

RACVN 008  
C 2-04

196

VARIOS EN 1933

Celebracion IX Circuito. 24 Septiembre.

# VINO ONA Tónico

## Fortificante poderoso Excelente aperitivo Reconstituyente energético

Para los ancianos, personas débiles o sin apetito y mujeres que crían.

La mujer embarazada debe tomar VINO ONA para fortificarse, pudiendo así, cumplir airo-samente los sagrados deberes de la maternidad.

Con arreglo a lo dispuesto por el Art. 46 de los Estatutos por que se rige este Sindicato provincial, se convoca a todos los afiliados de las secciones a él adheridas a la asamblea plenaria ordinaria que tendrá lugar el 28 del actual, a las once de la noche, en nuestra casa social, en la que se tratará el siguiente orden del día:

1. Lectura y aprobación de actas anteriores.
  2. Dictamen de la comisión revisora de cuentas.
  3. Gestiones del Comité y sus proposiciones.
  4. Admisión de afiliados; y
  5. Ruegos y preguntas.
- Dada la trascendencia de los asuntos a tratar, se encarece la puntual asistencia. — El Comité.

El notable y distinguido médico de Madrid, Dr. Tolosa Latour, dice lo siguiente:  
Muy distinguido señor mío: Tengo verdadero placer en comunicarle los resultados obtenidos desde hace algún tiempo con el VINO ONA, como tónico reconstituyente.  
Los efectos obtenidos para combatir los trastornos del sistema nervioso y en las convalecencias de las enfermedades agudas han sido muy lisonjeros, teniendo gran satisfacción en comunicárselo. Estos beneficiosos resultados son debidos, en su mayor parte, a las substancias que entran en su composición y a la esmerada elaboración de este producto.  
Con este motivo se ofrece de usted atento s. s., Dr. Tolosa Latour.

### BUEN SUSTO

#### Un Guardia Civil, colgado de un puente, aguanta el paso de un tren

El domingo por la noche, una pareja de la Guardia civil integrada por el sargento Eusebio Jiménez Moreno y el número Rafael Calleja Martín, ambos del puesto de Zarauz, se hallaba de servicio en la vía férrea con motivo del paso del tren en que viajaba el Presidente de la República.  
A parleja estaba en el puente de hierro de Loyola, cuando les sorprendió el sudexpres, que se les echó encima.  
El sargento se sujetó fuertemente a la barandilla; y de espaldas, pegado a la pared, resistió el paso del tren. El otro guardia quiso hacer lo mismo, pero por no encontrar salientes perdió el equilibrio y cayó por el hueco de las traviesas, con tan buena fortuna que pudo asirse a una de ellas y quedar colgado sobre el río, mientras por encima pasaba el tren.  
Una vez pasado el peligro, el sargento y un peón caminero que se hallaba en las inmediaciones, lograron subir al guardia, que pasó tan gran peligro y susto sin que hubiera resultado con ninguna lesión.  
El tren paró en Alegría, pues al conductor se dió cuenta de que algo había sucedido en el puente de Loyola. Poco después reanudaba la marcha.

Los niños débiles o inapetentes recuperan rápidamente fuerzas y apetito con el acreditado VINO ONA.

VICTORIA EUGENIA. — Compañía de zarzuela española Amparo Saus de Cabalé. Funciones para hoy, a las seis y media. La comedia lírica en tres actos, el segundo dividido en tres cuadros, en verso original de Federico Romero y Guillermo Fernández Shaw, música del maestro Federico Moreno Torroba, "Luisa Fernanda". A las diez y media. La zarzuela en dos actos, en prosa y verso, original de Emilio González del Castillo y Manuel Martín Alonso, música del maestro Pablo Sorozábal, titulada "Katuska".

### LOS CRIMENES DEL MUSEO

DESPUES DE AGOTAR CUATRO DIAS SUCESIVOS LAS ENTRADAS EN EL SALON MIRAMAR, PASA HOY al Teatro Príncipe

La "WARNER BROSS" accede a ello y suprime programaciones en otras importantes ciudades.

BANDA MUNICIPAL. — Concierto para hoy, en el Bulvar, de siete y media a nueve y media. 1. "Gerona" (pasodoble), Lope; 2. "Coppelia" (ballet), Delibes; 3. "Cantos de mi tierra", Rucker; 4. "Las flores" (vals), Waldteufel; 5. "Reminiscencias", Grieg; 6. a) "De Sevilla a Granada"; b) "Querer de gitanos", Arquelada; 7. "Katuska" (fantasía número 2), Sorozábal.

TEATRO PRINCIPAL. — Sesiones a las cinco y cuarto, siete y cuarto y once menos cuarto de la noche. Estreno "Fox": "Farsa contra farsa". La película de la magia sorprendente, Misteriosa y fascinadora. Interpretación de VICTOR JORY y SALLY BLANE.

### Teatro Principal

EMPRESA S.A.G.E. — Teléfono 1-61-45.

Hoy: A las 5.15, 7.15 y 10.45. ESTRENO "FOX":

### Farsa contra farsa

La película de la magia sorprendente. Misteriosa y fascinadora. Interpretación de VICTOR JORY y SALLY BLANE.

MASANA: De cara al Cielo. Por MARIAN NIXON y SPENCER TRACY.

### Teatro Victoria Eugenia

COMPANIA DE ZARZUELA ESPAÑOLA DE AMPARO SAUS DE CABALLE

Funciones para hoy, martes. A las seis y media, EXITO ROTUNDO de la comedia lírica en tres actos, el segundo dividido en tres cuadros, en verso original de Federico Romero y Guillermo Fernández Shaw, música del maestro Federico Moreno Torroba.

### Luisa Fernanda

A las diez y media, EXITO EXTRAORDINARIO de la zarzuela en dos actos, en prosa y verso, original de Emilio González del Castillo y Manuel Martín Alonso, música del maestro Pablo Sorozábal.

### KATIUSKA

## NOTICIAS

### Crónica judicial.

A las diez y media de la mañana de ayer se constituyó el Tribunal en la Sala de Justicia de esta Audiencia para la celebración del juicio señalado contra Manuel Zulaica y Sebastián Olasagasti, los que con motivo de una reunión presidida por el Zulaica, dijo que había que mostrarse públicamente y algunos dijeron que pacíficamente; pero él replicó que no se hacía cargo de la manifestación si no se verificaba con violencia y seguidamente salieron, y uno de los manifestantes era el Olasagasti. De dicha manifestación salieron piedras que rompieron lunas de escaparates tasadas en 825 pesetas y otras en 2.400.

El teniente fiscal, señor Iribas, solicitó para el Zulaica un año y un día de prisión menor y 250 pesetas de multa, y al Olasagasti, dos meses y un día de arresto mayor.

La defensa, encomendada al letrado don Antonio Aguilera, informa sosteniendo que la reunión la presidió el Zulaica, no así la manifestación, en la que los procesados no tomaron parte alguna, pues se limitaron a llevar al Ayuntamiento las conclusiones aprobadas en la reunión, siendo, por lo tanto, ajenos a lo que aquélla hiciera, por lo que deben de ser absoluidos con todos los pronunciamientos favorables.

Se celebró otro juicio por lesiones graves. El fiscal, señor de Selgas, acusó a Ambrosio Pérez de haber inferido una herida punzante con una navaja a otro sujeto, al que le causó lesiones que tardaron en curar cuarenta y siete días, solicitó sea condenado a la pena de un año y un día de prisión menor y 500 pesetas de indemnización.

La defensa, encomendada al letrado don Ignacio Orue, informa sosteniendo la tesis de que el Pérez recibió del otro malos tratos y empujones, y para defenderse acometió con una navaja, por lo que se debe apreciar la legítima defensa y el no haber tenido intención de causar un daño de tanta gravedad, por lo que solicita una sentencia absolutoria.

Para hoy, juicio oral por hurto, procedente del Juzgado de Tolosa. Letrado, señor Amilibia (don Miguel). Procurador, señor Zárate.

Otro juicio, por descasto, procedente del Juzgado de la capital. Letrado, señor Iruategui. Procurador, señor Gárate.

Sindicato provincial de la industria hotelera.

### Pescadería.

Ventas efectuadas en la mañana de ayer, con los precios que rigieron al por mayor:

Merluza de primera, 132 kilos, a 6,30 pesetas el kilo.

Merluza mediana y grande, 48 kilos, a 5'05 y 4'90 el kilo.

Pescadilla, 480 kilos, a 2'35 y 2'40 y 1'35 kilo. Gallos, 75 kilos, a 5'10 y 3'75 el kilo. Congrio grande, 10 kilos, a 1'50 kilo. Sapo, 65 kilos, a 0'85 y 0'65 kilo. Ordinarios, 551 kilos, a 0'70 y 0'25 el kilo. Atún, 638 kilos, a 2'00 el kilo. Langosta, 70 kilos, a 10'50 el kilo. Almeja, 463 kilos, a 2'00 y 1'80 kilo.

### Aviso a las clases pasivas.

El pago a las clases pasivas de los haberes correspondiente al mes de septiembre consignados en esta Intervención, se verificará en los días del mes de octubre que se indican y por el orden siguiente:

Día 2: Retirados. Clases de tropa y sus cruces y remuneratorias.

Día 3: Montepíos militar y civil y pensiones del Ministerio.

Día 4: Retirados. Jefes y oficiales, jubilados, jubilados Magisterio, excedentes y cruces, jefes y oficiales.

Día 5: Retirados por decretos de 25 y 29 de abril y 23 de junio de 1931, personal en reserva y cruces de éstos.

Día 6: Para todas las nóminas en general.

Día 7: Retenciones judiciales.

### Quejas de enamorados.

Emilio Augé denunció en la Comisaría a Magda Rizner, con la que parece sostiene relaciones amorosas, porque aquélla le insulta con frecuencia y le hace objeto de malos tratos de palabra y obra.

### Arrollado por un automóvil.

Un automóvil de matrícula francesa, número "9.047. MA. 8", conducido por su propietario, Emilio Henri, atropelló en la calle Urbía a Martín Igarbua Uribe, de seis años, que resultó con lesiones diversas y conmoción visceral de pronóstico reservado.

### Atropellos.

Un automóvil de la matrícula "B. - 52.522" conducido por Eusebio Casas Vallés, arrolló a la entrada a la ciudad al matrimonio Tomás Urbina y Eugenia Castranjo, con domicilio en el Paseo de Colón. Tomás sufrió la fractura del peroné y Eugenia, contusiones generalizadas.

En las estribaciones de Uña, cerca del Madero, una camioneta de la matrícula "M. - 36.184" arrolló a Juana Larrañaga, de sesenta y cinco años, que sufrió contusiones en la región sacra y en el tobillo derecho, con hematoma. Su estado fué calificado de pronóstico reservado.

### Una vez curada en la Casa de Socorro, fué trasladada a su domicilio de la calle Miracruz, 7.

Un ciclista llamado Santiago González chocó, en Zumárraga, con un automóvil de San Sebastián, conducido por Francisco Laura.

El ciclista sufrió una herida en la región frontal y la probable fractura de la base del cráneo. En grave estado fué llevado a una clínica.

### Cafés de una camioneta.

En la Casa de Socorro fué atendido el valenciano Vicente Cervera, de veinticuatro años, que presentaba un fuerte ataque epiléptico y varias lesiones con desgarrar del cuero cabelludo en la región occipital, causadas al caerse de una camioneta, en el Paseo de Salamanca, por haberse abierto de repente la portezuela.

### Por viajar en el estribo.

También fué asistido en la Casa de Socorro Agustín Borrego, de dieciséis años, que iba en el estribo de un tranvía de la línea de Hernani, cuando al pasar por el puente de Ergobia un hierro saliente le causó en la cabeza las lesiones de pronóstico reservado que sufre.

### Por dar gritos.

Los guardias de Asalto detuvieron el domingo a Ignacio Andonegui Berasaluce y a Ignacio Urbía Echave, que iban por la calle dando gritos, entre ellos el de Gora Euzkadi akatuta.

### Robos y palanqueros.

El domingo, aprovechando que los inquilinos habían ido al Circolo, unos desconocidos entraron en un piso de la calle Miracruz, 22, habiendo por una señora llamada Nicolau. Los ladrones se llevaron 400 pesetas en billetes de Banco y plata, 800 francos y un reloj de oro.

Unos desconocidos dieron otro palanquero en el domicilio de don Antonio Mendicutu Loinaz, en la calle Carquizano, 3. Se llevaron los ratones un aparato de radio, una pluma estilográfica, un traje gris y otros objetos, valorados en mil cien pesetas.

En un bar de la calle de San Marcial le quitaron a José Elizalde un reloj, un mechero y diez pesetas en metálico.

La duena vivió en el suelo los objetos citados y se lo advirtió a Elizalde, que al ir a recogerlos tuvo que repeler la agresión de unos sujetos que pretendían cogérselos y que se dieron a la fuga.

### Agresiones.

En un bar del barrio de Gros cuestionaron Miguel Martínez, de cincuenta y tres años, y Gregorio Jiménez, de treinta y tres. Los dos tuvieron que ser asistidos en la Casa de Socorro de lesiones leves.

También fué asistida de una lesión en la región superciliar izquierda una joven alemana, de veinticinco años, llamada Magdalena Rizner. Se le causó un individuo que se empeñó en ser su novio y la persiguió constantemente.

Fuó curado asimismo en la Casa de Socorro José Oca Merino, de veintiséis años, que presentaba varias lesiones leves que le fueron ocasionadas con un palo por un sujeto, que también agredió a un hermano de Oca llamado Alfonso.

## GUIA MEDICA

M. de PATERNINA OIDO, NARIZ, GARGANTA. PRIM. 7. Consulta: de 11 a 1 y de 3 a 6. Teléfono 1-55-83.

Dr. SENRA EX. MEDICO MILITAR. ENFERMEDADES SECRETAS, PIEL, VIAS URINARIAS. Consulta de 11 a 1 y de 4 a 7. Clínico de la Prostatitis andrógena. SAN MARTIN, 63, 1.º. Isada. — Teléfono 13842.

LARRE ESPECIALISTA NARIZ, GARGANTA Y OIDOS. Consulta: 10 a 12 mañana y de 3 a 5 tarde. SAN MARCIAL, 32 - 34, 3.º. — Teléfono 12648

F. Aramburu Enfermedades de la piel y Vías Urinarias. Avenida de la Libertad, 43. — Teléfono 12760. Piel y secretas. Consulta de 11 a 1 y de 4 a 6.

Manuel Kutz Echave PIEL Y SECRETAS. IDIAQUEZ, 2, entresuelo. Consulta de 11 a 1 y de 3 a 6. — Teléfono 15686.

Dr. Olaran MENTALES Y NERVIOSAS. Director de la Casa de Salud de señoras de Santa Agueda. Consultas: Lunas, miércoles y viernes, 10-12 y 3-5. SAN MARCIAL, 2, 2.º. — Teléfono 14477.

J. L. Matamoros Ituart e MEDICINA GENERAL. Corazón y Pulmones. Nutrición. RAYOS X. — Consulta de 3 a 6. SAN MARCIAL, 17. — Teléfono 1-56-51.

ODONTOLOGOS VICTOR JUARIST DENTISTA. SAN MARCIAL, 9, 1.º. — Teléfono 1-53-22.

Dr. Benito Petschen ESPECIALISTA EN PARTOS Y ENFERMEDADES DE LA MUJER. PRIM. 17, entresuelo. — Teléfono 12761.

Luis Eizaguirre CORAZON Y PULMONES. Médico del Hospital civil. Consulta 12 a 1 y 3 a 6. PUERTO. 16, 1.º. — Teléfono 12450.

Dr. ESNAL PIEL Y SECRETAS. MEDICINA GENERAL. SORALUCE, 3, 1.º. — Teléfono 11244. Consulta: de 9 a 11 mañana y 3 a 6 de la tarde.

Jenaro Mañeru MEDICO DEL HOSPITAL CIVIL. Avenida de la Libertad, 43. — Teléfono 12760. Piel y secretas. Consulta de 11 a 1 y de 4 a 6.

Doctor Sebastián Córdoba MEDICO RADIOLOGO DEL HOSPITAL CIVIL Y DE LA CLINICA DE SAN IGNACIO. Especialista en Piel y Vías Urinarias. Consulta de 3 a 6. — Teléfono 10167.

Dr. Azpiroz Miqueo Estómago. HIGADO. Intestinos. RAYOS X. De 11 a 1 y de 3 a 6. PRIM. 47, 2.º. — Teléfono 15671.

IGNACIO UGARTE OCULISTA. Consulta 10 a 1 y 3 a 5. Calle HERNANI, 21. — Teléfono 1-65-59.

Miguel LARRE MEDICO DENTISTA. CHURRUCA, 14, 1.º. Consulta: 9 a 1 y de 4 a 7. — Teléfono 15262.

Dr. IRIGORYEN MEDICO Y DENTISTA. FUENTERRAMA, 49. — Teléfono 1-53-22.

### Las cápsulas de ONDOBIL curan y evitan el MAREO en los VIAJES

De venta en farmacias.

### Madre e hija arrolladas por un tranvía

A mediodía del domingo, una mujer, llamada Práxedes Urbano, de 42 años, que iba acompañada de su hija Pilar Muro, de 4 años, fué a tomar en la Avenida, precipitadamente, un autobús de Astigarraga; y cuando abrían la portezuela, las atropelló un tranvía de Igueldo que venía por la calle de Vergara.

La niña presentaba una lesión en el labio superior y fuerte contusión en un hombro; y Práxedes resultó con la fractura de varias costillas, erosión en la pierna izquierda y conmoción cerebral, de pronóstico grave. Fué llevada al hospital, donde ayer falleció, siendo trasladada acto seguido al Cementerio.

### Casa HERNANDO

JERSEYS. ESPECIALIDAD SOBRE MEDIDA. SAN MARCIAL, 7. — TELEFONO 1-25-80.

### Hotel Jáuregui

RESTAURANT. Florida, 10. VITORIA. Teléfono 1626. — Florida, 10. VITORIA.

### GRAN KURSAAL

26 DE SEPTIEMBRE DE 1933.

A las cinco y cuarto y siete y cuarto de la tarde y a las once menos cuarto de la noche.

### Ganarás tu vida

Por VICTOR BOUCHER y DOLLY DAVIS.

### Salvad a las mujeres

Por STAN LAUREL y OLIVER HARDY.

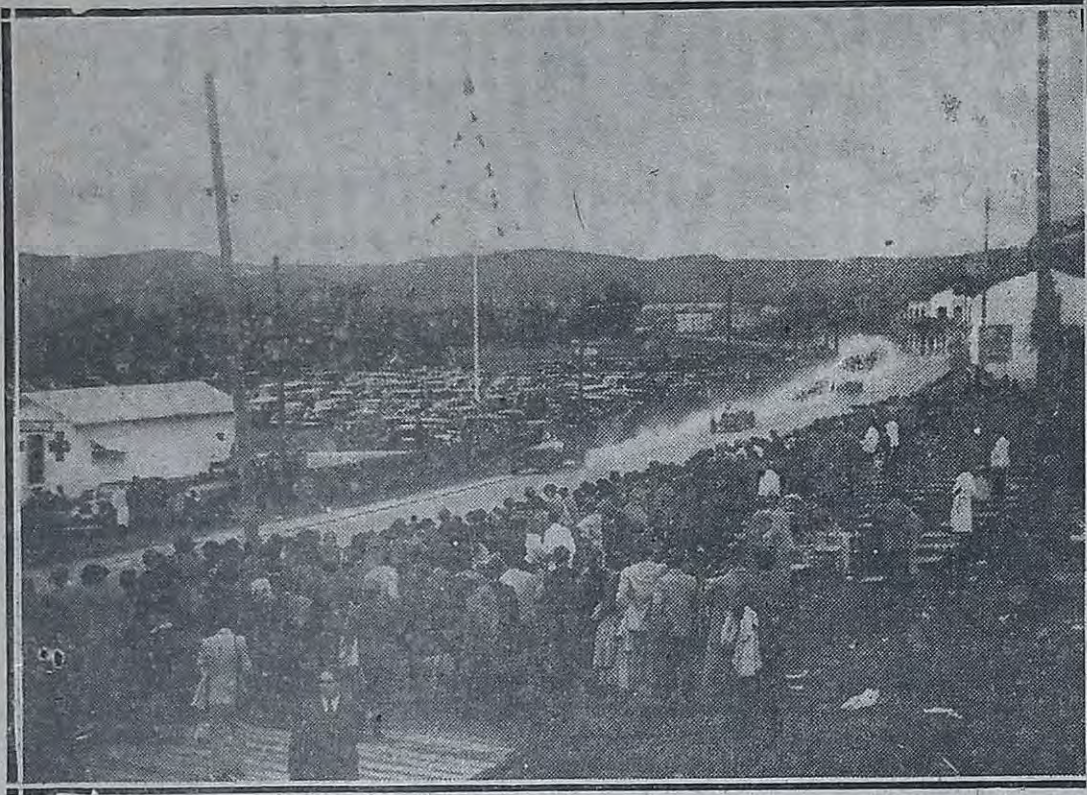
### J. LABAYEN

ESPECIALISTA EN ENFERMEDADES DE PULMON. ALAMEDA, 7. Tel. 1-53-69. SAN SEBASTIAN.

EL IX CIRCUITO DE LASARTE

Chiron gana el Gran Premio de España

Nuvolari y Chiron ofrecieron una encarnizada batalla. Un accidente sin gravedad obliga al bravo conductor italiano a abandonar la carrera...



Un momento de la carrera al pasar por las tribunas. — (Fot. Marín).

ANIMACION EXTRAORDINARIA

Si dijéramos que, con motivo de disputarse el IX Gran Premio, en el Circuito de Lasarte observamos mayor animación que en los celebrados anteriormente...

La primera vuelta, en cabeza Fagioli, seguida de Nuvolari, Chiron, Varzi, etcétera. Comienzan las paradas con Frankl; y poco después, Zehender.

Desde la vuelta diez han desaparecido de la carrera Zehender y Falchetto.

VEINTE VUELTAS

Acaba de empezar a llover. En la última vuelta que termina Tazio Nuvolari. La última, por eso, que se le ve en primer lugar. Van cubiertos 348 kilómetros y 300 metros.

- 1. Nuvolari, en 2 h. 21 m. 55 s.
2. Chiron, en 2-22-33.
3. Fagioli, en 2-26-35.
4. Varzi, en 2-30-11.
5. Etancelin, en 2-31-13.
6. Lehoux, en 2-32-25.
7. Dreyfus, en 2-42-49.
8. Wimille, en 2-43-10.
9. Zanelli.

VEINTICINCO VUELTAS

Se acerca el desenlace. Chiron, retirado Nuvolari, es el amo de la carrera. A las 25 vueltas, cuando van ya cubiertos 432 kilómetros y 875 metros, la clasificación es así:

- 1. Chiron, en 3 h. 6 m. 25 s.
2. Fagioli, en 3-10-41.
3. Varzi, en 3-20-18.
4. Lehoux, en 3-21-39.
5. Wimille, en 3-31-7.
6. Dreyfus, en 3-38-37.
7. Etancelin, en 3-38-11.

CLASIFICACION GENERAL

- 1. Luis Chiron, que ha dado las treinta vueltas al circuito (kilómetros 519.456), sobre "Alfa Romeo" en 3 horas, 50 minutos, 57 segundos y 4-10.
2. Luigi Fagioli, sobre "Alfa Romeo", en 3-55-21-8-10.
3. André Lehoux, sobre "Bugatti", en 4-12-49-8-10.
4. Achille Varzi, sobre "Bugatti", en 4-14-14-4-10.
5. Wimille, sobre "Alfa Romeo", en 4-15-57-4-10.
6. Dreyfus, sobre "Bugatti", a vuelta y media. Etancelin abandonó en su vuelta 28, cuando aún iba en cabeza de Dreyfus.

