eliminada toda vuelta del motor en vacío y todo roce inútil, es mucho menor que el de una máquina normal.

Hemos preguntado a Pedro Salerni, si alguna casa se había ya asegurado las prerrogativas de la invención, y él nos ha respondido: «Le puedo asegurar que no permitiré que mi invento se convierta en monopolio de una sola fábrica de motores. Será, por el contrario, puesto a disposición de la industria de los transportes.—(Usi).

«En veintitrés segundos—me dice Salerni—puede pasarse, de parado, a la velocidad de setenta millas hora».

Guiar una máquina con el dispositivo Salerni, es verdaderamente una experiencia inolvidable, y cuando se vuelve a guiar un automóvil normal, hace efecto de manejar un mecanismo antiluviano. Ninguna sacudida, ningún rechinar de engranajes, las dos manos siempre libres para el volante, el pie izquierdo cómodamente abandonado, el derecho en el acelerador, y, con sólo apretar o retirar el pie, se adquiere y se pierde velocidad, se para, se vuelve a marchar, sin que ni curvas ni cuestas, por rápidas que sean, produzcan ninguna diferencia.

Superando el primer desconcierto de la novedad, se tiene una sensación de seguridad, diez veces mayor que con todo otro auto del tipo que dentro de los próximos años estaremos obligados a llamar viejo.

«Las ventajas de este nuevo dispositivo—nos dice Salerni—no son solamente las de una más cómoda y simplificada guía y de una mayor aceleración. Dado que no hay los engranajes del cambio y de la fricción, y que las partes móviles están reducidas al mínimo, el deterioro derivado del roce también está reducido a la mínima expresión.

He hecho examinar mi dispositivo después de setenta mil millas de viaje, y el deterioro de los diversos órganos ha sido encontrado prácticamente insignificante. La máquina, además, va tan lisa y sin sacudidas, que los órganos de la transmisión están sometidos a una ligerísima torsión, y pueden ser construidos con metales ligeros, por ejemplo, con ligas especiales a base de aluminio, con lo que se disminuye el peso de todo el coche. El dispositivo puede ser aplicado a cualquier tipo de automóvil sin ninguna modificación estructural. Preveo, sin embargo, que para la construcción en serie, deberá esperarse por lo menos un año, ya que las industrias automovilísticas se han preparado ya para la producción de 1939.

El dispositivo consiste, grosso modo, en la combinación de una bomba centrífuga y de una turbina, la cual a su vez transmite el movimiento al diferencial, y de aquí a las ruedas.

El consumo de gasolina, dado que ha sido eliminada toda vuelta del motor en vacío y todo roce inútil, es mucho menor que el de una máquina normal.

Hemos preguntado a Pedro Salerni, si alguna casa se había ya asegurado las prerrogativas de la invención, y él nos ha respondido: «Le puedo asegurar que no permitiré que mi invento se convierta en monopolio de una sola fábrica de motores. Será, por el contrario, puesto a disposición de la industria de los transportes.—(Usi).

«En veintitrés segundos—me dice Salerni—puede pasarse, de parado, a la velocidad de setenta millas hora».

El acontecimiento taurino del domingo

A medida que transcurren los días va creciendo la animación para la magnífica novillada que se celebrará en nuestro circo taurino el próximo domingo y que ha sido denominada y con razón la mayor de la temporada. pues es punto menos que imposible ofrecer un cartel mejor.

La expectación por asistir a esta corrida ha rebasado ya los límites de nuestra provincia como lo demuestra el hecho de que numerosos aficionados de Sevilla y Málaga han pedido ya que se les reserven sus localidades.

Se lidiarán, como ya tenemos dicho, seis hermosos novillos de la ganadería de Concha y Sierra, de cuyo trapío podrá juzgar el público y que el sábado serán expuestos en el ruedo del Circo de los Tejares.

La lista de matadores es insuperable. José Luis Vázquez, el joven torero sevillano, fino y alegre que tantos éxitos ha conquistado. Manolete, que sabe jugar la vida entre los cuernos de los toros y completamente su personalidad, con el arte depurado y sobrio de la escuela cordobesa y Luis Díez, el bilbaíno de los grandes aciertos que desde sus primeras actuaciones en las plazas andaluzas dejó bien cimentada su fama de certero matador.

En su día, diremos que los tres novilleros que en la actualidad gozan de más fama, van a torear por primera vez, juntos y en noble competencia, en nuestra plaza de toros.

Ante ello no creemos que haya aficionado que deje de asistir a este magno acontecimiento.