DOS VENCEDORES: NUVOLARI Y CHIRON



Nuvolari, hablando con nuestro colaborador "Meredith" — (Fot. Marín).

Unas primeras líneas para el Automóvil Club de Guipúzcoa. Han sido tantas las desazones, las dificultades, las diferencias que han tenido que salvar los dirigentes del benemérito organismo...

de este IX Gran Premio. El, hizo vibrar los corazones de 40 o 60.000 almas recordándonos uno que fué (Materassi) pero demostrando que el volante no tiene secretos para él, aunque Lasarte, el Buruntza hosco, frío, rencoroso, descorriera aquella cortina acusosa para perder a ese menudo y maravilloso atleta...



D. Manuel Reola, presidente del A. C. G., entregando el premio a Chiron. (Fot. Marín).

CIPRIANO

ESCURIET, VENCEDOR DE LA VUELTA A LEVANTE

Valencia.—Se ha disputado la última etapa de la Vuelta a Levante, sobre el recorrido Castellón-Valencia (118 kms.). El resultado ha sido: 1. Pou, en 4 h. 40 m. 2. Prior, en igual tiempo. 3. Alvarez, ídem. 4. Exequio, 28 corredores, entre los que se encontraban Carral, Cardona, Escuriel, Ezquerri y Bachero.

CLASIFICACION DE LA QUINTA VUELTA

- Después de cinco vueltas, cubiertos 80 kilómetros y 575 metros, la clasificación era la siguiente: 1. Nuvolari, en 34 m. 57 s. 2. Chiron, en 35-48. 3. Fagioli, en 36-18. 4. Taruffi, en 36-46. 5. Lehoux, en 36-59. 6. Varzi, en 37-14. 7. Etancelin, en 37-18. 8. Siena, en 39-8. 9. Dreyfus, en 39-9. 10. Zanelli, en 39-44. 11. Falchetto, en 39-58. 12. Wimille, en 40-59. 13. Zehender, en 41-45. 14. Frankl.

LA DECIMA VUELTA

- Clasificación oficial cuando los corredores habían ya cubierto 173 kilómetros y 150 metros: 1. Nuvolari, en 1 h. 9 m. 43 s. 2. Chiron, en 1-10-43. 3. Fagioli, en 1-11-54. 4. Taruffi, en 1-12-3. 5. Varzi, en 1-12-44. 6. Etancelin, en 1-13-8. 7. Lehoux, en 1-13-19. 8. Dreyfus, en 1-17-30. 9. Zanelli, en 1-18-34. 10. Falchetto, en 1-18-36. 11. Wimille, en 1-18-46. 12. Zehender.

MEDIA CARRERA

- Quince vueltas, mitad de la carrera: 259 kilómetros y 725 metros. Clasificación: 1. Nuvolari, en 1 h. 43 m. 27 s. 2. Chiron, en 1-45-5. 3. Fagioli, en 1-47-8. 4. Varzi, en 1-47-52. 5. Etancelin, en 1-49-24. 6. Lehoux, en 1-50-30. 7. Taruffi, en 1-55-29. 8. Dreyfus, en 1-55-25. 9. Wimille, en 1-55-50. 10. Zanelli, en 1-58-18.

Caja de Ahorros y Monte de Piedad Municipal de San Sebastián

SUBASTA DEL MES DE SEPTIEMBRE. Día 20. — EXPOSICION. Día 27. — VENTA DE ROPAS. Día 28. — VENTA DE COLOCHONES Y MUEBLES. Día 29. — VENTA DE ALFARJAS.

SALON NOVEDADES ACTUALIDADES

HOY, MARTES. CARRERAS DE AUTOMOVILES EN EL CIRCUITO DE LASARTE (San Sebastián). GRAN PREMIO DE ESPAÑA.

Y hablemos de esto. Fracaso de los «puro-ciclos» se ha dicho. El público no salió defraudado, pero quiso esperar más allá donde la mecánica (?) había dejado de hacer su juego. No era posible que Varzi, piloto que merodea a Nuvolari (y quizá le merece en alguna cualidad) anduviera como anduvo, tímido en la aceleración, escuchando a los individuales. Las causas habríamos de buscarlas no en el conductor, sino en el escarzo, y al no responder éste a lo que de él se esperaba, la lucha azul-roja dejó de existir, porque ni existió siquiera. Los escarzos no marchaban. ¿Por qué? Se ignoran, pero observemos que el gran Aquiles, el capitán de los «puros» de Molsheim, en sus primeras vueltas no bajó de los 7 m. 22 s., y sin embargo después, paulatinamente fué descendiendo a 6 m. 53 4/10 (en su vuelta más rápida) colocándose en cuarto lugar en la vuelta doce, dando la sensación de una táctica determinada. ¿Qué sucedió después, para que el «misterioso» abandonase esa fructuosa de acelerar subiendo nuevamente a los 7 m. 20 s.? Lo ignoramos. Conocemos a Varzi, sabiendo de sus posibilidades, no era el piloto quien fallaba. ¿La máquina? ¿O habías interés en que ésta no diera más de sí? Los comentarios, principalmente entre los entendidos... del lado contrario, por así decirlo, eran firmes, netamente definidos. Bugatti no anda, nos dijeron en un «stand». Ese 3 litros no es la mejor realización de Ettore, deberá reformarlo en otro. «C'est la mécanique, qui ne marche pas...» más allá.

Cinco corredores batieron el records de la vuelta. Por el orden: Nuvolari a 155 k. 757, en su 14; Chiron, a 152'400 en su 8; Varzi, a 150'600 en su 12; Etancelin en 148'440, en su 13; Lehoux, el veterano, a 148'200 en su 18 y Fagioli, a 147'715 en su 11. Esto quiere decir que Nuvolari hizo andar muy rápidos a todos. Incluso al viejo Lehoux, que con un «puro ciclo» no moderno, batió a los nuevos 3 litros que Bugatti había puesto esparzando en un resurgimiento de su industria del «crac» frente a los Italianos.

# El domingo se corrió el Circuito de Lasarte

## La carrera constituyó un enorme éxito y ha quedado consagrada como la mejor prueba de Europa

### Nuvolari, el gran corredor italiano, fué víctima de un accidente después de haber batido todos los «records» de Lasarte y pasado delante de las tribunas a 198 kilómetros

El «as» italiano sólo sufrió lesiones de poca importancia y una fuerte conmoción cerebral. Millares de personas presenciaron la carrera desde diferentes puntos. El aspecto de las tribunas era imponente. No puede calcularse el número de coches que entraron en San Sebastian entre el sábado y domingo. La lluvia vino a deslucir la prueba. Detalles de la carrera



Un aspecto de la explanada en la que se instalaron los coches de turismo de los concurrentes a las tribunas de Lasarte. El despeje de esta explanada duró más de tres horas, a pesar de la excelente organización y de los esfuerzos realizados por los agentes destinados a este servicio.

#### ANTES DE LA CARRERA

Gran éxito el alcanzado por el Automóvil Club con la carrera en la que se disputaba el Gran Premio de España. Millares de personas, centenares de automóviles, animación extraordinaria jamás conocida y una carrera llena de emociones.

Desde primera hora de la mañana se observó en la capital una concurrencia extraordinaria. Ya desde la noche anterior comenzaron a llegar centenares de automóviles de toda España y de Francia, Italia, Bélgica y otras naciones. Los garajes se vieron llenos y en las calles quedaron un sin fin de coches sin poder ser encerrados.

La concurrencia fué aumentando conforme iba avanzando la mañana, llegando a adquirir la ciudad un aspecto verdaderamente pintoresco.

Desde muy temprano comenzó a trasladarse la gente a diversos puntos con objeto de buscar lugares desde los cuales poder presenciar el paso de los corredores.

Orriamendi, Recalde, Bazkardo, los montes que rodean el Circuito se vieron cubiertos de gente que dispuesta a presenciar la carrera acudía llevando sus comidas a fin de no perder detalle.

Por la mañana el tiempo no se mostraba tan ingrato como el día anterior.

Por la carretera de Lasarte para las nueve de la mañana comenzaron a afluir coches de turismo y autocars en número considerable. Imposible calcular el número de automóviles que cruzaron la carretera de Lasarte durante el día de ayer.

Los tranvías de la Compañía de Tolosa marchaban atestados y asimismo los trenes de la Compañía de los Vascongados.

Lasarte presentaba a primera hora de la mañana un animadísimo aspecto.

A ambos lados de la carretera se situaron tribunas levantadas por particulares y puestos públicos.

Todo venía a demostrar el enorme interés de la carrera.

Fuerzas de miqueletes, guardia civil, Seguridad y Asalto se encargaron de mantener el orden en toda la carretera y en el interior del Circuito, juntamente con fuerzas de Artillería que se situaron por todo el terreno de la carrera a fin de evitar que el público incumpliera las órdenes emanadas de la autoridad.

#### SE CIERRA EL CIRCUITO

A las diez en punto de la mañana se cerró el Circuito. Y en honor a la verdad esta medida constituyó un gran acierto.

Mucha gente se quejaba de que el Circuito fuera cerrado tan temprano pero la práctica vino a demostrar que la medida adoptada por la Junta del Automóvil Club había sido acertadísima.

Para dicha hora se habían congregado en la carretera del Circuito centenares de automóviles y autobuses llevando gente para las tribunas y fué tal la aglomeración de coches a la citada hora que se tardó hora y media para la colocación de los mismos en la explanada amplia que da acceso a las tribunas.

Esto prueba de una manera que no admite dudas lo que antes decíamos.

Si el Circuito en lugar de cerrarse a las diez se cierra como en un principio se pensó a las once menos cuarto la carrera no hubiera podido empezar lo antes posible.

Desde la hora citada fué efectuándose el acceso por la carretera del Hipódromo entrando por Recalde.

#### LLEGA EL SEÑOR ALCALÁ ZAMORA

A las once y media de la mañana llegó al Hipódromo el señor Alcalá Zamora con su séquito formando una caravana de unos diez automóviles.

Acompañaban al presidente de la República el ministro de Jornada, el secretario general de la Presidencia, señor Sánchez Guerra, el jefe del cuarto militar contratramante señor Ruiz de Rebolledo, los ayudantes de S. E. don Juan Cueto, comandante de Carabineros y don Gumersindo Azcárate, capitán de corbeta; el introductor de embajadores, señor López Lago; el alcalde, el general Villabril; el gobernador civil señor Benzo; el comandante militar de la plaza, señor Legorburu; el jefe del gabinete de Prensa, señor Herrero y otras personalidades.

Entró el señor Alcalá Zamora en la tribuna a los acordes del Himno de Riego, oyéndose aplausos.

Fué recibido el presidente de la República por el presidente del Automóvil Club, señor Rezola y otros miembros de la directiva.

Seguidamente pasó a la tribuna, donde fué cumplimentado por varias personas.

#### LA CARRERA

Momentos después salió el coche piloto a recorrer el Circuito y a las doce menos cuarto fueron situándose los participantes en el lugar de la salida.

Al llegar Chirón al Circuito fué aplaudido especialmente por sus compatriotas.

Cuando entró el «idolo» Nuvolari de quien se habían contado tantas proezas fué también muy aplaudido. Se presentaban a tomar la salida catorce corredores, no haciéndolo Williams, Sartorio, Palacios, Grosch y Busienne.

Se colocan en disposición de participar en la gran carrera los corredores siguientes:

- Número 2. Zanelli, «Alfa Romeo».
- Núm. 6. Siena «Alfa Romeo».
- Núm. 8. Lehoux «Bugatti».
- Núm. 10. Fagioli, «Alfa Romeo».
- Núm. 18. Varzi, «Bugatti».
- Núm. 22. Etancelin, «Alfa Romeo».
- Núm. 24. Taruffi «Maseratti».
- Núm. 26. Dreyfus, «Bugatti».
- Núm. 28. Frank, «Bugatti».
- Núm. 30. Wimille, «Alfa Romeo».
- Núm. 32. Zehender, «Maseratti».
- Núm. 34. Falchetto, «Bugatti».
- Núm. 36. Nuvolari, «Maseratti».
- Núm. 38. Chiron, «Alfa Romeo».

#### LA SALIDA

Conforme va llegando la hora de dar comienzo a la carrera se va observando una gran expectación. Desde luego el público considera como favoritos a Nuvolari y Chiron, esperando que entre los dos se estable un verdadero duelo.

A las doce y cinco minutos el coche piloto situado delante de los coches participantes que se sitúan en el centro de la carretera arranca y tras él salen los «bóldos».

Al llegar frente a la tribuna en la cual se halla el Jurado se aparta el coche piloto y los corredores comienzan a carburar arrancando a una velocidad fantástica.

La salida es verdaderamente preciosa y el público prorrumpe en ovaciones.

Oímos decir a los periodistas extranjeros que vinieron a presenciar la carrera que la de Lasarte podía considerarse como la más importante de Europa.

La arrancada se hace quedando en primer término el veterano Lehoux quien toma el mando de todo el lote y cerrando el mismo marcha Dreyfus a cierta distancia.

Pronto se ve alcanzado Lehoux que queda rezagado y como se esperaba la lucha comienza a desarrollarse especialmente entre Nuvolari y Chiron.

El tiempo magnífico hace creer que en la carrera se han de desarrollar velocidades fantásticas. La carretera se encuentra en inmejorables condiciones.

El «speaker» señor Balanzategui anuncia el paso por Oriamendi de todos los corredores sin incidentes y marchando a la cabeza Fagioli.

#### LA PRIMERA VUELTA

Pronto, antes de lo que el público esperaba se anuncia en el «affichage» la llegada del primer corredor que finaliza la primera vuelta.

El movimiento es de enorme expectación. En la tribuna se promueve un pequeño alboroto porque mucha parte del público sin poder contenerse se pone en pie y los de las últimas filas protestan pidiendo que se sienten.

El primero en pasar ante las tribunas es Fagioli que marcha seguido de Nuvolari, Taruffi, Lehoux, Etancelin, Varzi, Zehender, Dreyfus, Falchetto, Wimille y Frankl por el orden citado.

Este último marcha bastante rezagado y se teme que no llegue a finalizar la prueba.

Al pasar por las tribunas Nuvolari va da muestras de querer ocupar el primer puesto y se lanza al ataque.

En esta primera vuelta Fagioli hizo 7 minutos y 22 segundos o sea una media de 141 kilómetros. No está mal para empezar.

#### NUVOLARI EL PRIMERO

Efectivamente, Nuvolari como ya se esperaba, apríeta y pasa a Fagioli ocupando el puesto de cabeza. Se lanza a una velocidad enorme y se adelanta. Chiron apríeta a su vez y pasa también a Fagioli colocándose en segundo lugar. Se entabla el duelo entre los dos «ases» del volante.

El anuncio de que los dos rivales se han colocado en cabeza es recibido con ansiedad en las tribunas.

Desde Oriamendi marcha Nuvolari en primer término.

Al finalizar la segunda vuelta y al entrar en las tribunas suenan los primeros aplausos de la carrera que son para Nuvolari que pasa a gran velocidad habiendo dejado rezagado algunos segundos a Chiron.

En tercer lugar pasa Fagioli y después Taruffi, Lehou, Varzi, Etancelin y demás corredores.

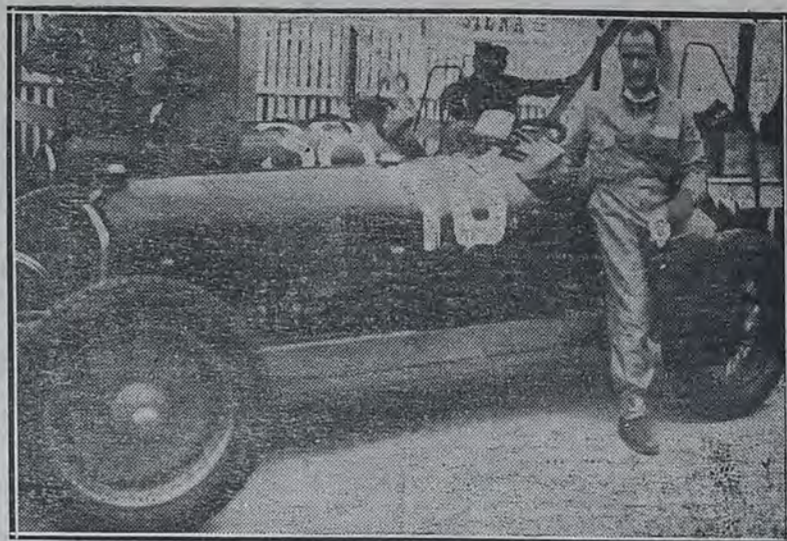
El speaker nos anuncia ya que la media desarrollada por Nuvolari en esta vuelta ha sido la de 145 kilómetros.

En la vuelta tercera Nuvolari sigue en cabeza y ganando terreno. La manera de actuar del italiano causa enorme sensación en el público. Cruza las tribunas a una velocidad fantástica desarrollando una marcha de 187 kilómetros con una media horaria de 149,181 kilómetros. Y esto en la tercera vuelta...

Chiron va quedando distanciado de su enemigo.

Nuvolari ha batido en esta vuelta el record del Circuito. Las restantes posiciones tampoco varían.

Zehender para en su stand para reparar y a la siguiente vuelta lo hace Wimille.



FAGIOLI que alcanzó el segundo puesto en la clasificación general del Circuito de Lasarte.

Las posiciones de los corredores no ha variado.

#### LA CLASIFICACION A LAS CINCO VUELTAS

Llega la quinta vuelta y Nuvolari sigue en cabeza y continúa ganando terreno.

La clasificación ahora es la siguiente:

1. Nuvolari, en 34 minutos 57 s.
2. Chiron, en 35 m. 48 s.
3. Fagioli, en 36 m. 18 s.
4. Taruffi, en 36 m. 46 s.
5. Lehoux, en 36 m. 59 s.
6. Varzi, en 37 m. 14 s.
7. Etancelin, en 37 m. 18 s.
8. Siena, en 39 m. 03 s.
9. Dreyfus, en 39-9.
10. Zanelli, en 39-44.
11. Falchetto, en 39-58.
12. Wimille, en 40-59.
13. Zehender, en 41-45.
14. Frankl.

#### SIGUE LA CARRERA

Ya el público pronostica que si no le ocurre un accidente el triunfo será de Nuvolari.

Chiron al ver las arrancadas de su contrario demuestra que no está dispuesto a dejarse vencer fácilmente y apríeta el acelerador alcanzando mayor velocidad y consiguiendo ganar diez segundos acortando la ventaja que le lleva Nuvolari.

Sin embargo éste parece que quiere sentar plaza de temerario y se lanza a una velocidad de 190 kilómetros por hora a su paso por las tribunas.

El público acoge esta hazaña que es anunciada por el speaker con una salva de aplausos.

El italiano va causando admiración. Por su parte Varzi parece mejorar de forma y alcanza mayor velocidad.

Comienzan las bajas. Siena se retira al llegar al stand y así anuncia el speaker.

A la hora de carrera o sea a la octava vuelta Nuvolari lleva a Chiron que le sigue en la clasificación 51 segundos.

En la clasificación hay algunas variaciones porque Varzi adelanta a Lehoux. Este con su viejo Bugatti está realizando una magnífica carrera.

#### LA CLASIFICACION A LAS DIEZ VUELTAS

1. Nuvolari, en 1 h. 9 m. 44 s.
2. Chiron, en 1 h. 10 m.
3. Fagioli, en 1-11-54.
4. Taruffi, en 1-12-3.
5. Varzi, en 1-12-44.
6. Etancelin, en 1-13-3.
7. Lehoux, en 1-13-19.
8. Dreyfus, en 1-17-30.

9. Zanelli, en 1-13-34.
10. Falchetto, en 1-18-56.
11. Wimille, en 1-18-46.
12. Zehender.

#### OTRA HAZAÑA DE NUVOLARI

Nuvolari efectúa otra nueva hazaña en la vuelta décima batiendo el record de la vuelta en el Circuito de Lasarte alcanzando una velocidad de 152,700 kilómetros por hora.

En la vuelta doce Nuvolari parece dispuesto a superarse bate nuevamente el record de la vuelta más rápida - una velocidad de 154 kilómetros por hora.

En la vuelta siguiente Nuvolari hace unas marcas fantásticas. Cubre la vuelta en 6 m. 22 s. o sea a una media horaria de 155 kilómetros.

Por delante de las tribunas causa la admiración del público al pasar a una velocidad de 198 kilómetros por hora.

Cuando el speaker anuncia esta hazaña del italiano el público que llenaba por completo las tribunas le hace objeto de una enorme ovación.

En el aprovisionamiento se detiene Lehoux quien invierte en la operación de abastecerse de carburante y aceite 27 segundos.

También oye cariñosos aplausos al enterarse el público por medio de Balanzategui de la rapidez en el aprovisionamiento.

Ahora Nuvolari a pesar de la ventaja alcanzada sobre su inmediato seguidor no cesa en su empeño y aplica el acelerador pasando como un rayo por las tribunas y en general por todo el circuito.

Deja señalado el record definitivo de la vuelta más rápida, que es el de 155,549 kilómetros de media horaria.

#### CLASIFICACION A LAS QUINCE VUELTAS

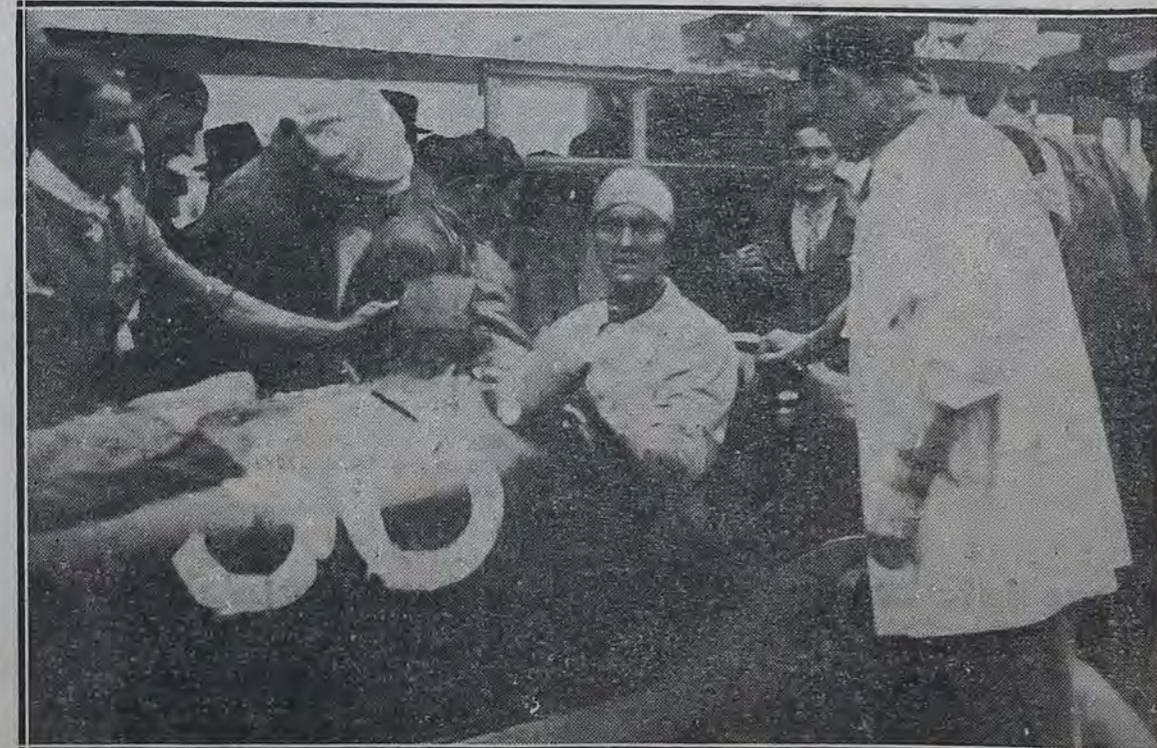
1. Nuvolari, en 1 h. 43 m. 27 s.
2. Chiron, en 1-45-5.
3. Fagioli, en 1-47-8.
4. Varzi, en 1-47-52.
5. Etancelin, en 1-48-24.
6. Lehoux, en 1-50-30.
7. Taruffi, en 1-55-29.
8. Dreyfus, en 1-55-35.
9. Wimille, en 1-55-56.
10. Zanelli, en 1-58-18.

#### LA LLUVIA

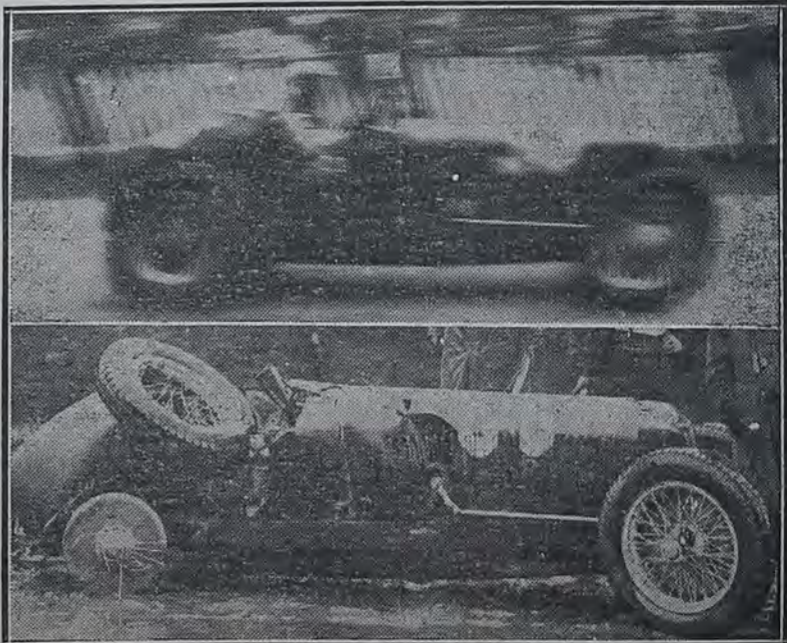
Son las dos de la tarde, cuando comienza a llover. Gran desilusión, porque el público teme que se estropee la carrera, porque ya no es posible de seguir.

En la vuelta catorce Nuvolari establece el record definitivo, que es el ya citado y en la vuelta 15 se detiene en el aprovisionamiento.

Tarda en avituallar 53 segundos y



CHIRON, el popular corredor francés que ayer por tercera vez consiguió vencer en la dura prueba del Circuito de Lasarte



(Arriba) - NUVOLARI, el «as» italia no que el domingo causó la admiración de los donostiaras y de cuantos presen ciaban la prueba automovilista, en el momento en que cruza las tribunas, al alcanzando la fantástica velocidad de 198 kilómetros por hora. (Abajo) - Estado en que quedó el «Maserati» del gran corredor italiano después del accidente en las cercanías de Oria.

# Movimiento obrero

## Solidaridad de Trabajadores Vascos

Muy grata impresión ha producido entre los solidarios el trabajo apareado en estas columnas referente a los frutos obtenidos con la Cooperativa de Consumo de Deusto, y para satisfacción de los lagunes que se nos han acercado solicitando detalles, continuaremos dando detalles del desarrollo que ha observado la mencionada Cooperativa, desde su fundación.

El 26 de febrero de 1917 dió comienzo a sus operaciones esta Cooperativa contando en su apertura con 117 asociados.

En los 16 años que lleva funcionando ha repartido entre sus asociados géneros por valor de 25.355.127,25 pesetas, obteniendo una utilidad o exceso de percepción de 2.116.874,50 pesetas.

Este exceso de percepción se ha distribuido en la siguiente forma:

En metálico a sus asociados ... ..	1.764.914,76
Fondos de reserva ... ..	211.687,45
Amortizaciones ... ..	140.272,29
Del balance publicado en la última Memoria entregamos los siguientes datos:	
<b>Activo:</b>	
Caja y Bancos ... ..	199.243,09
Inmuebles ... ..	210.727,34
Mercederías ... ..	196.623,81
Socios deudores ... ..	206.170,19
Valores, mobiliario, etc. ... ..	69.037,96
	<b>878.802,39</b>
<b>Pasivo:</b>	
Abastecedores ... ..	187.831,72
acreedores varios ... ..	27.558,20
Capital y reserva ... ..	417.021,48
Utilidades ... ..	246.390,99
	<b>878.802,39</b>

Ejemplo admirable el que nos dan estos modestos trabajadores de Deusto no contentos todavía con todo esto, han establecido un consultorio de especialidades en el primer piso del edificio social, dotándolo de los elementos más modernos que los médicos han considerado necesarios para la mejor defensa de la salud de los asociados y sus familiares.

Allí vimos aparatos de rayos X, diatermia y ultravioleta, mesas de operaciones e instrumental variadísimo.

Para que nada falte, han instalado también un dormitorio para casos de urgencia.

De acuerdo con las modernas exigencias sanitarias, los suelos son en su totalidad de goma y las paredes esmaltadas, sin adornos de ninguna clase, con objeto de que su limpieza sea rigurosa y fácil.

Además de las especialidades de nariz, garganta y oídos, ginecología y partos, oculista, vías urinarias, enfermedades de la infancia y medicina general, que se atiende diariamente en el consultorio a horas convenientes para los asociados, cuentan también con la colaboración de un prestigioso cirujano, en cuya clínica son tratados los asociados que de cirugía mayor precisan.

Tienen también establecido el servicio médico a domicilio, practicantes y comadronas, farmacia gratuita y subsidio en metálico en caso de enfermedad del cabeza de familia.

Esta admirable organización comenzó a funcionar en primero de abril y sus resultados globados durante los meses de abril, mayo y junio han sido los siguientes:

<b>Medicina general:</b>	
Asociados enfermos ... ..	266
Visitas efectuadas ... ..	1.364
Consultas ... ..	17
Intervenciones quirúrgicas ... ..	5
<b>Especialidades:</b>	
Enfermos reconocidos ... ..	234
Asistencias prestadas ... ..	565
Intervenciones quirúrgicas ... ..	35
Cirugía mayor ... ..	3

Este servicio se halla implantado con carácter definitivo, por acuerdo de la junta general ordinaria celebrada el pasado enero, a la que la Junta directiva presentó un reglamento provisional, que registró durante el año actual, hasta que la próxima junta general, por la experiencia adquirida durante este año, haga las modificaciones precisas y ponga en vigor el reglamento definitivo.

Dicha junta general estableció una cuota mensual de tres pesetas por cabeza de familia, y el déficit del servicio calculado en pesetas 30.000 para el primer año, que sea satisfecho con cargo a las utilidades que se obtengan.

Con motivo de la inauguración oficial del consultorio, he tenido ocasión de hablar con algunos directivos y asociados, y he quedado admirado del entusiasmo con que todos ellos me

hablaban de su obra y de las ventajas que les reportaba.

Un anciano, vestido con modesto traje de dril y alpargatas, me decía emocionado:

"Esto todo que usted ve y la casa en que estamos ahora y esos almacenes que se ven detrás y la panadería que está a continuación, es nuestro. Para colmo de felicidad, nos hacía falta que en la fábrica nos pusieran a seis días, y, seguramente, daríamos menos trabajo a los médicos, porque entonces habría menos anemia y, por lo tanto, menos enfermedades. No hay mejor reconstituyente que una buena chuleta".

¡Y pensar que la mayoría de los asociados de esta Cooperativa se encuentran como este anciano, trabajando cuatro días a la semana!

Así y todo, la Cooperativa ayuda a sus asociados en paro forzoso, mediante la apertura de un crédito modesto, con el cual puedan surtir de lo más esencial para subsistir, estando al mismo tiempo exentos del pago de cuota para que también a ellos alcancen los beneficios del consultorio.

Qué ejemplo más grande nos dan estos modestos obreros, que, con constancia y disciplina han llegado a poseer tal conjunto de servicios que hasta ahora eran privativos únicamente de las clases adineradas.

¡Este admirable servicio médico del consultorio de la Cooperativa de Deusto no podía extraer de estos asociados algo de ese entusiasmo cooperativista para inyectarlo entre nuestros solidarios, para que todas aquellas Cooperativas vascas en formación lleguen pronto a alcanzar el prestigio y la potencia económica de la de Deusto?

¡Solidarios donostiarra! En vuestras manos está el obtener estos mismos beneficios, que a todos interesan. Suscribid y enviad con toda urgencia los boletines a fin de que a la mayor brevedad posible podamos llegar a constituir otra Cooperativa que pueda seguir los pasos de la de Deusto. LA INAUGURACION DE "SOLIDARIDAD" EN TOLOSA

¡Solidarios de Euzkadi! Síntesis admirable, condensación acertada de los postulados del credo solidario, el lema que enarbolamos sobre el rojo fondo de nuestra bandera sindical "Unión obrera, fraternidad vasca". Pero, "obras son amores, que no bue-

nas razones". Obras; esto es: actuación, consecuencia, profesión de cuanto agrupados en derredor de nuestro lema, declaramos ser verdadero, justo y realizable. Y hoy en día que la corriente dominante nos arrastra a las grandes manifestaciones, al alarde callejero de las fuerzas organizadas; hoy, que para las masas —y notad que enfoco la cuestión al medio ambiente re la industrial villa tolosana— el contraste de las doctrinas y la cotización de los valores positivos de una organización se verifican en torno a la tribuna mitinesca; hoy, debemos hacer alarde en nuestra consecuente actuación, allí donde se nos requiere; por calles y plazas; a la faz de todo el mundo.

¡Lagunak! Fijad vuestra atención en la silueta que un local solidario vasco ofrece, al navegar con estassamente mil lagunes, entre el encrespado oleaje producido por el constante azotar de seis mil obreros hostiles a este penoso navegar de nuestra embarcación sindical cristiana y vasca. Tened fe, Meditad. Y sed dóciles a limpuiso de vuestros corazones. Tengo la convicción de que por imperativo de vuestra conciencia, determinaréis —si no lo habéis determinado ya— el responder al llamamiento que vuestros hermanos tolosarras os dedican.

¡El próximo domingo, día 1 de Octubre, a Tolosa!

¡Cueste lo que cueste! Y os lo digo con la debida ponderación de lo que un desplazamiento en las circunstancias imperantes supone. Os lo digo, a pesar de que en vuestros hogares diviso a punto de ser clavada, la espina de alguna ruda privación, por causa de vuestra leal correspondencia a nuestro insistente clamor. Y a pesar de todos los pesares os lo digo así, porque tengo la persuasión de que la magna jornada que el domingo forjéis en Tolosa dará presto lozanos y abundantes frutos.

¡Unión obrera!! ¡Fraternidad vasca!!  
¡Síntesis admirable del credo solidario!! Venid a practicarla a Tolosa. Fundiendonos en el abrazo fraterno que es prenda del triunfo de la Justicia, de la Paz y de la prosperidad de nuestros hijos.

Urkiu.

**F. LOIDI ZULAICA**  
ESPECIALISTA EN ENFERMEDADES DE LA PIEL Y SECRETAS  
Consultas de diez a una y de cuatro a siete  
ALAMEDA, 6. 1.º :: Teléfono 1-29-29



## COMPANIA NAVIERA SOTA Y AZNAR

servicio rápido semanal desde PASAJES a BARCELONA

CARGANDO EN PASAJES TODOS LOS MARTES Y MIERCOLES DE CADA SEMANA

El martes 26 y miércoles 27 del corriente cargará en Pasajes el buque-motor

## "ARAYA-MENDI"

Para los puertos de Santander, Muel, Vigo, Sevilla, Málaga, Almería, Alicante, Valencia, Tarragona y Barcelona y con transbordo para Algeciras, Adra, Gandía, Castellón y Casablanca.

NOTA. — La escala de Villagarcía alterna semanalmente con la de Vigo. Para flete e informes, dirigirse a sus Consignatarios

Hijo de Julián de Salazar, S. en C.

PASAJES TELEFONOS 50-27 y 51-22  
CARBONES NACIONALES Y EXTRANJEROS - AGENCIA DE ADUANAS

## CASA ANZIZU

Sección especializada en vestidos, jerseys, medias, sostenes, corsés, fajas ortopédicas, desde 30 PESETAS  
TODO SOBRE MEDIDA, EN 24 HORAS SAN MARTIN, 17

## ALKAR

MUEBLES, LAMPARAS, OBJETOS DE REGALO  
GUSTO, ORIGINALIDAD  
PRECIOS MUY CONVENIENTES  
IDIAQUEZ, 1, esquina Plaza Guipúzcoa Teléfono 12.448

## Academia y Colegio FIDES

A cargo de sacerdotes titulados

Clases particulares o colectivas, de Derecho, Filosofía y Letras.  
Bachi Ilerrato, Comercio y Primera Enseñanza.

CALLE TRUEBA, 15, entresuelo TELEFONO 16 055

## No deje de visitar APANENA, Mayor, 6

Inmenso surtido en jerseys de caballo y niño, a precios muy económicos  
MAYOR, 6 (Frente al Teatro Principal)

# ¿Sufre usted del estómago e intestinos?

# SERVETINAL

## GUMMÁ

Sigue el SERVETINAL apuntándose diariamente nuevos éxitos

He aquí la interesantísima carta que nos remite DON FLORENTINO DUQUE, de 34 años de edad, residente en ZORROZA (Bilbao), calle CASTREJANA, BARRIO DE TAPIA, núm. 12:

"Zorroza, 18 de julio de 1933.

Señor don A. Gummá. — BARCELONA.

Muy señor mío: Estas líneas no tienen otro objeto que testimoniarle mi agradecimiento por su maravilloso SERVETINAL. No es precisamente que yo sufra enfermedad alguna en el estómago, pero tuve un cólico muy fuerte que no podía detener, acompañado de intensos dolores en el vientre, experimentando la sensación de que los intestinos se quebraban; tenía un malestar general en todo el cuerpo, no pude dormir en tres noches consecutivas —¿qué hacer?—, los dolores de vientre arreciaban, y en estas circunstancias consulté a un amigo mío y me dijo que tomara el SERVETINAL, que el doctor de este pueblo le recetó a él y le fué muy bien.

En efecto, compré un frasco, tomé una cucharada y en seguida noté una gran mejoría: me entró un revolcón de tripas, pero sin dolor, fíjese bien, sólo con una cucharada. Aquella noche cesaron los dolores, se desataron aquellos terribles nudos, pude dormir bien, me desapareció todo el malestar que tenía en el cuerpo, y como seguí tomándolo hasta terminar el frasco, me hallo ya completamente bien, y satisfecho de haber conocido el SERVETINAL.

Yo lo veo todos los días anunciado en los periódicos, pero no le había dado importancia alguna. De todos modos yo creo que la mejor propaganda es la bondad y la eficacia del producto, es decir, el doctor lo recetó a mi amigo, éste me lo aconsejó a mí y yo lo recomendaré a todo el que yo sepa que sufre del estómago o que haya tenido un cólico, y así sucesivamente, porque resulta sencillamente eficaz.

Sin otra cosa que comunicarle y autorizándole para hacer de la presente el uso que crea más conveniente, le saluda su afmo. s. s. q. e. s. m., Firmado: FLORENTINO DUQUE."

Exigid el legítimo SERVETINAL y no admitáis sustituciones interesadas de escaso o nulo resultado

Precio: 5,80 Ptas. (Timbre 0,30) en Centros de Específicos y Farmacias y en Unión Farmacéutica Guipuzcoana.-SAN SEBASTIAN

# VINO ONA

## Fortifica

## Robustece

## Vigoriza

### Tónico fortificante y aperitivo excelente

**UN ÉXITO MÁS**  
 Don José Entrecanales, doctor en Medicina, director de la Gota de Leche y Consultorio de niños de pecho del Excelentísimo Ayuntamiento, médico de la Beneficencia Municipal, Director del Montepío de la Mujer que trabaja.  
 Certifica: Que ha ensayado el VINO ONA del Dr. Aristegui, en muchas ocasiones, habiendo obtenido con él magníficos resultados, en las madres débiles a las que fortifica notablemente, aumentándolas la riqueza de la leche en cantidad y calidad, favoreciendo y estimulando las funciones digestivas con aumento de apetito y desaparición de los fenómenos anexos a la debilidad, como son los vómitos, dolores de cabeza, tristeza, etc.  
 También en muchos casos de atonía nerviosa, con síntomas neurasténicos, he obtenido excelentes resultados.  
 Por todo lo cual considero que el VINO ONA, del Dr. Aristegui, debe figurar en primera línea por sus propiedades especialísimas de tónico fortificante y aperitivo.  
 Bilbao, octubre.  
 Dr. Entrecanales.

**CHOCOLATE MANÁ**  
**Elgorriaga**

#### EN LAS ENFERMEDADES NERVIOSAS

El distinguido doctor don Enrique de la Torre dice lo siguiente:  
 Muy señor mío: Habiendo ensayado su VINO ONA, tengo el gusto de manifestarle que me está dando magníficos resultados en las enfermedades nerviosas y de empobrecimiento de la sangre, siendo, por lo tanto, uno de los reconstituyentes de más valor y que seguiré empleando en mi clientela.  
 Madrid, diciembre.

Dr. Enrique de la Torre

### TENNIS

Hoy dará principio el Campeonato infantil de tenis, organizado por el Club de Ondarreta, con el siguiente orden de juego:  
**A LAS TRES:**  
 A. García Lago contra L. Pinurso.  
 T. Luca de Tena contra J. Borbón.  
 M. Elizaguirre contra A. Muguero.  
**A LAS CUATRO:**  
 Señorita P. Civera contra señorita M. Puysera.  
 J. Medina contra R. García Lago.  
 M. Medina contra A. Fernández de Córdoba.

### GOLF

**SEÑORA MUIR Y JOSE QUIROGA GANAN LA "COPA CAPITAN".** — **MANANA SE JUEGA LA "COPA MARLBOROUGH"**  
 Ayer tuvo lugar la final de esta interesante prueba que ha sido disputada, por jugadores de verdadera clase, como anteriormente se anunció. Después de unas eliminatorias en extremo competidas, quedaron finalistas en caballeros los señores Ignacio Aristegui y José Quiroga, dos 20 de handicap que nos hacían presumir un mano a mano emocionante, mas nos equivocamos y culpa de ello tiene el señor Quiroga, pues el simpático jugador, joven en estas lides, sacando a relucir todo su "stok" de buen juego, que lo venía reservando desde principios de verano, se impuso netamente y venció con suma facilidad por 8-7 a su rival, que no se hallaba tampoco en su plena forma, que había demostrado en los partidos anteriores y en los que logró vencer a jugadores de talla, tales como Cabeza de Vaca, Ugarte y Muir.  
 Bien se merece el señor Quiroga este justo primer premio a su constancia en los "links".  
 En señoras fué un final más competido y emocionante, pues la victoria estuvo en todo momento indecisa, imponiéndose en los últimos "holes" la señora de Muir sobre su rival, la señorita Beatriz Otañez, que por vez primera se presentaba en concursos, haciéndose acreedora a los más favorables elogios por su brillante clasificación e igual juego.  
 A los vencedores les fueron entregadas las dos preciosas copas destinadas, regalo de los señores duques de Arévalo del Rey.

**COPA "MARLBOROUGH"**  
 Mañana y en match - play se disputará esta importante copa, regalo de la acreditada casa de artículos ingleses Marlborough (Urbietta, 8, primero).  
 La preciosa copa, que se halla expuesta en el establecimiento Marlborough, ha llamado verdaderamente la atención de cuantos la han visto.  
 Las inscripciones van aumentando considerablemente, por lo que se espera que sea una de las más importantes e interesantes pruebas del año, por no decir la más. Mañana y en números sucesivos hablaremos de esta prueba, que merece la atención de los aficionados.

**Para unos damnificados**  
 La Federación Vizcaína de Remo ha acordado celebrar una regata de exhibición benéfica, en la que las señoras de la localidad, pertenecientes a las sociedades remeras, postularán a favor de las familias de los once remeros que perecieron en la catástrofe de Castro Urdiales a consecuencia del choque de los vapores "Izarra" y "Osasuna".  
 No consta que la Comisión organizadora vería con extraordinario agrado que acudieran al festival tripulaciones guipuzcoanas, que daría un mayor aliciente a la fiesta.  
 No dudamos tampoco que dada la finalidad de la fiesta náutica serán muchas las tripulaciones guipuzcoanas que se inscribirán para participar en la regata.  
 Esta prueba consistirá en un recorrido de una milla aproximadamente en línea recta, con salida de los diques hasta el Ayuntamiento, pudiendo participar en la misma yolas, bateles, traineras, etc.

### PELOTA

#### Gran éxito de Abrego-Ugarte

El juego de Mugueta, pleno de inteligencia, unióse perfectamente al seguro, potente y fácil de San Martín. Así a nadie extrañó el éxito de éstos sobre Larramendi y Abarizketa.  
 Las bien pensadas tiradas al rincón de Mugueta alternadas con un cruce y extensión adecuadas, hicieron cualec a sus antagonistas, entre los cuales el delantero mostró bastante inseguridad. San Martín siempre cubrió bien a su delantero y a veces mostró espléndido de situación y ataque.  
 El circuito automovilista trajo también hasta la catedral pelotística los ecos de su carrera famosa. Así aconteció que el enormísimo tráfico impidiera a Ostolaza su presentación a tiempo en la cancha. La empresa o intendencia, acaso mal informada, creyó ver la existencia de un accidente de automóvil en la rarísima incompetencia de Ostolaza y se dispuso la alteración del programa, jugando Izaguirre II e Iturrain contra Abrego y Abarizketa, mientras el "senado" hacía ostensible su desagrado y protesta.  
 No se hicieron apuestas en los escasos tantos jugados, y para bien de todos, apareció Ostolaza que, apuradísimo, pasó al cuarto y se vistió de blanco.  
 Con esto se suspendió el partido que habíase iniciado, jugándose el "bueno", al cual nos referimos más arriba.  
**EN EL MODERNO**  
 En el frontón Moderno se celebró ayer el partido de pelota a pala anunciado, viéndose la cancha muy concurrida.  
 Contendieron a pala Azurmendi y Pasaña contra Quinta IV y Abásolo.  
 El partido fué ganado por los primeros.  
**EN EL ASTELENA**  
 El domingo tuvo lugar la reapertura del clásico frontón Astelena, cerrado durante los meses estivales. Inmediatamente nos hemos encontrado, pues incluso las características cuanto lamentables gólicas también se mostraron reducidas, hostigadas por el temporal de lluvia reinante.  
 Contendieron Egui y Artamendi del tres contra Rubio y Atano II, del cuatro. El dinero de salida voceóse 20 a 14 favorable a los segundos, si bien en las igualadas de los dos primeros tantos se voceó a la par. El partido se resolvió pronto a favor de los favoritos, pues tras igualarse a 1, 2 y 5 se adelantaron resultados Rubio y Atano, llegando a los 22 tantos cuando sus contrarios no pasaban del viraje, esto es, del once. La primera decena acusó 10-8 favorable siempre a los vencedores. La nota destacada cortó a cargo de Atano II quien llevó a cabo una labor excelente, cuajando un partido magnífico de juego y regularidad. Colocó muy bien la pelota obligando a la débil izquierda de Artamendi, entregar premio samente, lo que era bien aprovechado por el Rubio, a formidable Kirru, quien hizo verdadero alarde de su toque violentísimo lanzado repetidas veces la pelota al rebote. Una de las veces fué tan tremendo el pelotazo que botándose en el ocho y medio se introdujo rápidamente en el escenario. Además hay que abonar en su haber los fantásticos saques que sacó a relucir. Satis tantos se agotó de saque, no obstante hacerlo del cuatro.  
 Por contra como casi siempre sucede los derrotados jugaron bastante mal. Artamendi voluntarioso cumplió bien dentro de su categoría, si bien fué netamente interior a Atano II. Egui tuvo otra actuación pobre ante el público.  
 En segundo partido Chicuri y Monasterio derrotaron a Zabaleta e Irujeta I, dejándoles en 18 para 22.