Inspección de Primera Enseñanza

Los servicios de carácter patriótico y los maestros nacionales

Para su difusión en la Prensa, al objeto de que llegue a conocimiento de las autoridades y de los maestros, se me envía, desde el Ministerio de Educación Nacional, el siguiente escrito:

«Honra altamente al Magisterio el encargo que se le hace por distintas autoridades competentes, en orden a la realización de varios servicios de carácter patriótico. Tales encargos deben ser, por tanto, aceptados con satisfacción por los señores maestros y desempeñados con lealtad y entusiasmo respondiendo a la confianza que en ellos se deposita. Ahora bien, no se le olvide nunca que la primera y principal misión que pesa sobre los maestros es la escolar. Si el desempeño de los diversos cometidos patrióticos resultase incompatible con la función docente restándole el tiempo señalado para la tarea educativa, no debe aceptar aquéllos, y los declinará exponiéndolo así con toda subordinación a las autoridades respectivas por conducto de la inspección de la zona, quien informará y cursará el escrito. Pero, mientras en las horas libres de clase pueda colaborar a la obra del Movimiento, no debe ningún maestro regatear todo género de sacrificios que lo enaltecen y redundan en beneficio de España y prestigio de su cuerpo.»

Esta Inspección espera de los maestros nacionales, continúan, como hasta ahora, aportando su colaboración generosa a las obras de carácter patriótico que se les confían, sin descuidar lo más mínimo el cumplimiento de sus deberes profesionales.

Córdoba 1 de Septiembre de 1938.—Tercer Año Triunfal. La Inspectora Jefe, Francisca Montilla.

Córdoba 1 de Septiembre de 1938.—Tercer Año Triunfal. La Inspectora Jefe, Francisca Montilla.

Córdoba 1 de Septiembre de 1938.—Tercer Año Triunfal. La Inspectora Jefe, Francisca Montilla.

Córdoba 1 de Septiembre de 1938.—Tercer Año Triunfal. La Inspectora Jefe, Francisca Montilla.

Córdoba 1 de Septiembre de 1938.—Tercer Año Triunfal. La Inspectora Jefe, Francisca Montilla.

Córdoba 1 de Septiembre de 1938.—Tercer Año Triunfal. La Inspectora Jefe, Francisca Montilla.

Córdoba 1 de Septiembre de 1938.—Tercer Año Triunfal. La Inspectora Jefe, Francisca Montilla.

Córdoba 1 de Septiembre de 1938.—Tercer Año Triunfal. La Inspectora Jefe, Francisca Montilla.

Córdoba 1 de Septiembre de 1938.—Tercer Año Triunfal. La Inspectora Jefe, Francisca Montilla.

Córdoba 1 de Septiembre de 1938.—Tercer Año Triunfal. La Inspectora Jefe, Francisca Montilla.

Córdoba 1 de Septiembre de 1938.—Tercer Año Triunfal. La Inspectora Jefe, Francisca Montilla.

Córdoba 1 de Septiembre de 1938.—Tercer Año Triunfal. La Inspectora Jefe, Francisca Montilla.

Córdoba 1 de Septiembre de 1938.—Tercer Año Triunfal. La Inspectora Jefe, Francisca Montilla.

Córdoba 1 de Septiembre de 1938.—Tercer Año Triunfal. La Inspectora Jefe, Francisca Montilla.

Córdoba 1 de Septiembre de 1938.—Tercer Año Triunfal. La Inspectora Jefe, Francisca Montilla.

Córdoba 1 de Septiembre de 1938.—Tercer Año Triunfal. La Inspectora Jefe, Francisca Montilla.

Córdoba 1 de Septiembre de 1938.—Tercer Año Triunfal. La Inspectora Jefe, Francisca Montilla.

Córdoba 1 de Septiembre de 1938.—Tercer Año Triunfal. La Inspectora Jefe, Francisca Montilla.

Córdoba 1 de Septiembre de 1938.—Tercer Año Triunfal. La Inspectora Jefe, Francisca Montilla.

Córdoba 1 de Septiembre de 1938.—Tercer Año Triunfal. La Inspectora Jefe, Francisca Montilla.

Córdoba 1 de Septiembre de 1938.—Tercer Año Triunfal. La Inspectora Jefe, Francisca Montilla.

Córdoba 1 de Septiembre de 1938.—Tercer Año Triunfal. La Inspectora Jefe, Francisca Montilla.