### El campeonato regional de Football

Zaragoza, 3 - Tolosa, 0  
 En el Stadium de Berazubi se celebró el domingo el partido de campeonato regional, comprendiendo los equipos del Tolosa y del Zaragoza.  
 En la primera mitad el juego resultó bastante nivelado, aun cuando se notó alguna presión por parte de los zaragozanos.  
 Urquiola, en una ocasión, estuvo a punto de marcar pero desperdició la ocasión.  
 La primera mitad terminó con el resultado de uno el Zaragoza y cero el Tolosa.  
 En la segunda mitad, la lluvia hizo que el partido careciera de interés, terminando el encuentro con el triunfo del Zaragoza por tres goals a cero.  
 Los forasteros lograron apuntarse dos tantos en la segunda mitad.  
**Logroño, 1 - Osasuna, 0**  
 En el campo de Las Gaitas tuvo lugar el partido de campeonato regional, comprendiendo los equipos del Logroño y del Osasuna.  
 Resultó un encuentro bastante interesante, consiguiendo ganar el equipo riojano por un tanto a cero.  
 En la segunda mitad Juliac consiguió el segundo tanto para su equipo, pero el árbitro anuló el goal.

### FUTBOL

#### Campeonatos regionales

Ayer se jugaron los anunciados partidos correspondientes a los campeonatos regionales, con los siguientes resultados:

Guipuzcoa, Navarra, Aragón: Tolosa-Zaragoza	0-3
Logroño-Osasuna	1-0
Vizcaya	
Arenas-Baracaldo	2-2
Erandio-Athletic	0-4
Murcia	
Murcia-Imperial	5-2
Cartagena - Gimnástica	4-0
Elche - Hércules	3-2
Asturias	
Oviedo - S. / ling	2-2
Gijón - Deportivo	4-3
Cantabria	
Eclipse - Racing	0-5
Castilla-Sur	
Sevilla - Betis	1-2
Athletic - Valladolid	3-1
Deportivo - Madrid	1-3
Cataluña	
Sabadell - Granollers	3-1
Badalona - Girona	2-3
Palafregell - Júpiter	0-0
Barcelona - Español	3-6
Gallia	
Unión - Eiríña	5-0
Racing-Celta	0-0

**HAMBURG-AMERIKA LINIE**  
 (COMPANIA HAMBURGUESA AMERICANA)  
 Servicios regulares por vapores rápidos de gran lujo a todas partes del mundo

**Próximas salidas de Puertos Españoles:**  
**Línea a Cuba y Méjico a la Habana, Veracruz y Tampico**  
 Motonave "ORINOCO" ... 22 de Septiembre, de Santander y Gijón.  
 ... 23 de Septiembre, de La Coruña y Vigo.

**Línea a la América Central a Barbados, Trinidad, La Guayra, Puerto Cabello, Curacao, Puerto Colombia, Cartagena, Cribatón, Puerto Limón y Puerto Barrios**  
 22 de Septiembre, de BILBAO Motonave "CORDILLERA"

**Línea a Sudamérica a puertos del Brasil, Montevideo y Buenos Aires**  
 Motonave "GENERAL OSORIO" ... 6 de Septiembre, de VIGO  
 Vapor "GENERAL ARTIGAS" ... 4 de Octubre, de VIGO  
 Vapor "GENERAL SAN MARTIN" ... 25 Octubre, de VIGO

Pidan prospectos descriptivos de los motonaves, así como toda clase de detalles e informes, a las Agencias de GUIPUZCOA y NAVARRA de LAS COMPANIAS HAMBURGUESAS DE NAVEGACION, S. A., Depósito de Carbones de Tenerife.  
 Feo. Gascue, 5 Teléfono 15-2-53 SAN SEBASTIAN

**Carrocerías "BRIZ"**  
 CONSTRUCCION Y REFORMA DE CARROCERIAS EN LINEAS MODERNAS  
 CONSULTEN PRECIOS.  
 USANDIZAGA, 17 Y 19. TELEFONO 1-30-58

**Doctor IRIGOYEN** MEDICO-DENTISTA  
 Fuentesrabia, 19

**DOCTOR ZUBIA** GARGANTA, NARIZ, OIDOS  
 LEGAZPI, 1, 3.

al partir es objeto de una cariñosa ovación.

También en esta vuelta se detiene Chiron, que tarda en aprovisionar 43 segundos, o sea, diez menos que su contrario.

Varzi, por no ser menos, se aprovisiona en 59 segundos.

En la vuelta 16 vuelve a detenerse Nuvolari, para apretar la bola de aceite. Pierde en la operación seis segundos.

Se detienen en la vuelta 16 Dreyfus y Etancelin, así como Taruffi.

En el pelotón de cabeza no hay cambios y Nuvolari, a pesar del tiempo perdido, lleva 45 segundos a Chiron.

Falchetto se retira a la vuelta 14. Y así llegamos a la vuelta 20, siendo la clasificación la siguiente:

CLASIFICACION EN LA VUELTA VEINTI  
1. Nuvolari; en 2 horas, 21 minutos y 55 segundos.

2. Chiron; en 2-22-3.  
3. Fagioli; 2-28-35.

4. Varzi; en 2-30-11.  
5. Etancelin; 2-31.

6. Lehoux; en 2-32-26.  
7. Dreyfus; en 2-42-49.

8. Wimille; en 2-43-10.  
9. Zanelli; en 3-5-30.

EL PRIMER ACCIDENTE  
Lueve torrencialmente y la pista queda en malas condiciones.

Nuvolari no se asusta y sigue alcanzando grandes velocidades.

En Irubide, Taruffi sufre un despiste y va a chocar contra una pared.

El speaker anuncia el accidente, agregando que el conductor ha resultado ileso.

La lluvia hace muy difícil la conducción de los coches y los patinazos se suceden.

EL ACCIDENTE A NUVOLARI  
Lleva ya el italiano Nuvolari la vuelta 21 y continúa en cabeza, ganando ventaja sobre Chiron.

Al llegar a las tribunas y tomar el último viraje, el auto de Nuvolari se despista y amenaza con irse sobre las tribunas, pero el gran corredor italiano logra sujetar el coche y no pasa nada.

Pasa por las tribunas y es objeto de nuevos aplausos.

Nada anuncian y hasta que la tabla de señales indica la llamada en el lugar señalado a Chiron.

La sorpresa en el público es grande, porque Chiron iba muy retrasado con relación a Nuvolari.

Momentos después, Balanzategui anuncia que Nuvolari, el líder de la carrera, ha sufrido un accidente en el kilómetro dos, o sea, cerca de Oría, habiendo quedado el coche destruido.

Luego vuelve a anunciar que el gran corredor italiano sufre una herida en la frente y otra en una pierna, ninguna de las cuales ofrece, afortunadamente, importancia.

Más tarde dice también que sale la ambulancia con medios para socorrer al corredor y minutos después agrega que Nuvolari ha quedado hospitalizado en Andoain.

El accidente ocurrió porque, a causa de un tremendo patinazo, el Maserati de Nuvolari cedió y fue a dar contra un terraplén, quedando el coche deshecho, sobre todo en la parte trasera, cuyas ruedas, así como el volante, quedaron hechos astillas.

Nuvolari se hallaba conmocionado y los primeros cuidados de los médicos fué el de procurar hacerle recobrar el conocimiento.

Desde el hospital de Andoain fué llevado Nuvolari en el coche ambulancia al hospitalillo del circuito, asistido por los doctores Martí, Santos, Tortosa y otros.

El speaker anuncia el traslado y pide al público un aplauso para el recordman del circuito de Lasarte.

El público responde con una ovación cerrada al ser sacado en una camilla el gran Nuvolari.

CLASIFICACION A LAS VEINTI-CINCO VUELTAS

1. Chiron, en 3 h. 6 m. 25 s.  
2. Fagioli en 3-10-41.

3. Varzi, en 3-20-18.  
4. Lehoux, en 3-21-39.

5. Wimille, en 3-31-7.  
6. Dreyfus, en 3-36-37.  
7. Etancelin, en 3-38-11.

Faltan Nuvolari y Zanelli de los que figuraban en la anterior clasificación.

CLASIFICACION A LAS VEINTI-OCHO VUELTAS  
1. Chiron, en 3-33-2.

2. Fagioli, 3-37-15.  
CLASIFICACION A LAS VEINTI-NOVE VUELTAS  
1. Chiron, 3-41-54.

2. Fagioli, 3-46-8.  
LA CARRERA PIERDE INTERES  
Ya desde este momento la carrera pierde interés.

El público ve la superioridad de Chiron sobre los demás.

Además se ha reducido la lucha a las marcas Alfa Romeo y Bugatti, porque con el accidente de Nuvolari han quedado descartados los Maseratis, toda vez que los otros dos corredores componentes del equipo se han retirado.

Chiron continúa hasta el final de la carrera en primer lugar y la velocidad en su vuelta más rápida fué de 148 kilómetros de media horaria.

Detrás parece tener el segundo puesto asegurado Fagioli, compañero de equipo de Chiron.

Y por el tercer puesto luchan los dos Bugattis de Lehoux y de Varzi.

Este parece sostenerse en el tercer puesto, pero Lehoux, con su "viejo" Bugatti, se le adelanta y ocupa el tercer lugar.

LA CLASIFICACION FINAL  
A las cuatro menos cuarto y en medio de una lluvia torrencial, termina la carrera con las treinta vueltas al circuito y un total de más de quinientos kilómetros.

En el A. C. G. se nos facilitó anoche la siguiente clasificación oficial del Gran Premio de España:

1. CHIRON (Alfa Romeo); en tres horas, 50 minutos, 57 segundos y 4-10. Velocidad media: 134,092 kilómetros. Copa de S. E. el Presidente de la República y veinte mil pesetas.

2. Fagioli (Alfa Romeo); 3-55-21; Velocidad media: 132,034 kilómetros. Copa de don Ramón Narváez y 10.000 pesetas.

3. Lehoux (Bugatti); en 4-12-49; Velocidad media, 123,043; cinco mil pesetas.

4. Varzi (Bugatti); en 4-14-14; Velocidad media 122,704. dos mil quinientas pesetas.

5. Wimille (Alfa Romeo); en cuatro horas, 15 m. 57 s. 4-10. Velocidad media; 121,745.

6. Dreyfus (Bugatti).  
Coche clasificado con la vuelta más rápida, CHIRON (Alfa Romeo), en seis minutos, 48 segundos, 4-10. Vuelta número 8. Velocidad media, 152,629; 500 pesetas.

Record del circuito: NUVOLARI; (Maserati); en 6 minutos, 40 segundos, y 2-10. Vuelta número 14. Velocidad media, 155,757; Copa de la Compañía de Seguros "Omnia" y 1.500 pesetas.

EL PRESIDENTE ENTREGA LA COPA  
Terminada la carrera, el presidente de la República llamó a su tribuna al corredor Chiron, haciéndole entrega de la Copa y 20.000 pesetas, importe del Gran Premio de España.

El corredor francés, que había sido ovacionado al atravesar la meta y al saltar del coche fué nuevamente aplaudido al recibir la Copa de manos del señor Alcalá Zamora.

ALBA Y ALCALA ZAMORA

Desde primera hora de la mañana llegó al circuito el ex-ministro señor Alba, quien permaneció en la tribuna presidencial bastante tiempo conversando con el señor Alcalá Zamora.

El señor Alba tuvo el cuidado de advertir a los periodistas que con objeto de evitar torcidos comentarios tenía que hacer constar que había estado con el presidente no en calidad de político sino como presidente del Automóvil Club de España y teniendo en cuenta que éste era el primer acto que se celebraba desde su elección.

UN ALMUERZO  
La Junta Directiva del Automóvil Club de Guipúzcoa obsequió al mediocita con un banquete al señor Alcalá Zamora, asistiendo también el ministro de Industria, el séquito presidencial, embajadores, autoridades y otras personalidades.

EL SENOR ALCALA ZAMORA SE RETIRA  
Terminada la carrera, el señor Alcalá Zamora se retiró de la tribuna presidencial a los acuerdos del H'mno Riego, oyéndose también aplausos al bajar de la tribuna y al partir el automóvil.

EMBOTELLAMIENTO DE COCHES  
La lluvia torrencial que cayó sin cesar durante unas horas, dejó la explanada en la que estaban colocados los coches en número de un millar completamente reblandecida, constituyendo una verdadera odisea el poder sacar los autos a la carretera.

Para ello se llegó a toda clase de medios. Brigadas de obreros, parejas de buyes y hasta tractores de artillería fueron empleados para la antes indicada operación.

El embotellamiento duró varias horas y al fin tras inusitados esfuerzos se consiguió despejar la situación.

Las fuerzas de la Guardia municipal al mando del jefe señor Vivar, la Guardia civil, los miqueletes, etc., realizaron esfuerzos considerables para organizar la circulación.

Cuando terminó la carrera salió una moto de miqueletes para recorrer el circuito, declarándolo abierto nuevamente.

DIVERSOS DETALLES  
La gente aguantó a pie firme la carrera, a pesar de la lluvia y no se movió de sus sitios hasta que finalizó la prueba. Esto comprueba una vez más el interés que había despertado la prueba de ayer.

Como detalle curioso diremos que en la gorra de Nuvolari, grabado, apareció el Sagrado Corazón de Jesús.

Por la noche el Automóvil Club obsequió con una cena a los periodistas locales, españoles y extranjeros que se sirvió en el "pueblo" de Ardatza.

Se sentaron a la mesa unos 30 comensales, ocupando la presidencia el antiguo corredor francés Thomas, que tenía a sus lados al "alcalde" de Ardatza y al speaker Balanzategui, popular alcalde de Elgoibar.

Durante la comida reinó franca camaradería y animación, terminando el ágape a media noche.

Discursaron periodistas donostiaras, madrileños, catalanes, franceses e italianos.

El señor Larrache envió a los periodistas una caja de champagna Ezkaba, obsequio que se agradeció extraordinariamente.

En el circuito la casa Clordia repartió unas bolsas muy útiles conteniendo lámparas, bloks, reglamentos, programas, etcétera, que resultó muy práctico para los periodistas.

EL EXITO DEL CIRCUITO  
Satisfecho puede estar el Automóvil Club de Guipúzcoa por el enorme éxito alcanzado por el noveno circuito automovilista de Lasarte. Logró no sólo atraer a sí a los mejores corredores europeos, sino que llegó a conseguir que la prueba del domingo fuera considerada como la más importante de Europa en 1933.

Pueden enorgullecerse los dirigentes del triunfo alcanzado. La organización impecable, sin faltar el menor detalle, la prontitud de los servicios, etc., hicieron que no se oyeran más que elogios para la entidad que ha sabido sacrificarse para dar un día grande, muy grande, a San Sebastián y Guipúzcoa.

De labios de periodistas extranjeros que han asistido a otras pruebas europeas, oímos decir que organización como la del domingo no la habían visto en ningún parte y agregaban: En este pueblo es donde se saben hacer bien las cosas.

Todos los elogios los trasladamos a la Juan del Automóvil Club, que es la única a la que han de alcanzar, seguros además de que el año próximo superará, si cabe, esa organización.

El pueblo donostiarra debe un homenaje a esos hombres que no han vacilado en hacer toda clase de sacrificios para dar a la ciudad un día como el del domingo. Si por la tarde no llega a llover...

Las tribunas presentaban un aspecto imponente. Jamás se han visto tan atestadas como el domingo. Las campas cercanas se veían llenas de gente. Familias enteras fueron a pasar el día de campo aprovechando la bondad del tiempo por la mañana y el interés despertado por la carrera.

Sería curioso poder saber el número exacto de automóviles que entraron en San Sebastián entre la noche del sábado y el domingo.

Si las autoridades municipales han hecho alguna estadística, procuraremos publicarla.

EL ACCIDENTE DE NUVOLARI  
Oímos decir a muchas personas conocedoras de estos asuntos, que Nuvolari salvó su vida gracias a la serenidad que demostró.

Cuando se dio cuenta del accidente metió la cabeza en el interior del coche y pudo conseguir así que el golpe se amortiguara.

El gran corredor italiano fué trasladado desde el hospitalillo del Circuito al Hotel María Cristina. Allí le vieron nuevamente los médicos y como continuaba amocionado, expusieron la opinión de que no se le llevara a su habitación en el ascensor, haciéndolo a hombros de varios enfermeros que le cuidaron desde el hospitalillo.

Desde luego las lesiones que presentaba el gran corredor no tenían importancia afortunadamente.

Hubo un momento al llegar Nuvolari al Hotel, que al ser conducido al ascensor sufrió un desvanecimiento cayendo sin conocimiento.

Hubo entonces alarmas, creyéndose que se trataba de algo grave, pero afortunadamente pronto pasaron los temores. Entonces fué cuando los médicos dispusieron que no fuera llevado en ascensor a las habitaciones que ocupa.

El corredor Nuvolari, herido anteayer en el Circuito de Lasarte, se hallaba ayer bastante mejorado, habiendo recibido algunas visitas.

Se calcula que acudieron ayer al Circuito más de 4.000 automóviles.

LA CLASIFICACION DE CADA CORREDOR  
NUVOLARI  
Dió sus primeras cinco vueltas en 24 minutos 57 segundos.

De la cinco a la diez, en 34' 46".  
De la diez a la quince, en 34' 16".  
De la quince a la veinte, en 38' 28".  
CHIRON

De una a cinco, 35' 48.  
De cinco a diez, 34' 55.

De diez a quince, 34' 22".  
De quince a veinte, 37' 28".  
De veinte a veinticinco, 43' 52".  
De veinticinco a treinta, 44' 32".  
FAGIOLI

De una a cinco, 36' 18".  
De cinco a diez, 35' 36".  
De diez a quince, 35' 14".  
De quince a veinte, 39' 27".  
De veinte a veinticinco, 44' 49 8-10.

LEHOUX  
De una a cinco, 36' 59".  
De cinco a diez, 36' 20".  
De diez a quince, 37' 11".  
De quince a veinte, 42' 45".  
De veinte a veinticinco, 49' 14".  
De veinticinco a treinta, 51' 10" 8-10.

ETANCELIN  
De una a cinco, 37' 18".  
De cinco a diez, 35' 45".  
De diez a quince, 35' 21".  
De quince a veinte, 42' 49".  
De veinte a veinticinco, 55' 57".

DREYFUS  
De una a cinco, 39' 9".  
De cinco a diez, 38' 21".  
De diez a quince, 38' 5".  
De quince a veinte, 47' 14".  
De veinte a veinticinco, 53' 48".

WIMILLE  
De una a cinco, 40' 59".  
De cinco a diez, 37' 47".  
De diez a quince, 37' 10".  
De quince a veinte, 45' 52".  
De veinte a veinticinco, 47' 57".  
De veinticinco a treinta, 54' 50" 4-10.

REPARTO DE PREMIOS  
Ayer tarde se celebró en los locales del Automóvil Club de Guipúzcoa la distribución de premios de la carrera automovilista del domingo.

El presidente del Club, señor Rezola, pronunció breves frases y en nombre del señor Alcalá Zamora hizo entrega al corredor Chiron, vencedor de la prueba, la copa del presidente de la República y 20.000 pesetas.

El corredor francés fué felicitudinamente.

A Fagioli se le entregaron 10.000 pesetas correspondiente al segundo premio, y a Lehoux 5.000 pesetas del tercer premio.

En los grupos de automovilistas se co-

mentaba ayer el fracaso experimentado por la marca Bugatti, haciendo destacar la nota de que el viejo corredor Lehoux lograra el tercer puesto con un Bugatti viejo, mientras que el afamado corredor Varzi, con su Bugatti nuevo, tenía que sucumbir ante aquél.

NUVOLARI A ITALIA  
El notable corredor italiano recibió ayer durante todo el día numerosas visitas.

A última hora de la tarde se encontraba en el lecho, pero sin fiebre, y notablemente mejorado, por fortuna.

Tenía vendadas la cabeza y la mano derecha, sitios en los que recibió las heridas.

Nuvolari se lamentaba del percance que le había privado de obtener un éxito grandísimo en la carrera del domingo.

Explicaba el hecho atribuyéndolo a estar mojada la pista a causa de la lluvia y patinar las ruedas, cosa que es inevitable en tiempo de lluvia y sobre todo, en las grandes velocidades.

El notable recordman de Lasarte se mostraba muy agradecido a las atenciones que venía recibiendo y de los cuidados del notable doctor que le asiste.

Tenía el propósito de salir hoy para su país si, como es de suponer, no experimenta ningún retraso su estado.

Nuvolari se encontraba rodeado de compañeros y amigos, así como de no pocos admiradores.

OTRAS NOTICIAS  
Las 17 primeras vueltas las dió Nuvolari a una velocidad media horaria de 147,500 kilómetros por hora.

Cuarto, Varzi. Obtiene 2.500 pesetas. A Nuvolari se le entregaron 1.500 pesetas y la copa de la Casa Omnia, destinada para el que diera la vuelta más rápida, alcanzando una velocidad de 155,500 kilómetros por hora.

Clínica estilográfica  
Reparación garantizada de plumas de todas marcas.

oro, piezas de recambio de toda clase de plumas. El especialista señor Manuel garantiza todas las reparaciones. Waterman's Swan Conklin y similares. URBIBETA 15 (Vaciador)

FUNDICION DE HIERRO MALEABLE AL CRISOL  
"AURRERA" S. A.  
Hierro coado. Talleres mecánicos. Fabricación de piezas, según planos y mod. e/os. E I B A E (GUIPUZCOA) TELEFONO NUMERO 29

"FAVERMAN"  
Camas turcas metálicas y somniers desde 25 ptas. Fábrica PEDRO EGAÑA, 8 SAN SEBASTIAN

Esta casa ha montado recientemente la maquinaria más moderna en el ramo, que la permite hacer el recauchutado en 48 horas, las reparaciones en 24 y las vulcanizaciones de cámaras en 15 minutos

Cauchutados Betikó  
Miracruz, 36. - Teléfono 1-38-17 SAN SEBASTIAN

Continúa con éxito  
Cada día más creciente la Gran Venta - Reclamo DE BLANCO y CAMISERIA  
Importantísimos descuentos  
Ropa blanca - Mantelería - Juegos de Cama Medias - Pañuelos - Encajes - Culottes - Tejidos - Camisas - Pyjamas - Corbatas Calcetines  
Equipos para novias y novios  
CASA EL ANDORRANO  
Garibay, 11 San Sebastián

Neveras «CISA» PRIMERA MARCA ESPAÑOLA  
Ventas al contado y a plazos, de DIEZ y VEINTE mensualidades  
"La Carrocería Infantil"  
SAN SEBASTIAN ALZA - INCHAURRÓNDO, Telf. 41-40  
Exposición: CASA AREIZAGA URBIBETA, 64

FARO contra niebla BOSCH  
En tiempo de niebla es indispensable un faro especial. Con un faro normal el haz luminoso es rechazado por la niebla hacia atrás deslumbrando al conductor. El faro contra niebla Bosch alumbrando el terreno por bajo la cortina de niebla, permite viajar rápidamente y sin peligro. Pida una demostración y se convencerá.  
De venta en todos los garages y talleres

Muebles Murguía  
FABRICA DE MUEBLES  
Talleres y Exposición en ZARAUZ  
Visite su Exposición en SAN SEBASTIAN  
Plaza de Guipúzcoa, 4  
PRECIOS DE FABRICA



AYER, EN EL AYUNTAMIENTO

El Ayuntamiento protesta enérgicamente contra los deseos del ministro de Hacienda de aumentar el precio del pan

Se promueve un largo debate sobre el abono al Automóvil Club del déficit de las pruebas del Circuito

Presidiendo el primer teniente de alcalde, señor Torrijos, y con asistencia de los concejales señores Batanero, Abrisqueta, Trecu, Aspiazú, San Martín, Pasamar, Mendiola, Olazola, Vidaurte, Anoceta, Andonaigui, Sotos, Zaldúa (A.), Torre, Echeverría, Martiarena, Iglesias, Ortega, Soraluze, Lonzalez, Mendizabal, Ostolaza, Fillo, Noya y Imaz, celebró ayer, a las seis y media de la tarde, sesión el Ayuntamiento.