Comisión local del Subsidio al Combatiente de Córdoba

Confeccionada la nómina para el pago de los subsidios correspondientes al mes de Agosto, se procederá al mismo, durante los días del 5 al 7 de Septiembre actual, en la oficina de la Comisión establecida en la calle Alfonso XIII (edificio del antiguo Gobierno civil) con arreglo a las siguientes instrucciones:

El pago se hará al beneficiario, a cuyo nombre esté extendido el carnet, siendo obligatorio la presentación del mismo.

En caso de encontrarse enfermo o imposibilitado el beneficiario, autorizará a otra persona de su inmediata familia, autorización que habrá de garantizarse con su firma el Guardia municipal del distrito que pertenezca.

Con sujeción al número de censo que consta en el carnet, se verificará el pago por el orden siguiente:

Día 5.—Lunes. Por la mañana del 1 al 600. Por la tarde, del 601 al 1.200.

Día 6.—Martes. Por la mañana del 1.201 al 1.700. Por la tarde, del 1.701 al 2.200.

Día 7.—Miércoles. Por la mañana, del 2.201 al 2.700. Por la tarde, del 2.701 al 3.054.

Los que por causas justificadas no se presentasen a cobrar a la hora y fecha indicadas, podrán hacerlo el jueves día 8, por la mañana, de nueve a doce, bien entendido que de no haberlo en este día, quedarán dados de baja definitivamente, perdiendo todo el derecho al subsidio.

Horas de oficina: De 9 a 1 de la mañana y de 4 a 8 de la tarde.

Córdoba 1 de Septiembre de 1938.—Tercer Año Triunfal.—El Jefe Local, Carlos M.ª Padilla.

EN LA NUEVA ESPAÑA, RIQUEZA NO SIGNIFICA PRIVILEGIO, ANTES BIEN, RESPONSABILIDAD

Muerte de Manolo Bienvenida

El miércoles último, a las cinco de la mañana, falleció en San Sebastián, en la clínica donde se le había operado, Manolo Bienvenida.

El cadáver será trasladado hoy a Sevilla, donde recibirá sepultura.

La muerte de Manolo Bienvenida ha causado profundo dolor, especialmente en Sevilla, donde tanto se le quería y en Córdoba, donde como en toda España, contaba el famoso torero con muchos amigos y admiradores.

Bienvenida nació en Dos Hermanas el día 23 de Noviembre de 1912 y no había cumplido aún los 26 años.

Con sólo 12 años Manolo debutó en Sevilla, demostrando a sus paisanos que conocía todas las suertes del toreo. Con el capote era el artista florido, que lo mismo toreaba por verónicas que ponía de relieve el más brillante repertorio de adornos.

El día 30 de Junio de 1929, en Zaragoza tomó la alternativa y cortó las orejas del toro.

Descanse en paz el gran torero Sevillano.

Compañías de Madrid a Zaragoza y a Alicante, Andaluces y Nacional del Oeste de España

Las Compañías arriba expresadas, con el fin de facilitar los viajes de vacaciones y la concurrencia a los balnearios, han acordado que los billetes de ida y vuelta, a precios reducidos de la tarifa especial de G. V. número 102, capítulo primero, grupo séptimo, párrafo primero, que se expandan del primero de Julio al 5 de Octubre de 1938, con arreglo a un mínimo de 200 kilómetros en el trayecto total de ida y vuelta del billete, sirvan para regresar en un periodo máximo de tres meses a contar del día siguiente en que se inicie el viaje de ida, en vez de los plazos, que señala la citada tarifa, pero teniendo presente que la última fecha para emprender el regreso con los mismos a la procedencia es la del 15 de Noviembre de 1938. En dicha validez están comprendidos los domingos y días festivos, no concediéndose prórroga alguna del citado periodo. Para informes y detalles, dirigirse a los Despachos Centrales y estaciones de las Compañías interesadas.

Valladolid 20 de Junio de 1938.—Segundo Año Triunfal.

PERDIDA de un reloj de níquel desde el G. Capitán y Tendillas a Fray Diego de Cádiz. Se ruega lo entregue la persona que se lo haya encontrado en el 16 de la misma calle. Se le gratificará.

PERDIDA de un reloj de níquel desde el G. Capitán y Tendillas a Fray Diego de Cádiz. Se ruega lo entregue la persona que se lo haya encontrado en el 16 de la misma calle. Se le gratificará.

PERDIDA de un reloj de níquel desde el G. Capitán y Tendillas a Fray Diego de Cádiz. Se ruega lo entregue la persona que se lo haya encontrado en el 16 de la misma calle. Se le gratificará.