Excusaron su asistencia los señores Lorea Peña y De la Cruz.

Se da lectura al acta de la sesión anterior y el señor Lonzalez pide que conste en acta su proposición de dimisión del Ayuntamiento para favorecer las gestiones de Irún en relación con los paquetes postales.

AGRADECIMIENTO

Se da lectura a un escrito del concejal Mariano Lasarte agradeciendo a la Corporación el acuerdo de pesame que le fué transmitido.

LA ELEVACION DEL PRECIO DEL PAN

También se lee un escrito de la Alcaldía de Palma de Mallorca solicitando se telegrafe al Gobierno interesando medidas que eviten el alza en el precio del pan.

El señor Echeverría, como miembro de la Junta de Abastos, lamenta la conducta seguida por el Gobierno con relación a este asunto, pues por disposición de 19 de enero fué suspendida la mencionada Junta en sus atribuciones y nombrada automáticamente otra integrada por trigueros, barineros y panaderos, bajo la presidencia del gobernador civil.

Esta Junta, en reunión celebrada el pasado miércoles, trató de la elevación del precio del pan en diez céntimos las tres libras y entendiéndose el señor Echeverría que no hay razón para tal elevación sugiriendo, por ello, las siguientes proposiciones de protesta:

Primera. — Que el Ayuntamiento de San Sebastián envíe un telegrama de protesta al ministro de Agricultura, respetuoso y enérgico a la vez, contra la promulgación del decreto de 19 de enero, artículo tercero, por considerarlo atentatorio al fuero económico del Municipio.

Y segunda. — Solicitar la derogación del mencionado decreto por ser lesivo a los intereses de los consumidores.

El señor Soraluze dice que antes de proceder a una discusión para la que los concejales no están preparados, debe pasar la cuestión a estudio de la Comisión de Abastos.

El señor Soraluze estima la cuestión de carácter urgentísimo y ofrece otra sugerencia, la de que se envíe un telegrama al ministro de Agricultura pidiendo la derogación del decreto y otro al alcalde, señor Sasain, que se halla en Madrid, para que éste solicite el apoyo de los municipios españoles en este asunto.

El señor Soraluze insiste en su criterio y el señor Torrijos cree que el Ayuntamiento debe salir en defensa de sus fueros.

Pregunta el señor Imaz si desde hoy se elevará el precio del pan, como parece acordado, y es contestado por el señor Torrijos diciéndole que por noticias indirectas se ha aplazado esta decisión.

Es aprobada la propuesta del señor Echeverría y en tal sentido se elevará un telegrama al ministro, adhiriéndose también en un todo a la propuesta del Ayuntamiento de Palma.

OTROS ASUNTOS

Se fija en ocho pesetas el tipo regulador del jornal medio de un bracero de esta ciudad.

Es aprobada la recaudación obtenida por el Instituto Municipal de Higiene, que se eleva a 2.491,50 pesetas.

También son aprobadas las nóminas de jornales y cuentas, que ascienden a 18.192,30 y 17.471 pesetas respectivamente.

LAS CUENTAS DE LAS ELECCIONES

Se da lectura al informe solicitado al secretario de la Junta del Censo sobre las investigaciones respecto a la procedencia de las cuentas y gastos realizados en las elecciones y se acuerda que quede ocho días sobre la mesa para estudio de los concejales.

El señor Imaz ruega que se pague a los obreros manuales el 50 por ciento de la labor realizada, con el fin de atender su difícil situación, y que no se abonen las horas extraordinarias como tales que figuran en una partida.

Así se acuerda.

INFORMES

DE LA ALCALDIA - PRESIDENCIA

Se da lectura a uno de la Alcaldía - presidencia proponiendo que se suscite cuestión de competencia en el pleito promovido por la Sociedad Inmobiliaria y del Gran Kursaal.

El señor Soraluze entiende que este asunto, de extraordinaria importancia, merece un detenido estudio y pide que quede sobre la mesa.

El señor Torrijos no admite tal proposición por los beneficios que irrogará al Ayuntamiento y pone a votación la urgencia del caso.

Votan en favor 17 concejales y en contra ocho.

El señor Soraluze cree que este asunto no debe ser solucionado por la vía judicial, lesiva para el Ayuntamiento, y dice que deseaba tener el tiempo suficiente para estudiar su viabilidad y hacer una proposición en ese sentido.

Sin más intervenciones se pone a votación el informe, que es aprobado por 20 votos contra cinco.

DE LA REPRESENTACION MUNICIPAL EN LA JUNTA DEL NUEVO HOSPITAL

Propónese en el informe se inviertan 45.000 pesetas de los fondos destinados a construcción del Hospital en la adquisición de terrenos dedicados a construcción del edificio de la Fundación Goyeneche.

Se trata de adquirir 15.000 metros contiguos al lugar donde ha de levantarse el nuevo hospital con el fin de poder destinárselos por la mencionada fundación a educación y tratamiento de niños anormales.

El señor Torrijos explica su voto en contra por entender que la fundación debía ser la que costeara esos terrenos, ya que dispone de dos y medio millones de pesetas.

Refuerza su argumentación con la visita de la representación que vino de Madrid a hacerse cargo de la parte del legado que le correspondía y que cobró sin inconveniente alguno, y entendiéndose que esa misma actitud debe adoptarse con el Ayuntamiento donostiarra.

El señor Iglesias también expone su voto en contra.

El señor Imaz entiende que el Ayuntamiento no debe estar obligado a pagar esa cantidad, y dirige unas preguntas a la Comisión.

El señor Trecu manifiesta que se trata de cuestiones distintas del informe presentado a aprobación.

El informe queda sobre la mesa hasta que se traiga otro contestando a las preguntas del señor Imaz.

DE LA COMISION DE OBRAS

Es aprobada la liquidación de la 15 semana de trabajos de desmonte de terrenos próximos a la Fábrica Municipal de Gas con arreglo a la siguiente nómina: U. G. T. y C. N. T., 3.125,24 pesetas; F. T. V., 2.078,63. Total, pesetas 5.203,87.

Se acuerda abonar la liquidación correspondiente a las obras de carpintería, carpintería, pintura, etc., del Teatro Principal, que se elevan a 165.826,87 pesetas.

También se acuerda abonar la liquidación de instalaciones eléctricas del citado teatro, por valor de 27.735,19 pesetas.

Se acuerda la adquisición de 300 toneladas de grava de Boueau (Bayona), en 14.350 pesetas.

Se da la baja definitiva en las obras del Ayuntamiento al obrero Francisco Recondo, por haber cumplido los 65 años de edad, el cual percibirá una jubilación de 0,50 pesetas diarias, ya que ha servido al Ayuntamiento menos de cinco años.

Se acuerda distribuir entre el personal del Cuerpo de Bomberos las gratificaciones que se han recibido durante los años 1932 y 1933, que se elevan a la suma de 4.173,99 pesetas.

Es autorizada doña Carmen Beñer para construir dos villas unidas por un muro medianil en el barrio de Ondarreta.

También se facilita a don Ascensio Lasarte construir un edificio para guardar muebles en el barrio de Egula.

DE LA COMISION DE GOBERNACION

Es aprobado un informe proponiendo se anuncie concurso para la confección y suministro de prendas de uniforme con destino a la Guardia Municipal.

Asimismo se aprueba otro para el suministro e instalación de un quemador de aceite pesado en la casa de baños de la calle Easo.

Queda ocho días sobre la mesa un informe solicitando se mantenga el actual estado de circulación, respetándose la dirección única en las vías en que está establecida.

DE LA COMISION DE ENSEÑANZAS

Se aprueba un informe proponiendo se conceda licencia de construcción solicitada por don Edmundo Louit.

Otro informe concediendo licencia de construcción a don José María Sorruégui corre la misma suerte.

ASUNTOS SOBRE LA MESA

Con el voto en contra del señor Pasamar se aprueba un informe denegando la reclamación del señor Tello en orden al suministro de calzado para los niños de las Escuelas Públicas.

Sin discusión alguna es aprobado otro de Fomento sobre el pago de la liquidación de la construcción de la escuela del Monte Urgull.

ABONO AL AUTOMOVIL CLUB DEL DEFICIT DE LAS PRUEBAS DEL CIRCUITO

Se pone a debate un informe de Fomento sobre la forma de abonar al Automóvil Club de Guipúzcoa el déficit de las pruebas del Circuito celebrado el pasado año.

El señor Soraluze hace historia del asunto extensamente, exponiendo que la importancia del circuito fué en consonancia con los gastos que hubo que realizar, lo cual implicó también un aumento de ingresos, por lo cual cree que deben abonarse al Automóvil Club las pesetas de déficit que tiene en la actualidad.

El señor Ortega se extraña de que el señor Soraluze no haya hecho constar en el informe un voto particular y dice que ello es debido a su ausencia sistemática a las sesiones de la Comisión.

No acepta la propuesta que plantea el señor Soraluze.

El señor Sotos, en un elocuente discurso, profundo en verdad en su carácter jurídico y bello en su forma, que nos vemos imposibilitados de transcribir por las enormes proporciones que va adquiriendo esta síntesis, expone su opinión en favor del Automóvil Club de Guipúzcoa.

Intervienen en pro y en contra los señores Torrijos, Soraluze, Imaz, Mendizabal, Ortega, y se pone por fin a votación la enmienda propuesta por los señores Soraluze, Sotos y Mendizabal.

Votan en contra los señores Torres, Batanero, Noya, Iglesias, Martiarena, Echeverría, Pasamar, Aspiazú, Torrijos, Ortega, Fillo, Anoceta, Andonaigui, Imaz y Olazola. En total, 15.

Y en favor, los señores Sotos, Lonzalez, Ostolaza, Mendizabal, Mendiola, Abrisqueta, San Martín, Soraluze, Trecu y Zaldúa. En total, 11.

Por votación invertida queda aprobado el informe.

Se abonarán, por tanto, solamente al

Automóvil Club las 4.500 pesetas que se proponen en este.

OCHO DIAS MAS

Queda por ocho días más sobre la mesa un informe de Gobernación sobre la adquisición del aparato de señales luminosas Electro - Matic.

El mismo rumbo toma otro de Mercados, Pescaderías y Mataderos presentando estados del movimiento habido en la Pescadería durante los años 1932 - 33.

RUEGOS Y PREGUNTAS

El señor Fillo, despliega sus labios para preguntar qué es de aquella Comisión de Responsabilidades que se nombró para juzgar las responsabilidades de los ediles nombrados por la dictadura.

El señor Torrijos dice que cree que el señor Paternina retiró las reclamaciones presentadas, pero con más seguridad le contestará en otra ocasión.

LAS GESTIONES REALIZADAS EN MADRID

Por último, el alcalde accidental da cuenta de la labor que ha realizado en Madrid el señor Zaldúa, sobre diversos asuntos pendientes de solución en los Ministerios de la capital de la República.

Va enumerando una por una las gestiones realizadas y las contestaciones que a ellas se le dieron, todas las cuales son satisfactorias.

Se aprueba esta labor y se levanta la sesión a las nueve y cuarto de la noche.



TOLOSA. - Momento de firmar en la casa del entusiasta deportista don Ramón Irazusta, el contrato entre el corredor Ezquerro y el representante de "L'Auto", M. Gervais, para formar parte del equipo peninsular que participará en la Vuelta de Francia de 1934.

VIDA LOCAL

Movimiento obrero

SOLICITUD DE PERMISO

El alcalde accidental señor Torrijos recibió ayer la visita de una comisión de profesoras y alumnas de la Escuela normal, quienes solicitaron autorización para realizar prácticas en la Casa-cuna y Asilo de Zorroaga.

GESTORES A MADRID

El presidente de la Diputación nos dijo ayer mañana que había presidido la reunión que celebró la Caja de Ahorros Provincial, que despachó asuntos de trámite.

Añadió que el gestor señor Andonaigui acompañado del secretario de la Diputación señor Barcáiztegui, salió en la tarde anterior con dirección a Madrid para unirse a la Comisión Vasco-navarra que allí se encuentra realizando diferentes gestiones, según acuerdo que se tomó en la reunión celebrada el pasado sábado en la Diputación y de la que ya tienen conocimiento nuestros lectores.

SOLICITUD DE APOYO

Había recibido el presidente de la Gestora la visita del alcalde de Beasain al que acompañaban los representantes de la fábrica de vagones de aquella villa y obreros de la misma, los cuales le dieron cuenta de la crisis actual que allí existe y que puede agravarse de no poner remedio con prontitud deseada.

Por ello solicitaron el apoyo moral de la Corporación Provincial y que se les cediera una dependencia de la Diputación para celebrar una asamblea.

LA LISTA DE LA GESTORA

El gobernador civil durante la mañana de ayer, realizó diversas gestiones, encaminadas, sin duda, a lograr un acoplamiento de gestores a la lista asbada.

Por ello conferenció con el señor Sotos, de la minoría de Acción Republicana, y con otras personas, razón por la cual no pudo recibir a los periodistas a los que envió recado con su

EL PRECIO DEL PAN

Ayer —agregó— se reunió la Comisión Provincial que entiende en la fijación del precio del pan con arreglo al decreto del Ministerio de Agricultura.

Se examinaron todos los antecedentes, viéndose por ellos que el precio de las harinas es el de 70 pesetas los cien kilos, con lo cual resulta que el precio del pan de familia tendría que ser de 76 céntimos kilo.

Pero hay que tener en cuenta que el decreto sólo autoriza el aumento máximo de cinco céntimos sobre el precio actual, por lo cual habría que señalar el de 75 céntimos kilo, precio que pareció excesivo a la Junta.

Los panaderos estimaron que en la capital y en los pueblos limítrofes no debía elevarse el precio del pan llamado de familia, toda vez que los industriales tenían su compensación en el llamado de lujo, pero que el aumento debía afectar a los demás pueblos guipuzcoanos en los que la venta del artículo de lujo era escasa y, por tanto, no había compensación.

Se consultó el caso con el Ministerio de Agricultura y quedó acordado que en la capital y pueblos limítrofes no sea aumentado el precio de pan de familia y que en los demás sufra una elevación de cinco céntimos en kilo. Por tanto, en esos pueblos se venderá el kilo de pan a 70 céntimos kilo.

Por todo lo expuesto, durante el mes de Febrero y a partir del día 5, porque antes hay que realizar diversas opera-

secretario particular diciéndoles que todavía no tenía formada la lista de la nueva Comisión Gestora, esperando darla a la publicidad en el momento que lograra terminarla.

LA COMISION DE BEASAIN

El gobernador civil hablando por la noche con los periodistas manifestó que había tratado con la comisión de Beasain que vino a darle cuenta de la crisis de trabajo existente en aquella villa de la forma en que podrá solucionarse allí. Los comisionados le dieron cuenta de los remedios que pueden existir para acabar con la crisis que viene padeciendo Beasain desde hace tiempo.

El señor Muga les pidió que le enviaran un esquema con las principales bases a fin de poder apoyarlas cerca del Gobierno.

CONFLICTOS OBREROS

Después dijo el gobernador que había quedado resuelto el conflicto planteado entre la Compañía del Ferrocarril de la Frontera y los empleados. Una de las bases se ha resuelto con arreglo a las peticiones de los obreros y las restantes serán discutidas entre patronos, obreros y autoridad en una reunión que volverá a celebrarse hoy.

También lleva camino de solución un conflicto planteado por los pesqueros de Pasajes, a causa de las diferencias que tienen con los armadores acerca de la semana de vacaciones.

Los pesqueros querían declarar la huelga dejando de salir los barcos anoche mismo, pero se ha logrado que desistan de esta actitud.

Después de las entrevistas celebradas con los armadores, se ha logrado que éstos comiencen dando vacaciones al personal llamado de cargo, es decir, a patronos, contra maestros, maquinistas y fogoneros. Como éstos tienen que ser sustituidos necesariamente, se aprovecharán estos días para seguir estudiando el asunto y mañana se reunirá el Jurado Mixto, que después de oír a las dos partes, adoptará una resolución definitiva. Si hay unanimidad nada habrá que hacer, pero si no existe esa unanimidad, los disconformes podrán acudir en recurso al Ministerio del Trabajo.

SOLIDARIDAD DE TRABAJADORES VASCOS. - GREMIO DE CANTEROS (Sección de San Sebastián)

A todos los afiliados a la Agrupación de Obreros Vascos Canteros de San Sebastián, se les convoca a Junta General que se celebrará a las siete y media de la tarde, del día 2 de febrero de 1934 para tratar del siguiente orden del día:

1. Lectura del acta anterior.
2. Liquidación de cuentas.
3. Nombres de cargos.
4. Proposiciones.

Se solicita la más puntual asistencia. SOLIDARIDAD DE OBREROS VASCOS DE TOLOSA (Sección de la madera)

Esta Agrupación celebrará hoy día 1 de febrero, a las ocho de la noche, la asamblea general del año, siendo los asuntos a tratar los siguientes:

1. Lectura del acta anterior.
2. Presentación de cuentas.
3. Renovación de cargos.
4. Proposiciones generales.

Se solicita acudan todos dado el interés de la reunión. — El Secretario, SOLIDARIDAD DE TRABAJADORES VASCOS

Se convoca a Junta general extraordinaria, a todos los delegados de las diversas agrupaciones que componen la Federación de Donostia, a una reunión que se celebrará el viernes 2 de los corrientes a las siete y media de la noche en nuestro domicilio social, Narrika 33, primero.

Se ruega la más puntual asistencia, por ser de sumo interés los asuntos a tratar.

Por la Federación Local de Donostia, El Secretario, SOLIDARIDAD DE TRABAJADORES VASCOS DE DONOSTIA

Comité de socorro pro-fallecimiento

Ponemos en conocimiento a los afiliados a esta Sección, que ha fallecido el lagun José Izaguirre Chapartegui (G. B.), de Tolosa, por cuya razón se pasará a cobrar los sellos correspondientes.

“La Nueva Bretaña”

LIQUIDA Y CIERRA SU ESTABLECIMIENTO EN FECHA MUY PROXIMA

Por lo tanto, desde hoy SALDA todas las existencias de muebles y aparatos de luz, etc. &c.

Preferible cederlo todo a una mano. Frente al Gran Kursaal

ciones, el kilo de pan de familia se venderá a 65 céntimos en San Sebastián, Alza, Pasajes, Rentería, Oyarzun, Lezo, Astigarraga, Ijasarte, Hernani, Urnieta, Usurbil y Orlo.

En el resto de Guipúzcoa se venderá a 70 céntimos kilo.

# carnet político

## PARTIDO NACIONALISTA VASCO

### REVISION DEL CENSO ELECTORAL

GARRANTZI AUNDIKOA

IMPORTANTISIMO

Egun abetan, Udal - etxean, auteskuntietako izen - lerrokadak ikusteko jarriak egongo dira.

Garrantzi aundikoa da abertzale guztiak begiratzea bere izenak ondo idatziz arkitzen diran, eta izen - lerrokadetan jarriak dauden.

1933ko jorrailaren 15 arte, 23 urte bete eta Donostian urtebete daramaten guztien izenak jarriak egon bear dute.

Zuzen - eskaera egin bearrean arkitzen diran guztiak betoz gure idazkaritzara (Eparantz Zarra, 7, leengo bizitza) eta bertan argi esango zale jakin - bear guztiak.

[Abertzaleak, ez utzi izen - lerrokadak ikusi gabe, eta guztiok atoste gure idazkaritzara!

Arren da arren eskatzen zaizue.

DONOSTI BURU BATZARRA

Estos días están expuestas, en la Casa Consistorial, las listas electorales, altas y bajas.

Es de suma trascendencia que todos los afiliados y simpatizantes comprueben, personalmente, si están incluidos en las citadas listas, en las que deben hallarse cuantos cumplan los 23 años antes de 15 de abril de 1935 y lleven, por lo menos, un año de residencia en esta ciudad.

Todo aquél que tenga alguna reclamación que presentar, sea por omisión o por errores en las listas, puede pasar por las oficinas de este Donosti Buru Batzarra (Plaza de la Alameda, 7, entresuelo) cualquier día laborable, de siete y media a diez de la noche, donde se les facilitará cuantos datos precisos y se recibirán encargos para presentar las oportunas reclamaciones.

[Afiliados, no dejéis de revisar las listas, y pasad todos por nuestra oficina (Plaza de la Alameda, 7, entresuelo).

DONOSTI BURU BATZARRA

### Idiakez'en auziaren ordaintzarako

Gipuzko Buru Batzarrak il onen 13' gafaen egin zuen delari erantzunaz Uri Buru Batza guztiak euren ardieak iriki dituzte Idiakez'en auziak ekafiko dizkigen eman-beafak ordaintzeko.

Erki Buru Batzarraren nala lenbaitlen betetzeko ardie oek aldakin las- tefena itxi bitex, eta arpidaren diruz- ta guztiak blaidu itzazute Gipuzko Idazkaritza ontera.

Gal onek garrantzi aundia izanik Uri Buru Batza guztiak ipiri bezate bere gan begirapenik aundienak, eta aurtetik adierazten zaite ardie au emaitza txikiak eta arpidedun asko dituz- larik ez ditugula izen guztiak izapafin- gian agertuko balizk efi bakoitzaren emaitza.

Lendik, 87 laurleko.

Gipuzko Idazkaritza'n: Sra. de Er- nandorena; señoita Isabelita de Al- bea; palz batek; Poxpolin zalek; Liza- sotar Imanol; Afatibel'dar Imanol; Afatibel'dar Kepa; Ugartetxea'tar Do- nata; Ugartetxea'tar Afetia'tar Jule; José Horn y Arelliza; Toribia Eiorza; Maria Jesús Olivares; Concepción Zu- biaga; Cien vascos residentes en Ma- drid; Felipe Araiko; Esteban Ajuria; Lizafaga'tar Sabin; Otamendit'ar Be- nifite; Alegi'ko emakume bat; Berako- etxea'tar Miren; Vicente San Julián; Juan San Julián; Iturbet'ar Eñaimun- de; Etxezarreta'tar Joseba Mirena; To- más Urbina y señoira; Eusebio Igarza- bal; Juan de Olazola; J. I.; X. X.; Go- yaren Olivares'tar Koldobike; X. X. Danak, 65,50 laurleko.

Pasal Zabale'ko Batzokia'n: Martín de Uranga; Joaquín de Ago-

te; Luis de la Meta; Florencio Zabele- g; Julián Erziberga; Gregorio Uren- zabal; Pedro Bengoetxea; Manuel de Garbizu; Francisco Otaegi; Angel Ota- gi; José Carrera; Juan Mendizábal; Buenaventura Ezeiza; Vicente Etxen- que; Jesús Oyarzabal; Miguel Erziben- goa; Ignacio Erzibengoa; Angel Beras- ategi; Felipe Gazteluñutia; Fernando Elorduy; Miguel Elosegi; José M. de Landa; Isidro Labaka; José de Laba- ka; Juan M. de Etxezarreta; Isaac Oyar zabal; Fernando Eñola; Francisco Itur- be; Juan Arabolaza; Ignacio Camilo; Antonio Beloki; José Oyarbide; José Kortajarena; Tiburcio Eñaña; Grego- rio Eparza; Andoni Bofas; Juan Gó- mez Jáuregi; Elisa Eparza; Andrés Antamendi; Manolo Garbizu; Añrea Ibarzabal; Mercedes Ibarzabal; Un Pa- triota; Victoria Araiztegi; Isabel Araiz- tegi; Justa Araiztegi; María Eñola; Ramonita Otaegi; Carmen Otaegi; An- drés Elosegi; Adolfo Letamendia; Pe- dro Landa; Pepita Landa; Modesta Eñola; Carmen Igarzabal; Una patrio- ta. Danak, 28 laurleko.

Pasal Donibane'ko Batzokia'n: Arana'tar Anakilda; Olazregi'tar Gotzon; Teleria'tar Peli; Sistiaga'tar Jon Joseba; Camarata'tar Imanol; Ba- surko'tar Josu; Manizidori'tar Joseba; Goitegi'tar Markelín; Retege'tar Ando- ni; Mora'tar Joseba Miren; Garbizu'tar Joseba; Oliva'tar Markel; Retege'tar Jon Joseba; Sistiaga'tar Imanol; Ara- na'tar Kepa; Trezet'tar Andoni; Le- gorburu'tar Binjen; Agirigomezkorta- tar Binjen; Golkoetxea'tar Telespor; Etxezarreta'tar Sebasen; Sistiaga'tar Sibi-ri; Irigaray'tar Jon; Otegi'tar Osa- ma; Agirigomezkorta'tar Domeka; Oza- zregi'tar Eñobusten; Camara'tar Per- derika; Laboa'tar Edorta; Laboa'tar Andoni; Laboa'tar Todor; Puy'tar Pul- gentzi; Olazregi'tar Jokin; Taboaga- tar Toma; Olazregi'tar Imanol; Man- zisidori'tar Laurentzi; Puy'tar Adrian; Zufiria'tar Jon; Otero'tar Kamu; Ga- rrayalde'tar Idor. Danak, 19 laurleko.

Lafinaga espetzeko Eusko Batzoki' tik:

Valentín de Elexalde; Felix de Ma- rina; Pedro de Basaldúa; Valentín de Altona; Juan de Eskauriza; Serapio de Fuentes; José M. de Veasgo; Emilio de Bafenetxea; Agustín de Saratxo; Cándido de Aspirtarte; Severino de Diaz, Sabino de Jáuregi; Sabino A. Lafinaga; Juan de Ufütia; G-naro de Burutxaga; Víctor de Alonso; Julián de Zubia; Gumersindo de Gezala; Jaime de Billar- mar; Tiburcio de Zárate; Miguel de Etxezarreta; José de Castela; Leonardo Agiribetia; Juan de Berasategi; Julián de Tambó; Agustín de Príncipe; Sera- pio de San Nicolás; Cecilio de Largotia. Danak, 14 laurleko.

Donosti'ko E. A. B.n: Bañola'tar Jone; Zeberio'tar Jone; Teleria'tar Bitore; Goenaga'tar Igone; Zubeldia'tar Miren Guruzte; Afari- eta'tar Joseba Mirena; Agiré'tar Tere- se; Carmen Leclercq; Aitstaran'dar Joseba; Ganuza'tar Malencho; Sase'ta- tar Miren Eskarne; Petra Sánchez Oyanguren; María M. de Askue; Flo- ra Mintegiaga; Pepita Txintxurleta; Juana Ezeiza; Carmen Ezeiza; Jesusa Bañena; María Teresa Bañena; Ramo- nita Bañena; Carmen Bañena; Josefa Bañena; Beatriz Rodríguez; Asunción Rodríguez; María Sasiainbañena; Jus- tina Zubiaute; Hipólita Sasiainbañena; Josefa Jáuregi; Rafaela A. de San Se- bastián; Antonia A. de Castro; Pepita A. de Zafanz; Felisa Aretioaurtena; María Dolores Pujol; señoira de Aran- buru; Margarita Aramburu; Viuda de Aramburu; Lorenzo Artega; Manuela Garmendia; Nemesio Zafanz; Lorenzo San Sebastián; Consuelo Bidaigor; Pe- pita Oyaneider; Gregoria Lizafalde; Carmen Bejarano; María A. de Goena- ga; Margarita Beldafain; Pepe Esnao- la; Concepción Loinaz; Conchita Es- naola; Metxe Bañola; Maritxu Bañola; Dunixi Lafinaga; Manuela Ayes- tarán; Irene E. de Imaz; María A. vi- dua de Zumalakategi; Ufeta'tar Miren; Ufeta'tar Karmele; Ufeta'tar Agurte; Zulaika'tar Miren; María Rosario Go- rosabel; María Luisa Alzaga; María del Coro Alzaga; María Teresa Ortega; Josefina Afeta; Jesusa Afeta; Isabel Urkia; Alejandrina de Lizafalde; se- ñora de García Elustondo; Agustín de Goenaga; Izar de Muxika; M. S. de Lafinaga; señoira de Rezola; Don An- tonio de Rezola; María de Rezola; Ari- cano de Rezola, X. X., X. X.; Danak, 38,50 laurleko.

Antigu'ko Eusko Gaztedia'n (biga- fen zefenda): Moullan'dar Demetri; Lafa'tar Ima- nol; Zelarain'dar Mikel; Urkizara'tar Joseba; Abertzale bat; Alkain'dar Pan- tzeska; Maritxalar'tar Felisa; Alkain- dar Eñosi; Olasagasti'tar Miren; Bu- janda'tar Miren Koldobike; Etxenike- tar Armando; Berakoetxea'tar Ando- ni; Bujanda'tar Eñoskenti; Olasaga- sti'tar Joseba; Atar M.; Alkain'dar Imanol; Alkain'dar Silvestre; Alkain- dar Miren; Alkain'dar Simona; Gar- mendia'tar Jone; Alkain'dar Sebas- tene; Erauzeta'tar Andoni; Itufio'tar Joseba Mirena; Azurmendi'tar Jon Jo- seba; Azurmendi'tar Joseba Koldobika; Zaldúa'tar Sibi-ri; Suki'tar Binjen; Lizarza'tar Andoni; Alkain'dar Sebas- tene; Berazartua'tar Miren Josune; Berazartua'tar Miren Pilare; Anabit- zeta'tar Miren; Zaldúa'tar Izar; Zal- dua'tar Maki; Zaldúa'tar Miren Be- sofe; Zaldúa'tar Joseba Miren; Zal- dua'tar Miren Aranzazu; Zaldúa'tar Miren Guadalupe; Izkierdo'tar Satur- nino; Txublopeto euskeldun bat; Al- tuna'tar Joseba Mirena; Arzelus'tar Mi- kel; Arzelus'tar Marina; Arzelus'tar Nekane; Izar'tar Pantzeska; Eñaña- tar Karmele; Etxenike'tar Endika; Ar- tola'tar Andone; Amiano'tar Joseba;

### Mitin naciona- lista en Fuenterrabía

El próximo domingo, 4 de Febrero, a las cinco de la tarde, en el Gara- je "Soropu".

DON DONATO DE UGARTETXEA. GIPUZKO-IDAZKARITZA.

### Donostiko Eusko Gaztedia Coros de Santa Agueda

Faltando pocos días para que nueva- mente nuestra juventud salga por las calles de Donostia a deleitarlos con bellas canciones tradicionales, se recom- ienda a los entusiastas jóvenes que todos estos días han asistido a los en- sayos no dejen de acudir a ellas.

### Actividades culturales

Siendo tan grande el entusiasmo de nuestra juventud, como se ha manifi- estado en las listas de inscripción que a tal fin se han abierto en Eusko Etxea, se recomienda a los rezagados se den prisa para que las clases comiencen con la debida seriedad y no tengan que lamentar el no haberse inscrito a tiem- po.

### Isasondo

EUSKO BATZOKIA Se convoca a todos los socios de este Batzoki, a Junta General que ten- drá lugar, hoy jueves, a las siete y me- dia de la tarde, y media hora más tar- de en segunda convocatoria. Asuntos a tratar: Aprobación del acta anterior. Estado de cuentas. Renovación de cargos. Proposiciones de propaganda y otras varias. Se ruega la puntual asistencia. Idazlará.

### Pasajes de San Juan

Conforme estaba anunciado, el do- mingo actuó en el Batzoki de esta localidad el Cuadro artístico de Pasa- jes de San Pedro. A la hora de empezar, el amplio lo- cal se hallaba abarrotado de público. Pusieron en escena 4a obras anun- ciadas: "Negarez igaro zan atzua"; "Ametz gozia" y Joxe Ebaisto". Los jóvenes artistas pusieron todo su empeño para salir arosos en sus papeles y prueba de que lo fueron, di- cen los calurosos aplausos con que el público premió su meritoria labor. El público salió muy satisfecho de la agradable velada.

Nuestra enhorabuena a los jóvenes patriotas de Pasal Deun Kepa. Para el próximo domingo tenemos preparado otro gran acontecimiento. Actuará el Cuadro de Errenderi, con una obra altamente emocionante, que se titula... Mañana daremos más detalles. N.

Altuna'tar Augustine; Garmendia'tar Izid; Lasagabaster'tar Josu; Ema- kume bat; Zeberio'tar Imanol; Puerto- tar Imanol; Galdona'tar Angeles; Li- zarza'tar Jon Joseba; Berazartua'tar Miren Koldobike; Lizarza'tar Eustaki; Berazartua'tar Andoni. Danak, 30 laurleko. Gustira, 275,50 laurleko. GIPUZKO IDAZKARITZA

### En el Miramar

MAÑANA ES EL ESTRENO DE "LA LLAMA ETERNA"

Mañana, viernes de moda, es el vi- gésimo estreno extraordinario. "La lla- ma eterna", producción "Metro Gold- win Mayer", en la que hallamos lo que creíamos perdido para esta generación: el triunfo del romanticismo.

Con esta película, verdadera mara- villa del arte cinematográfico, latrán los corazones de los espectadores con los protagonistas al unísono, sintien- dos los no sombras sino almas.

De esta película si que podemos de- cir que es arte. Y ese arte se había relegado, casi como un trasto inútil, en las modernas producciones cinemato- gráficas. "La llama eterna", película netamente romántica, pero de un ro- manticismo sin neurastenias, propor- cionará mañana en el Miramar dos buenas entradas.

"PEG DE MI CORAZON"

Este es el título de la película que hoy se estrena. Pertenecce a la "Me- tro" y está interpretada por Marion Da- vies y J. Farrell Mac Donald.

Se trata de una intensa y original creación de esa inimitable artista, con un asunto cómico-dramático en extre- mo interesante.

Tarde y noche completará el progra- ma un escogido asunto corto.

"RASPUTIN Y LA ZARINA"

Pronto, muy pronto, tendrá lugar el estreno de esta magna producción "Metro". Rasputin, el personaje más mis- tificoso en la historia de Rusia, está representado por Lionel Barrymore, el cual hace una creación insuperable del célebre "Monje loco". Ethel Barrymore caracteriza a la "Zarina" y John al príncipe Paul.

En días sucesivos iremos dando de- talles de esta película, que hará época en los anales del cine donostia- rra.

### Poxpoliña donos- tiarra

CONCURSO DE TEATRO VASCO Obras de libre elección.

El próximo domingo, día 4 de Fe- bre, darán comienzo en este bonito te- atro las competiciones teatrales que ha organizado la Sociedad Euskaltzaleak. Según sorteo que se verificó oportu- namente, "romperá el fuego" el nota- ble Cuadro dramático del Batzoki de Pasajes de San Pedro, representando la interesante obra en un acto, original de don Manuel de la Sota, "Negarez igaro zan atzua" (La vieja que pasó llorando).

He aquí el reparto que de la obra han hecho los pasafatafas:

Atsua, Cándida de Elustondo. Gorka, Ignacio de Arizabalaga. Eustaki, Francisco de Alberdi. Urtixa, José de Badiola. Jasone, Angela de Amuchastegui. Ximone, Rufina de Etxezarreta. Domeke, Raimunda de Iparaguirre. Miren biotza, María Jesús de As- plaz. Deador, Eugenio de Elizaguirre. Además, en obsequio de los "poxpo- linzales", y fuera de concurso", los incansables pasafatafas representarán a continuación "Ametz gozia" y "Joxe Ebaisto" (bakafizketa). Ante tan atrayente programa, es de esperar que el amplio y bonito te- atro de los Poxpoliñas registre el próximo domingo un llenazo imponente.

### Dr. Benito Petschen

ESPECIALISTA EN PARTOS Y EN- FERMEDADES DE LA MUJER. Prim. 17, entresuelo - Teléfono 12.761

### AÑO SANTO

Grandes peregrina- ciones a Roma

Con motivo de la terminación del Año Jubilar, se han organi- zado las Peregrinaciones si- guientes: DIAS 26 DE FEBRERO A 15 DE MARZO. - Con asistencia a la Canonización de la Beata Madre Sacramento, Fundadora de las Religiosas Adoratrices. - Hi- nerarios económicos. DIAS 25 DE MARZO A 10 DE ABRIL. - Cierre de la Puerta Santa y Canonización del Beato Don Bosco. - Diversos itinerarios. SEMANA SANTA EN JERU- SALEN. - En excepcionales con- diciones. Organización espiritual y téc- nica por la Junta Española de Peregrinaciones, que preside el Excelentísimo señor Obispo de Madrid. Pídanse programas detallados al Delegado en Guipúzcoa: DON JOSE MARIA ARRUE, Presbítero. - Colegio "Notre Da- me" (Atergorrieta). - Teléfono número 1-34-88.

### La emisión euskérica de ayer

Conforme anunciamos ayer, la emi- sión euskérica correspondió a los ele- mentos nacionalistas de Cestona.

La presencia de los zestuarras había despertado gran expectación porque las referencias acerca de ellos no podían ser mejores que las que habían llega- do a oídos de los organizadores de la emisión.

El cuadro de Cestona había sido pre- parado contentudamente por el vir- tuoso coadjutor de aquella villa, don Hipólito de Usabiaga, entusiasta eus- kaltzale.

El señor Usabiaga dió comienzo a la emisión con bellas y elocuentes fra- ses y a continuación los txistuarris eje- cutaron admirablemente Antxifia ko abestiak, Inauteri soñua.

Aramburu estuvo a gran altura en "Zu gabe" y en otras. En fin, tuvieron interpretación acabadísima "España- dantza", por Kortadi tar, "Arin Arin" por Baltzola y Goroxategi, "Mendi- Mendiyan", por Aratno tar Nikaski, Oñase eta Biribiketa Menditar e- reña, etc.

Las dos partes de la emisión fueron escuchadas con singular agrado por los radioyentes y al finalizar, los intérpre- tes y especialmente el sacerdote, señor Usabiaga, fueron felicitadimos, siendo muchas las llamadas telefónicas a Unión Radio, para hacer patente el agrado con que los abonados recibie- ron la emisión euskérica de los zestu- arras.

### Mañana es la confe- rencia de don Anto- nio Odriozola

La tercera conferencia del ciclo sobre temas vascos, tendrá lugar mañana viernes a las siete y cuarto de la tar- de y estará a cargo del culto aboga- do alavés, don Antonio Odriozola.

Desarrollará el tema "La imprenta en el País Vasco", que tiene el si- guiente sumario:

"Introducción - Bibliografías acerca del tema - Trabajos parciales - Ca- racter incompleto de la bibliografía - Base para futuros investigadores. - Im- prenta en el País Vasco - Siglo XV Pamplona - Siglo XVI, Logroño, Este- lia, Pamplona, Huesca, Tudela, Bilbao, San Sebastián - Nuevos datos acerca de Pedro de Borgofia - Siglo XVII, Ba- yona, Orthez, San Sebastián, Tolosa - Rápida ojeada a los siglos XVIII, XIX y XX - Final".

### Academia Médico Quirúrgica de Gui- púzcoa

El próximo sábado, día 3, a las seis y media en punto de la tarde y en sa- lón de conferencias del Colegio Médic- oo, celebrará sesión esta Academia con arreglo al siguiente orden del día: 1. Doctor Bueno: "Los nuevos casos de epilepsia operados por el método de Forsteren". 2. Doctor Bergareche: "Un caso de diverticulitis sigmoidea, postlaparotó- mica".

### Atención-Señoras

Mañana, jueves, se pondrá a la venta en Carquizano, 12, la mejor lejía conocida hasta la fecha, marca "LA CRIOLLA" y el gran producto "TERRA- MINA", el mejor limpia metales, vajillas, mármoles, etc., conocido hasta hoy. En este día, para que todo el público pueda apreciar la calidad de ambos productos, se regalará a toda persona que nos honre con su visita, un litro de lejía marca "LA CRIOLLA" y un paquete de "TERRAMINA". SEÑORA: Si quiere usted beneficiarse en sus intereses, no deje de comprar los dos mejores productos para la limpieza de útiles domésticos. Se lo demostraremos con hechos, no con palabras. Exija siempre envase "LA CRIOLLA". De venta en Droguerías y Ultramarinos, Carquizano, 12. Teléfono 16.033.

## LA CASA IDEAL DE LOS NOVIOS LA AMÉRICA NOVIOS

Idiaquez 6. Tel. 10.623 SAN SEBASTIAN

Dormitorios de 325-450-600-800 y 1000 pts. Comedores de 225-350-500-750 y 1000 Despachos de 350-500-750-850 y 1000 Casa de confianza

Fotografados "CRELIOS" Usandizaga, 20 - Teléfono 16473

### En los Estudiantes Vascos

Pasado mañana, sábado, a las siete y cuarto de la tarde, el virtuoso sacer- dote, don Juan Pérez-Cuadrado, des- arrollará en el domicilio social de los Estudiantes Vascos, una interesante y amena conferencia sobre el sugestivo tema "Luz de plata en Oriente".

### Hospital civil de San Antonio Abad

Sesiones clínicas del pabellón de Tu- berculosis. Jueves, 1 de febrero, a las once de la mañana.

1. Aortitis y siembra granulosa pul- monar, señor Matamoros.
  2. Diseminaciones homáticas en la prima infección, señor Cordero.
- A estas sesiones pueden acudir cuan- tos señores médicos y estudiantes de medicina lo deseen.

### Sucesos

UN ROBO Añ abrir ayer el establecimiento que la viuda de Querejeta posee en la ca- lle Hernán número ocho, bodega, el dependiente Juan Dendarriena Bas- tida, encontró la puerta forzada y la falta de 36 pesetas que había en un cajón, ignorando por el momento si se habían llevado otros objetos. Del hecho dió cuenta a la Comisería

### Gran Casino

CINE SONORO Aparato e instalación "PHILISONOR" Hoy, Jueves, 1 de Febrero de 1934 Sesiones continuas de 5 y media a 9 PROGRAMA EXTRAORDINARIO

### El mercader de arena

(EL GUEL MOUNA) Todo el encanto y la sugestión de las leyen- das orientales, con sus misterios y su grandeza trágica palpita en este insuperable film (Versión francesa) INTERPRETES: JEAN TOULOT y KAÏSSA ROBBA PRECIO UNICO: Butaca 1,50 pts.

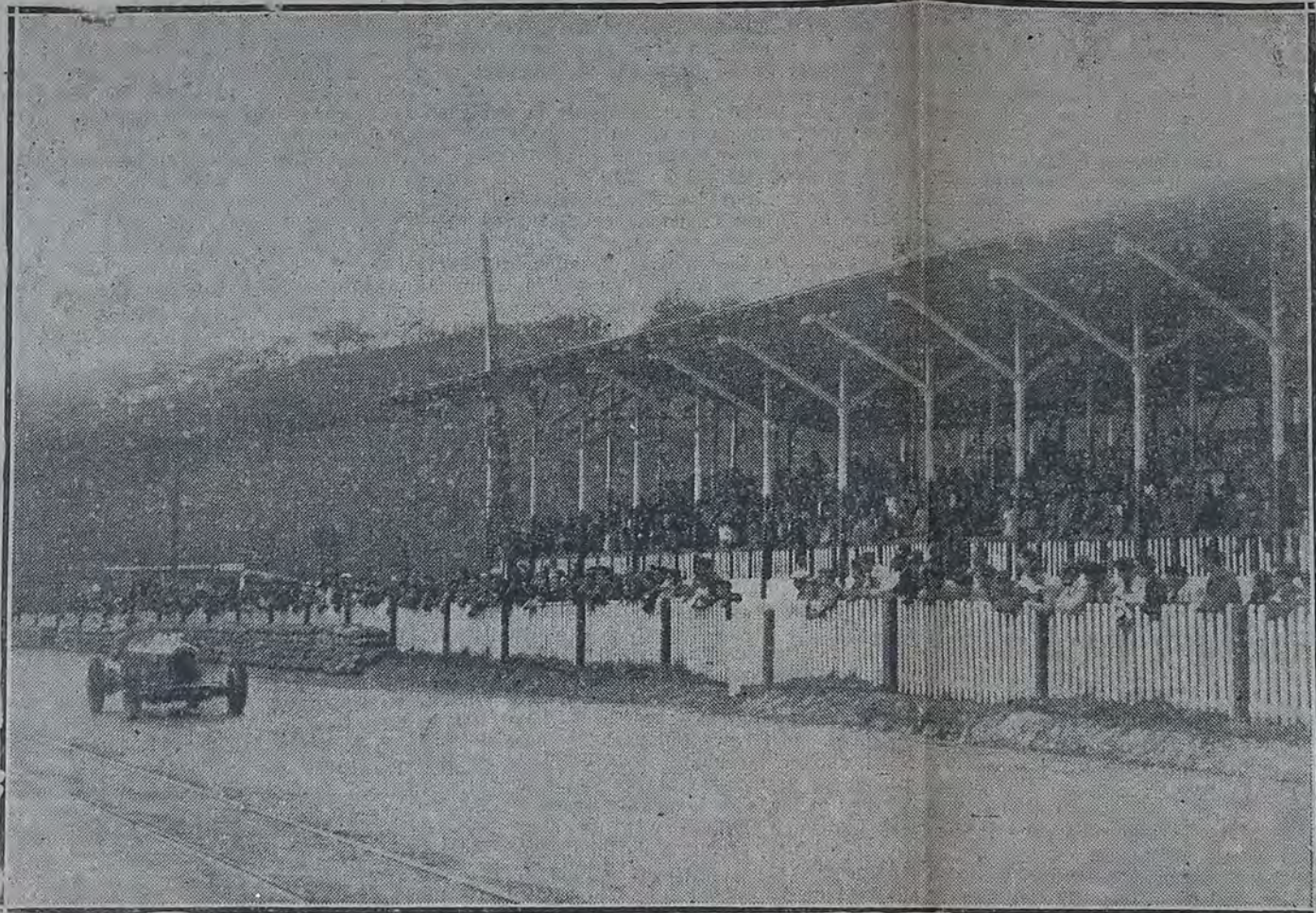
### ¡Señora!

Cuando pida achicoria exija marcas EL LEON, porque es la mejor.

El Circuito automovilista de Lasarte

Ayer se entrenaron los "Bugatti" y hoy lo harán los "Alfa" y "Maserati"

Los bólidos azules llamaron poderosamente la atención. - Etancelin rodó a 120 por hora. - El Gran Premio de España comenzará a las doce del mediodía. - Advertencias al público



Es tan grande el interés que ha despertado la carrera de automóviles en nuestro circuito, carrera que se había hecho ya festejo popularísimo y que en los dos años últimos no se ha celebrado, que ayer por la mañana, a pesar de que la temperatura no era la de verano y que tampoco el tiempo se comportaba muy bien, acudió muchísima gente a Lasarte para presenciar los entrenamientos de los corredores en sus bólidos. Véase la tribuna ocupada por numeroso público, como si se tratara de la carrera formal. ¡Y era muy temprano en la mañana de ayer!

(Foto Guerequiz.)

Ayer salieron los Bugattis, por vez primera después de su llegada a San Sebastián. El plan de entreno fué lento en principio. Más tarde y a pesar de la lluvia Varzi rodó bastante más fuerte. Dreyfus le siguió haciendo gala de gran habilidad en las curvas. Williams, tuvo algunas dificultades con las bujías. Pero en general los Bugattis estaban destinados ayer a llamar la atención principalmente por su magnífico acabado y por su andar maravilloso. Etancelin acompañó a los azules en el entrenamiento. Fué el que rodó más fuerte. Tuvo vueltas a 120 kilómetros hora. Constantini tuvo frases elogiosas para el gran conductor normando.

A hora cercana del mediodía llegaron a San Sebastián los equipos Maserati y los famosos Alfas. Su desfile hacia Lasarte llamó grandemente la atención. Los «rojos» son coches muy bajos, de magnífica presentación y prometedores de grandes emociones.

Hoy por la mañana saldrán ya al entrenamiento.

LLEGAN LOS CORREDORES

A Nuvoletti, que arribó entrada la noche del martes a Donostia, hay que añadir Varzi, el famoso recordman del Circuito que ya inmediatamente tomó el mando de su Bugatti. Entre los individuales, Zanelli, Wimille, Grosch, Lehoux, el famoso ex argelino, Chiron y Fagioli el capitán de los Alfas, llegaron a última hora de la noche y muy posiblemente serán vistos hoy por la mañana en Lasarte.

Ayer noche eran esperados el resto de los individuales, y el famoso piloto de Maserati, Conde Taruffi.

ANIMACION

Llega a límites fantásticos. En los entrenamientos de ayer se contaron hasta 228 coches, muchos de ellos procedentes de provincias cercanas. Esto indica el enorme interés que ha despertado la carrera.

Las localidades siguen vendiéndose en las oficinas del Automóvil Club de Guipúzcoa. Y al mismo tiempo el programa de las carreras, debiendo hacerse constar que el único oficial es el editado por Publicidad del Norte.

LOS «MASERATIS» Y «ALFAS», OFICIALES, EN LASARTE ::

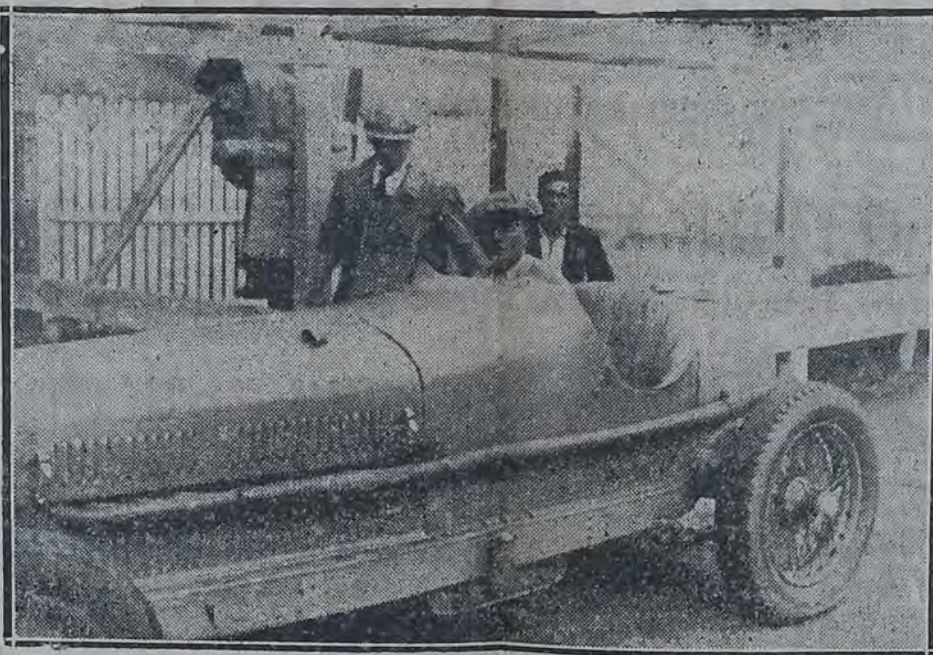
Según estaba anunciado, ayer mañana llegaron a San Sebastián los equipos «Maserati» y «Alfa», que van al mando de los famosos conductores Nuvoletti y Fagioli. Como se sabe, el formidable Tazio Nuvoletti es huésped de Donostia desde el miércoles por la noche, y Luigi Fagioli llegó ayer.

La presencia de los italianos ha causado gran emoción; de ellos se esperan las más emocionantes gestas. La lucha de ellos con los pilotos de Bugatti se anuncia enconada como ninguna, pues todos van al ataque de los coches del constructor de Molsheim.

Los del equipo Maserati mantienen la más cerrada reserva. Hoy tendrá lugar una primera puesta a punto, pues han de sentar las multiplicaciones necesarias al recorrido. Los de Alfa, ya dieron algunas vueltas en plan de lentitud manifiesta para no alarmar y probar los virajes difíciles. Los rojos se llevan muchas simpatías, muchas como antes se las llevaban los azules. Pero hay para todos.

JURADO DE LA CARRERA

Director de la carrera, D. Ramón Irazusta, presidente de la Comisión Deportiva del Automóvil Club de Guipúzcoa. Comisarios deportivos: D. Federico Zappino, D. Antonio San Gil, D. Luis Echeverría, don José Delgado (delegado del A. C. E.) Presidente del A. C. G., D. Manuel Rezola. Jueces de llegada: D. Ramón Narvaez, don



El famoso corredor Etancelin, conductor de un bólido "Alfa-Romeo", fué elegido ayer por nuestro fotógrafo como figura destacada en los entrenamientos. Etancelin corrió a gran velocidad, pero ni gastó el motor ni se gastó él mismo. Fué una prueba para conocer la carretera del circuito, desconocida hoy, u olvidada, a pesar de haber corrido antes sobre ella...

(Foto Guerequiz.)

Automóvil Club de España

AVISO A LOS SOCIOS

Gran Premio de España

Se pone en conocimiento de todos los señores socios del A. C. E. que podrán entrar gratuitamente en las Tribunas del Circuito de Lasarte para presenciar el GRAN PREMIO DE ESPAÑA, que tendrá lugar el día 24 de septiembre. Para ello, deberán recoger en el Automóvil Club de Guipúzcoa (Plaza de Oquendo), San Sebastián, la correspondiente entrada, que les será facilitada previa presentación del recibo de sus cuotas del actual semestre o de la tarjeta de socio del presente año.

Carlos Resines y D. Javier Peña. Comisarios técnicos: D. Luis Echeverría, don Vicente Ametztoy. Comisarios: D. Fernando Gaytán, D. Justo Díez Tortosa, D. José Javier Lizasoain, don José Balazantegui, D. Fulgencio Zalá, don Ignacio Londaiz, D. Luis Larrañaga, D. Alberto Abrisqueta y D. Manuel Artola. Secretario general: D. José María Maquibar.

SE CORRERÁ A LAS DOCE EN PUNTO DEL DIA :: :: ::

Conviene recordar que la carrera dará comienzo a las doce en punto del día. A las once menos cuarto será cerrado el Circuito. Constará, como se sabe, de 30 vueltas, o sea un total de 519 kilómetros 486 metros. Si se efectúan las medias horarias que se esperan terminará entre tres y media y cuatro de la tarde.

El servicio de restaurant tendrá tres turnos: uno a las once en punto de la mañana; otro, a las doce y media y otro a la una y media. Costará el cubierto 10 pesetas, incluido servicio y estará a cargo del reputado restaurateur Barandiarán.

ADVERTENCIAS AL PUBLICO

El gobernador civil, Sr. Benzo, nos entregó ayer la siguiente nota:

«El público que acuda a presenciar la carrera de automóviles el próximo domingo, deberá respetar cuantas órdenes se den por los agentes de la autoridad y por los organizadores o comisarios en beneficio de todos y para evitar la posibilidad de accidentes.

Muy principalmente debe tener en cuenta el público el enorme peligro que corre de cruzar la carretera, tanto para él como para los corredores, y por ello los que tal hagan serán castigados con la mayor severidad.

Hemos de recordar también la conveniencia de no dejar perros ni animales sueltos y el cuidado de no arrojar papeles ni objetos a la pista.

Queda también prohibido estacionarse en las pasarelas, dejar los coches en el interior de la carretera del Circuito, en los caminos de acceso al mismo, ni en los terrenos colindantes.

Se recomienda encarecidamente al público se sitúe en lugares altos, con el fin de prevenirse contra un posible despiste, cosa que pudiera ocurrir especialmente en las curvas, dadas las grandes velocidades que desarrollan los coches que toman parte en la carrera.

Terminada la carrera, y abierto el Circuito por el coche piloto, los coches deberán circular en la misma dirección que la carrera.

El Circuito de San Sebastián tiene renombre en el extranjero por la actitud correcta de su público. Es de esperar que esta conducta de los espectadores, tan elogiada por la Prensa forastera otros años, tendrá el próximo domingo una repetición elevando aún más el nombre de España, como muestra de la civilidad de los espectadores guipuzcoanos y donostiarros.

San Sebastián, 21 de septiembre de 1933."

Convocatorias

C. D. LUCHANA

Se convoca a todos los asociados a la reunión que se celebrará hoy, viernes, a las diez y media de la noche, en el bar "San Martín" (calle San Martín, 66), con arreglo al siguiente orden del día:

- Gestión de la Directiva.
- Situación económica.
- Nombramiento de la Comisión de Fútbol.
- Ruegos y preguntas.

Automovilistas

Se vende en inmejorables condiciones coche "Fiat" 514, cuatro puertas, seminuevo; y máquina de labrar madera, seminueva. Informarán: Garaje Otero: Puente de Ibañeta, 31.

¡Piragüistas!

Si queréis guardar la piragua en buen sitio, temporada invierno, por 15 pesetas. Avisos: Teléfono 12-2-85.

Dr. Benito Petschen

Especialista en partos y enfermedades de la mujer.—Rayos X.—Diatermia. PRIM. 17.—Consulta: de 3 a 5.—Telf. 1-27-61.

JUAN LARRE

GARGANTA - NARIZ - OIDOS. Consulta: de 10 a 12 y de 3 a 5. SAN MARCIAL, 32 y 34, 3.º — Telf. 12-6-48.

PABLO MOLANO

GARGANTA, NARIZ, OIDOS. Horas de consulta: de 10 a 12 y de 3 a 5. PESAFLORIDA, 10. — Teléfono 1-41-68.

## Una exposición La Liga Guipuzcoana de Productores y el Gobierno

Recibimos la siguiente nota cuya publicación se nos ruega:

"Con motivo de su visita a San Sebastián la Liga ha hecho entrega al señor Lerroux del siguiente escrito:

Excmo. Sr. Presidente del Consejo de ministros.

"Excmo. Sr. Celebra la Liga Guipuzcoana de Productores la ocasión que nos depara la visita de S. E. a San Sebastián para testimoniarle personalmente la gratitud de la industria regional por haber asumido la abrumadora carga del Poder en las difíciles circunstancias que España atraviesa, debido a una política socializante que ha paralizado la economía española y destruido irreparablemente fuentes de riqueza que podían haber dado prosperidad al país y tranquilidad a los ánimos.

"Ha sido Vucencia, con su palabra y con sus actos, quien más ha contribuido a que cese el anterior estado de inseguridad y desconfianza en la vida del trabajo, y las clases productoras seríamos culpables de ingratitud si no tributáramos a Vucencia nuestro fervoroso aplauso y no le ofreciéramos el modesto pero ilimitado concurso de cuanto somos y podemos para la difícil empresa que Vucencia acomete, pues la reparación de los daños padecidos y la rectificación de los modos anarquizantes observados por el anterior Gobierno exige sacrificios prolongados y aciertos singulares, tanto en la Administración pública que Vucencia regenta, como por parte de los elementos productores de la nación.

"No pide la industria derogación de las leyes sociales promulgadas. Basta, a su juicio, con una leal aplicación de las mismas exigida inexorablemente a los funcionarios encargados de su cumplimiento, pues hasta ahora en fallos y resoluciones en Bases de Trabajo y en arbitrajes de huelgas han infringido las leyes, han negado los hechos documentalmente justificados y han atendido hasta las más absurdas pretensiones socialistas, imposibilitando nuestro trabajo y desalentándonos de continuar produciendo.

"Por Bases de Trabajo absurdas y mucho más gravosas que el régimen vigente en otras localidades españolas se ha quebrantado nuestra vida industrial metalúrgica y de la madera, y nuestras fabricaciones de alpargatas, boinas y galletas con cierre de varias fábricas y limitación de jornada en las restantes y para triste contraste la adjudicación por el Estado a la Unión Naval de Levante del buque para la expedición del Amazonas y de seis remolcadores para la Marina, cuando las proposiciones de un astillero guipuzcoano eran más ventajosas en ambos concursos, agrava las difíciles circunstancias que atravesamos.

"Con nuestro parabién por su oportuna visita a nuestra tierra acompañando a S. E. el señor Presidente de la República, reciba V. E. el leal ofrecimiento de nuestro entusiasta concurso para cuanto signifique restauración del principio de autoridad y legal aplicación de normas jurídicas y económicas en la vida del trabajo industrial, único modo de restablecer la paz social y con ella el bienestar de toda la nación.

"San Sebastián, 20 de septiembre de 1933.— El Presidente, José de Oruectan.

Cámara de Comercio

## Convenio con Rusia

Reconocido oficialmente por el Gobierno español, el de la Unión de las Repúblicas Soviéticas Socialistas, y ante la eventualidad de que puedan iniciarse en breve negociaciones con la representación diplomática de dicho país en Madrid, para concertar un Arreglo de carácter comercial, se ha solicitado de las Cámaras de Comercio una información acerca de las posibilidades y las conveniencias de nuestra exportación en relación con el mercado de Rusia, procurando seleccionar aquellos productos de más fácil venta en dicho país y señalando para cada uno de ellos las aspiraciones concretas del interés privado.

Asimismo, sería conveniente se consignase en dicha información en cuanto puedan afectar a nuestro mercado interior, las importaciones procedentes de Rusia, indicando las máximas concesiones a que se pudiera llegar desde el punto de vista de nuestra producción nacional.

Es fácil de comprender que para las Cámaras y los comerciantes que éstas representan, tiene una gran importancia acudir a esta información, con el mayor número posible de datos, puesto que habiendo sido frecuente que estos convenios se celebren sin información alguna, en esta ocasión, en que se ha cumplido el trámite previsto por la Ley de Bases de las Cámaras, diere resultado negativo, motivaría nuevamente la omisión de estas consultas, dando lugar a que los intereses comerciales puedan ser preteridos por desconocidos.

En consecuencia, esta Cámara invita a los comerciantes aliados a remitir sus observaciones hasta el día 8 del próximo octubre, a fin de preparar el oportuno informe.

**Dr. Jesús Rodríguez del Castillo**  
APARATO DIGESTIVO.

Consulta: 3 a 5.—Iztueta, 7.—Teléfono 40.569.

## Centros oficiales

**AYUNTAMIENTO.**—El alcalde, que se entrevistó con los periodistas en el Ministerio de Jornada, expresó su gratitud al pueblo donostiarra y al comercio de la localidad, por haber contribuido a la magnificencia del recibimiento tributado al Presidente de la República.

—Aludiendo a determinada noticia publicada por algunos periódicos, sobre un ligero incidente ocurrido entre el Ayuntamiento y el delegado de Hacienda, acerca de la propiedad del Palacio de Miramar, el alcalde nos dijo que dicho delegado no había tenido ningún incidente personal con él. Por consiguiente, las relaciones entre ambos no habían sufrido alteración, sin que tuviera nada que ver el jefe administrativo que se sigue por supuesta rifa de un automóvil en la corrida de Beneficencia, porque el delegado le ha tratado en todo momento con todo género de consideraciones.

**DIPUTACION.**—El presidente de la Comisión gestora, a quien también saludaron los periodistas en el Ministerio de Jornada, carecía de noticias que comunicar, aparte de lo relacionado con la excursión a Oñate que para hoy ha organizado la Diputación.

—Preguntado acerca de la sustitución de los gestores dimitidos, el señor Casto nos dijo que no había hablado absolutamente nada de esto con el señor Lerroux.

## Crónica judicial

A las diez y media de la mañana de ayer, se celebró en la Audiencia un juicio señalado por daños, imprudencia temeraria y lesiones menos graves.

El Ministerio Fiscal no acusaba al procesado y el abogado señor Torroba informó solicitando para el encausado la pena de dos meses de arresto por los daños, y quince días por las lesiones, más 3.000 pesetas de indemnización, accesorias y costas procesales.

La defensa, encomendada al letrado don Máximo Cándido Recondo, en el informe niega que su defendido cometiera imprudencia, sino el querrelante que llevaba excesiva velocidad y a causa de ello chocó con un muro y causó los daños y las lesiones. Solicitó sentencia absolutoria y la condena de costas a la parte contraria.

El Tribunal de Derecho ha dictado sentencia condenando al procesado Pedro Miguel Ayerdi, como autor y responsable de un delito de desorden público a la pena de dos meses y un día de arresto mayor.

## Fiestas en Martutene

Con la cooperación del Ayuntamiento de Alza, en el popular barrio se celebrarán los siguientes festejos los días 23, 24, 25 y 30 de septiembre y 1, 7 y 8 de octubre.

Día 23.—A las seis de la tarde, se lanzarán al espacio cohetes y chupinazos anunciando al vecindario el comienzo de las fiestas.

De seis y media a doce, la popular banda de Hernani tocará piezas de su escogido repertorio.

Día 24.—A las seis y media de la mañana, diána por la banda de chistularis de Alza.

A las diez, misa mayor en el monasterio de Uba, cantando la Schola Cantorum de Alza.

A continuación los "espatantzaris" del barrio harán exhibición de bailes típicos vascos.

Día 25.—De diez a doce, festejos infantiles y a continuación partido de pelota a mano entre los "ases" del barrio.

De siete en adelante, el popular "jazz-band Olarrea", alternando con los gaiteros, amenizarán en el Paseo de la Alegría, tocando bailes hasta la una de la madrugada.

Día 30.—De siete a doce, la banda de Hernani tocará una escogida colección de bailes, dando fin con una monumental kalejira.

A las once de la noche, se quemará una colección de fuegos artificiales.

Día 1 de octubre.—A las nueve y media, carrera ciclista, para corredores del barrio, y a continuación dará principio un concurso de tiro al blanco, en las siguientes condiciones:

La prueba se jugará a cinco tiros por cada tirador; la inscripción será de cinco pesetas, y no podrá exceder de diez minutos el tiempo a invertir en tirar los cinco tiros; reparándose el importe del premio íntegro en la forma siguiente: al primero, el 50 por 100; al segundo, el 30 por 100 y al tercero el 20 por 100, siendo de cuenta de la Comisión de festejos los gastos que ocasione el concurso.

Por la tarde se jugará otro concurso de tiro al blanco individual y a un tiro.

A las doce, concurso de toka, siendo de las características siguientes: Tirada a 40 pies, a toca de 12 pulgadas de alto por una de ancho, siendo la inscripción una peseta, repartiéndose el importe de las inscripciones en la forma siguiente: al primero, el 60 por 100 y al segundo el 40 por 100, donándose además de este importe un premio especial al campeón.

Día 7.—A las seis, concurso de bailes vascos en la Plaza de Mari-Juandegui, amenizados por la famosa "triki-trixa" de Zarauz, con premios para los mejores billeristas.

De siete a doce, la banda de Hernani, amenizará con su escogido repertorio, terminando con una kalejira.

Día 8.—De diez de la mañana en adelante, festejos populares.

## Un inmortal Hank Shafer tiene más vidas que un gato

**IOWA CITY.**—La vida no ha sido por cierto un Eldorado para Hank Shafer, a pesar de vivir en Eldorado, población del Estado de Iowa. Ha tenido tanta suerte en su vida que sus conciudadanos le han dado el apodo de "El inmortal" y varios periódicos se han ocupado de sus salvaciones curiosas de situaciones bastante comprometidas.

El anciano, que cuenta ahora 83 años, ha sido víctima de 16 accidentes diferentes, cada uno de ellos mortal para otro cualquier ciudadano que no hubiera sido él.

Cuando tenía solamente ocho años fué salvado de perecer ahogado, cuando había desaparecido de la superficie por tercer vez y había perdido ya el conocimiento.

Tres veces le cayó un rayo. En una explosión de una mina de carbón, quedó enterrado bastante tiempo, hasta que se le pudo prestar auxilio.

Cayó de un puente a un barranco de bastante profundidad.

Como militar y estando al lado de un cañón, éste hizo explosión y le costó un ojo y un brazo.

Al cargar un carro se le vinieron encima más de dos toneladas de tierra.

Cayó de un caballo y fué arrastrado por él sobre una alambrada de espino.

Fuó pisado por un caballo, que le fracturó tres costillas y una clavícula.

Se fracturó el cráneo al ser despedido de un trineo.

A la edad de 80 años tuvo una pulmonía doble, de la que logró salvar.

Ha sufrido un ataque hemipléjico, ha sido atropellado por un carro, que le hirió gravemente, y en el otoño pasado, a la edad de 82 años, sufrió un accidente de automóvil. En la actualidad goza de buena salud. (United Press).

## La promesa de Miho

## Un pueblo modelo en el Japón

**TOKIO.**—El pueblo de Miho, situado en la Prefectura Nagano, ha sido puesto como ejemplo a todo el Japón, enunciando "cómo los japoneses se han de portar en los actuales tiempos de crisis", para garantizar la victoria del Japón sobre todas las dificultades.

El presidente del Consejo de ministros, Saito, ha recibido a una representación de Miho, felicitando a sus habitantes por la firmeza de su carácter y porque de una manera rápida e insospechada, ha pasado a ser un pueblo ejemplar, de un pueblo de mala fama que era.

Los habitantes de Miho parece que han tenido fama en todo el territorio de Nagano, de grandes bebedores y malgastadores. Pero se opera el radical cambio, comprenden la importancia de la crisis actual y deciden cambiar de conducta, coincidiendo con la iniciación de las ofensivas japonesas en Manchukuo.

Es entonces cuando numerosos habitantes de Miho, firmemente se proponen no beber una sola copa de alcohol, comenzando a ahorrar hasta que consideren concluida la crisis nacional.

Al parecer, ninguno de los ejemplares ciudadanos ha quebrantado su promesa hasta el momento, lo que es bastante fundamento para concederles que se gobiernen por sí mismos. (United Press).

## Sanidad

¡En guardia! Está en vuestras manos, acudiendo a tiempo vencer al terrible espectro del cáncer.

Si notáis en la piel granos que no se van, que crecen, que se multiplican o se ulceran.

Si en vuestra boca, en la lengua o en los labios hay excoriaciones que no acaban de desaparecer.

Si desde hace algún tiempo habéis adelgazado mucho y ya sufrís trastornos de digestivo.

Si ibais bien antes y desde hace poco os aflige un estreñimiento tenaz, si os inquietan uno y otro día hemorragias que no tenéis.

Mujer: Si en tus senos has notado durezas que no duelen pero que tampoco desaparecen.

Si tus períodos mensuales se han trastornado y sobrevienen flujos extraños.

¡No lo dejéis para mañana! Estos pueden ser los primeros aldabonazos de un cáncer; y para escapar de sus garras, hay que ganarle el terreno. En las consultas públicas del Instituto Radio Quirúrgico de Aldacoña, resolverán vuestro caso.

Servicios gratuitos de Higiene Social de Guipúzcoa.

**J. M. Muñoz** MEDICINA GENERAL  
Consulta de Piel y Secretas, de 12 a 2 y de 4 a 7. Telf. 15173.—Miracruz, 23, 2.ª, Dcha.

# PETIT PARIS

FABRICA DE IMPERMEABLES LA MAS ECONOMICA

IMPERMEABLES PARA NIÑOS, SEÑORAS Y CABALLEROS

PRECIOS BARATISIMOS: de 3,90 a 4,90

CUEROS \* GABARDINAS \* PLUMAS CRESPON CHINA

15 - 25 - 40 - 55 - 60 - 75 pesetas

TRINCHERAS desde 8 pesetas; tres telas; las mayores, 25

OBRE ROS:

Sección especial en buzos, guardapolvos, bombachos. Trajes confeccionados desde 40 pesetas; a medida 68 pesetas

PARAGUAS:

Superiores a precio de fabricante tronado, de 2,75 a 15 pesetas

¡NO CONFUNDIRSE!

**PETIT PARIS** URBIETA, 39 Te'el. 13.593  
(Frente a las escuelas de Amara)

### Una exposición

## La Liga Guipuzcoana de Productores y el Gobierno

Recibimos la siguiente nota cuya publicación se nos ruega:

"Con motivo de su visita a San Sebastián la Liga ha hecho entrega al señor Lerroux del siguiente escrito:

"Excmo. Sr. Presidente del Consejo de ministros.

"Excmo. Sr. Celebra la Liga Guipuzcoana de Productores la ocasión que nos depara la visita de S. E. a San Sebastián para testimoniarnos personalmente la gratitud de la industria regional vecongada por haber asumido la abrumadora carga del Poder en las difíciles circunstancias que España atraviesa, debido a una política socializante que ha paralizado la economía española y destruido irreparablemente fuentes de riqueza que podrían haber dado prosperidad al país y tranquilidad a los ánimos.

"Ha sido Vucencia, con su palabra y con sus actos, quien más ha contribuido a que cese el anterior estado de inseguridad y desconfianza en la vida del trabajo, y las clases productoras seríamos culpables de ingratitud si no tributáramos a Vucencia nuestro fervoroso aplauso y no le ofreciéramos el modesto pero ilimitado concurso de cuanto somos y podemos para la difícil empresa que Vucencia acomete, pues la reparación de los daños padecidos y la rectificación de los modos anarquizantes observados por el anterior Gobierno exige sacrificios prolongados y acierros singulares, tanto en la Administración pública que Vucencia regenta, como por parte de los elementos productores de la nación.

"No pide la industria derogación de las leyes sociales promulgadas. Basta, a su juicio, con una leal aplicación de las mismas exigida inexorablemente a los funcionarios encargados de su cumplimiento, pues hasta ahora en fallos y resoluciones en Bases de Trabajo y en arbitrajes de huelgas han infringido las leyes, han negado los hechos documentalmentemente justificados y han atendido hasta las más absurdas pretensiones socialistas, imposibilitando nuestro trabajo y desalentándonos de continuar produciendo.

"Por Bases de Trabajo absurdas y mucho más gravosas que el régimen vigente en otras localidades españolas se ha quebrantado nuestra vida industrial metalúrgica y de la madera, y nuestras fabricaciones de alparzatas, boinas y galletas con cierre de varias fábricas y limitación de jornada en las restantes y para triste contraste la adjudicación por el Estado a la Unión Naval de Levante del buque para la expedición del Amazonas y de seis remolcadores para la Marina, cuando las proposiciones de un astillero guipuzcoano eran más ventajosas en ambos concursos, agrava las difíciles circunstancias que atravesamos.

"Con nuestro parablón por su oportuna visita a nuestra tierra acompañando a S. E. el señor Presidente de la República, recibamos V. E. el leal ofrecimiento de nuestro entusiasta concurso para cuanto signifiquen restauración del principio de autoridad y leal aplicación de normas jurídicas y económicas en la vida del trabajo industrial, único modo de restablecer la paz social y con ella el bienestar de toda la nación.

"San Sebastián, 20 de septiembre de 1933.— El Presidente, José de Orueta.

Cámara de Comercio

## Convenio con Rusia

Reconocido oficialmente por el Gobierno español, el de la Unión de las Repúblicas Socialistas, y ante la eventualidad de que puedan iniciarse en breve negociaciones con la representación diplomática de dicho país en Madrid, para concertar un Arreglo de carácter comercial, se ha solicitado de las Cámaras de Comercio una información acerca de las posibilidades y las conveniencias de nuestra exportación en relación con el mercado de Rusia, procurando seleccionar aquellos productos de más fácil venta en dicho país y señalando para cada uno de ellos las aspiraciones concretas del interés privado. Asimismo, sería conveniente se consignase en dicha información en cuanto puedan afectar a nuestro mercado interior, las importaciones procedentes de Rusia, indicando las máximas concesiones a que se pudiera llegar desde el punto de vista de nuestra producción nacional.

Es fácil de comprender que para las Cámaras y los comerciantes que éstas representan, tiene una gran importancia acudir a esta información, con el mayor número posible de datos, puesto que habiendo sido frecuente que estos convenios se celebren sin información alguna, en esta ocasión, en que se ha cumplido el trámite previsto por la Ley de Bases de las Cámaras, diara resultado negativo, motivaría nuevamente la omisión de estas consultas, dando lugar a que los intereses comerciales puedan ser preteridos por desconocidos.

En consecuencia, esta Cámara invita a los comerciantes aliados a remitir sus observaciones hasta el día 8 del próximo octubre, a fin de preparar el oportuno informe.

**Dr. Jesús Rodríguez del Castillo**  
 APARATO DIGESTIVO.  
 Consulta: 3 a 5.—Iztueta, 7.—Teléfono 10.569.

## Centros oficiales

**AYUNTAMIENTO.**—El alcalde, que se entrevistó con los periodistas en el Ministerio de Jornada, expresó su gratitud al pueblo donostiarra y al comercio de la localidad, por haber contribuido a la magnificencia del recibimiento tributado al Presidente de la República.

—Aludiendo a determinada noticia publicada por algunos periódicos, sobre un ligero incidente ocurrido entre el Ayuntamiento y el delegado de Hacienda, acerca de la propiedad del Palacio de Miamar, el alcalde nos dijo que "dicho delegado no había tenido ningún incidente personal con él. Por consiguiente, las relaciones entre ambos no habían sufrido alteración, sin que tuviera nada que ver el juicio administrativo que se sigue por supuesta rifa de un automóvil en la corrida de Beneficencia, porque el delegado le ha tratado en todo momento con todo género de consideraciones.

**DIPUTACION.**—El presidente de la Comisión gestora, a quien también saludaron los periodistas en el Ministerio de Jornada, carecía de noticias que comunicar, aparte de lo relacionado con la excursión a Oñate que para hoy ha organizado la Diputación.

—Preguntado acerca de la sustitución de los gestores dimiitidos, el señor Castro nos dijo que no había hablado absolutamente nada de esto con el señor Lerroux.

## Crónica judicial

A las diez y media de la mañana de ayer, se celebró en la Audiencia un juicio señalado por daños, imprudencia temeraria y lesiones menos graves.

El Ministerio Fiscal no acusaba al procesado y el abogado señor Torroba informó solicitando para el encausado la pena de dos meses de arresto por los daños, y quince días por las lesiones, más 3.000 pesetas de indemnización, accesorias y costas procesales.

La defensa, encomendada al letrado don Máximo Cándido Recondo, en el informe niega que su defendido cometiera imprudencia, sino el querellante que llevaba excesiva velocidad y a causa de ello chocó con un muro y causó los daños y las lesiones. Solicitó sentencia absolutoria y la condena de costas a la parte contraria.

El Tribunal de Derecho ha dictado sentencia condenando al procesado Pedro Miguel Ayerdi, como autor y responsable de un delito de desorden público a la pena de dos meses y un día de arresto mayor.

## Fiestas en Martutene

Con la cooperación del Ayuntamiento de Alza, en el popular barrio se celebrarán los siguientes festejos los días 23, 24, 25 y 30 de septiembre y 1, 7 y 8 de octubre.

Día 23.—A las seis de la tarde, se lanzarán al espacio cohetes y chupinazos anunciando al vecindario el comienzo de las fiestas.

De seis y media a doce, la popular banda de Hernani tocará piezas de su escogido repertorio.

Día 24.—A las seis y media de la mañana, diana por la banda de chistularis de Alza.

A las diez, misa mayor en el monasterio de Uba, cantando la Schola Cantorum de Alza.

A continuación los "espatadantzaris" del barrio harán exhibición de bailes típicos vascos.

Día 25.—De diez a doce, festejos infantiles y a continuación partido de pelota a mano entre los "ases" del barrio.

De siete en adelante, el popular "jazz-band Olarra", alternando con los gaiteros, amenizarán en el Paseo de la Alegría, tocando bailes hasta la una de la madrugada.

Día 30.—De siete a doce, la banda de Hernani tocará una escogida colección de bailes, dando fin con una monumental kalejira.

A las once de la noche, se quemará una colección de fuegos artificiales.

Día 1 de octubre.—A las nueve y media, carrera ciclista, para corredores del barrio, y a continuación dará principio un concurso de tiro al blanco, en las siguientes condiciones:

La prueba se jugará a cinco tiros por cada tirador; la inscripción será de cinco pesetas, y no podrá exceder de diez minutos el tiempo a invertir en tirar los cinco tiros; repartiéndose el importe del premio íntegro en la forma siguiente: al primero, el 50 por 100; al segundo, el 30 por 100 y al tercero el 20 por 100, siendo de cuenta de la Comisión de festejos los gastos que ocasione el concurso.

Por la tarde se jugará otro concurso de tiro al blanco individual y a un tiro.

A las doce, concurso de toka, siendo de las características siguientes: Tirada a 40 pies, a toca de 12 pulgadas de alto por una de ancho, siendo la inscripción una peseta, repartiéndose el importe de las inscripciones en la forma siguiente: al primero, el 60 por 100 y al segundo el 40 por 100, donándose además de este importe un premio especial al campeón.

Día 7.—A las seis, concurso de bailes vascos en la Plaza de Mari-Juandegui, amenizados por la famosa "triki-trixa" de Zarauz, con premios para los mejores billeristas.

De siete a doce, la banda de Hernani, amenizará con su escogido repertorio, terminando hasta una kalejira.

Día 8.—De diez de la mañana en adelante, festejos populares.

## Un inmortal

### Hank Shafer tiene más vidas que un gato

**IOWA CITY.**—La vida no ha sido por cierto un Eldorado para Hank Shafer, a pesar de vivir en Eldorado, población del Estado de Iowa. Ha tenido tanta suerte en su vida que sus conciudadanos le han dado el apodo de "El inmortal" y varios periódicos se han ocupado de sus salvaciones curiosas de situaciones bastante comprometidas.

El anciano, que cuenta ahora 83 años, ha sido víctima de 16 accidentes diferentes, cada uno de ellos mortal para otro cualquier ciudadano que no hubiera sido él.

Cuando tenía solamente ocho años fué salvado de perecer ahogado, cuando había desaparecido de la superficie por tercer vez y había perdido ya el conocimiento.

Tres veces le cayó un rayo. En una explosión de una mina de carbón, quedó enterrado bastante tiempo, hasta que se le pudo prestar auxilio.

Cayó de un puente a un barranco de bastante profundidad.

Como militar y estando al lado de un cañón, éste hizo explosión y le costó un ojo y un brazo.

Al cargar un carro se le vinieron encima más de dos toneladas de tierra.

Cayó de un caballo y fué arrastrado por él sobre una alambrada de espino.

Fuó pisado por un caballo, que le fracturó tres costillas y una clavícula.

Se fracturó el cráneo al ser despedido de un trineo.

A la edad de 80 años tuvo una pulmonía doble, de la que logró salvar.

Ha sufrido un ataque hemipléjico, ha sido atropellado por un carro, que le hirió gravemente, y en el otoño pasado, a la edad de 82 años, sufrió un accidente de automóvil. En la actualidad goza de buena salud. (United Press).

## La promesa de Miho

### Un pueblo modelo en el Japón

**TOKIO.**—El pueblo de Miho, situado en la Prefectura Nagano, ha sido puesto como ejemplo a todo el Japón, enunciando "cómo los japoneses se han de portar en los actuales tiempos de crisis", para garantizar la victoria del Japón sobre todas las dificultades.

El presidente del Consejo de ministros, Saito, ha recibido a una representación de Miho, felicitando a sus habitantes por la firmeza de su carácter y porque de una manera rápida e insospechada, ha pasado a ser un pueblo ejemplar, de un pueblo de mala fama que era.

Los habitantes de Miho parece que han tenido fama en todo el territorio de Nagano, de grandes bebedores y malgastadores. Pero se opera el radical cambio, comprenden la importancia de la crisis actual y deciden cambiar de conducta, coincidiendo con la iniciación de las ofensivas japonesas en Manchukuo.

Es entonces cuando numerosos habitantes de Miho, firmemente se proponen no beber una sola copa de alcohol, comenzando a ahorrar hasta que consideren concluida la crisis nacional.

Al parecer, ninguno de los ejemplares ciudadanos ha quebrantado su promesa hasta el momento, lo que es bastante fundamento para concederles que se gobiernen por sí mismos. (United Press).

## Sanidad

¡En guardia! Está en vuestras manos, acudiendo a tiempo vencer al terrible espectro del cáncer.

Si notáis en la piel granos que no se van, que crecen, que se multiplican o se ulceran.

Si en vuestra boca, en la lengua o en los labios hay excoiraciones que no acaban de desaparecer.

Si desde hace algún tiempo habéis adelgazado mucho y ya sufrís trastornos de digestivo.

Si ibais bien antes y desde hace poco os aflige un estreñimiento tenaz, si os inquietan uno y otro día hemorragias que no tenáis.

Mujer: Si en tus senos has notado durezas que no duelen pero que tampoco desaparecen.

Si tus períodos mensuales se han trastornado y sobrevienen flujos extraños.

¡No lo dejéis para mañana! Estos pueden ser los primeros alabonazos de un cáncer; y para escapar de sus garras, hay que ganarle el terreno. En las consultas públicas del Instituto Radio Quirúrgico de Aldacoña, resolverán vuestro caso.

Servicios gratuitos de Higiene Social de Guipúzcoa.

**J. M. Muñoz** MEDICINA GENERAL  
 Visita a domicilio  
 Consulta de Piel y Secretas, de 12 a 2 y de 4 a 7. Telef. 18473.—Miracruz, 23, 2.º, Doha.

# PETIT PARIS

**FABRICA DE IMPERMEABLES LA MAS ECONOMICA**

**IMPERMEABLES PARA NINOS, SEÑORAS Y CABALLEROS**

**PRECIOS BARATISIMOS: de 3,90 a 4,90**

**CUEROS \* GABARDINAS \* PLUMAS CRESPON CHINA**

**15 - 25 - 40 - 55 - 60 - 75 pesetas**

**TRINCHERAS desde 8 pesetas; tres te-  
 :: las; las mayores, 25 ::**

**OBRE ROS:**

**Sección especial en buzos, guardapolvos,  
 bombachos. Trajes confeccionados desde  
 40 pesetas; a medida 68 pesetas :: ::**

**PARAGUAS:**

**Superiores a precio de fabricante tronado,  
 de 2,75 a 15 pesetas :: :: :: :: :: ::**

**¡NO CONFUNDIRSE!**

**PETIT PARIS** URBIETA, 39 Te'ef. 13.593  
 (Frente a las escuelas de Amara)

19 Septiembre 1915

AUTOMOVILISMO

Ante el IX Gran Premio de España

No hemos de ser nosotros quienes proclamamos la excepcional importancia de la pugna que el domingo próximo ha de desarrollarse en el internac...

do por una décima de segundo, lo mismo que el de Tripoli, etc.) pero para anunciar ambas hay que dividir en dos partes la temporada...

Pero dejemos a los ecabidos, concreción de esfuerzos de verdadero acierto resulta el reunir 18 grandes figuras del volante (París-Soir) dando la verdadera sensación de una carrera mundial...



Nuvolari, el favorito de la carrera de mañana. (Fot. Juanes).

EL GRAN PREMIO ESPAÑA

EL EXITO DE LA CARRERA QUE SE CELEBRARA MAÑANA

Impresionante entrenamiento de Taruffi y Nuvolari. Chiron ha pisado a 130 kilómetros bajo la lluvia



Varzi, al volante de su Bugatti, conviniendo con Constantini. (Fot. Juanes).

EL EXITO DE LA CARRERA DE MASANA CHIRON HA PISADO A 130. BAJO LA LLUVIA

Ayer mañana continuaron los entrenamientos y esta vez, con gran intensidad. Doce coches bajaron a la recta del Oria...

- 10. Fagioli, "Alfa-Romeo". 12. Sartorio, "Maserati". 14. Palacios, "Bugatti". 16. Groch, "Alfa-Romeo". 18. Varzi, "Bugatti". 20. Bussiemi, "Bugatti". 22. Etanecel, "Alfa-Romeo". 24. Taruffi, "Maserati". 26. Dreyfus, "Bugatti". 28. Frankl, "Bugatti". 30. Wimille, "Alfa-Romeo". 32. Zehender, "Maserati". 34. Falchetto, "Bugatti". 36. Nuvolari, "Maserati". 38. Chiron, "Alfa-Romeo".

LOS CORREDORES

Ayer llegó el famoso Zehender, tercero en el Gran Premio de Italia. Montará, como se sabe, un "Maserati".

HORA DE COMIENZO

Volvemos a repetir que la carrera dará comienzo a las 12 en punto del mediodía.

PRECINTAJE

Hoy, a las diez de la mañana, comenzarán las operaciones de precintaje, que se efectuarán frente a las oficinas del Automóvil Club de Guipúzcoa.

DETALLES INTERESANTES

Localidades.—La venta alcanza caracteres enormísimos. Con la aglomeración del domingo, se recomienda con todo interés la adquisición, durante el día de hoy, especialmente de las pocas tribunas numeradas que quedan.

RELACION Y NUMERO DE PARTICIPANTES

- 1. Zaneli, "Alfa-Romeo". 2. Williams, "Bugatti". 3. Brivio, "Alfa-Romeo". 8. Lehoux, "Alfa-Romeo".

ECOS RELIGIOSOS

Conferencia del Dr. Ramírez. — La conferencia de hoy, sábado, en la Juventud Parroquial del Buen Pastor, versará sobre "La Acción Católica y la Beneficencia".

Parroquia de San Ignacio. — Cofradía de la Dolorosa, Patrona de la Buena Muerte. Mañana, domingo, cuarto de este mes, celebrará su función la Cofradía de la Dolorosa en esta forma:

Comunión general, a las ocho. Función vespertina, a las siete, con sermón por el R. Sr. D. José Climent.

Parroquia de San Sebastián, el Antiguo. — Solemnes cultos con que la V. O. T. de San Francisco de Asís honrará a su Seráfico Padre mañana, domingo.

Templo de Nuestra Señora de Lourdes. — Mañana, cuarto domingo del mes, celebrará su función mensual la V. O. T. de San Francisco.

Juventud Parroquial del Buen Pastor. — Se recuerda a todos los congregados que mañana, cuarto domingo del mes, tendrán lugar en nuestra parroquia, a las ocho de la mañana, los cultos mensuales acostumbrados...

CUADRO DE VELOCIDADES DEL CIRCUITO

Table with columns for laps (6m, 7m, 8m, 9m, 10m, 11m, 12m, 13m, 14m, 15m) and rows for various drivers and their times.

La primera casilla es la fracción de segundos empleada en dar una vuelta. Las demás casillas representan la velocidad media por vuelta expresada en kilómetros y metros. Un ejemplo: si un corredor invierte 10 minutos y 37 segundos en la vuelta, la velocidad media se halla en la columna marcada por los minutos, o sea 10, en la que hay que bajar el encuentro con la fila señalada por los segundos, o sea 37. El cruce de ambas da 97 kilómetros 85a a la hora.

francos BUEN RELOJ. Hora luminosa, cristal y movimiento rombles, con bonificio...

Casa HERNANDO. ESPECIALIDAD SOBRE MEDIDA. SAN MARCIAL, 7. TELEFONO 1-25-80.

HERNIADOS

AHORA QUE PODEIS, DEBEIS CURAROS: Está plenamente demostrado por las miles de curaciones logradas que los mejores aparatos del mundo para combatir toda clase de hernias en hombres, mujeres y niños son los del conocido ortopedico Sr. TORRENT...



Corriendo a 130 por la pista mojada. (Fot. Juanes).

# PLANA AUTOMOVILISTA



ACABA DE LANZAR  
SU NUEVO MODELO

*Ardita*

13 HP.

que reuniendo todos los perfeccionamientos del coche de categoría y de lujo, es, sin embargo, de gran economía en el pago de

Impuestos y de reducido consumo. Este coche, con el ya conocido

508

el más popular y de mayor venta entre los coches pequeños, están siendo la admiración de cuantos los conocen.

PIDAN UNA PRUEBA A SU AGENTE EN GUIPUZCOA

Luis Larrañaga

PASEO COLON, 2  
SAN SEBASTIAN

*Peugeot*

201 301

El primero y hasta ahora único coche fabricado en gran serie con

RUEDAS DELANTERAS INDEPENDIENTES

Caja de velocidades sincronizadas; segunda velocidad silenciosa. Nuevas carrocerías último modelo.

Vea usted, pruebe y estudie los distintos coches de las varias marcas que le ofrecen y apreciará las ventajas de PEUGEOT, que, a pesar del inmenso adelanto de sus RUEDAS DELANTERAS INDEPENDIENTES, no es más caro, y, aun en algunos tipos, más baratos que marcas similares.

Garage España

CALLE PINARES. TELEFONO 1-03-48.

SAN SEBASTIAN

SUB AGENCIAS:

TOLOSA: Garage "Tolosa". AZCOITIA: Garage Zabala.

SOBRE TODOS



AGENCIA OFICIAL:

Miracruz, 3

LAS CARRERAS Y LA VELOCIDAD

Ya que estos días hablamos de carreras y que la velocidad es lo que priva arrastrando a Lasarte miles y miles de personas, ¿por qué no recordar en breves líneas a ese mago recordman del mundo que se llama Sir Malcolm Campbell con su inseparable Blue Bird?

El "Pájaro Azul" fué sensiblemente modificado bajo la dirección de Mr. Reid A. Ralton, experto especialista que en breve tiempo transformó el antiguo bólido en un nuevo monstruo de 2.500 caballos de fuerza y un peso de 4 1/2 toneladas, en lugar de 1.450 HP. que desarrollaba el antiguo.

Este motor es de 12 cilindros en V, sobrealimentado por un compresor centrífugo de 36 1/2 litros, que funciona a 3.300 revoluciones por minuto y cuyo peso completo es de 740 kilogramos, o sea de 300 gramos por caballo. Su longitud total es de 2,30 metros y su altura de 0,76 metros.

La transmisión sufrió modificaciones, siendo dotada de cambio de velocidades de engranaje constante con tres marchas adelante y una hacia atrás. El "chasis" actual mide, en total, un largo de 8,229 metros, y entre ejes 4 metros. La vía en el eje delantero es de 1,60 metros y en el trasero de 1,524 metros. El tanque de gasolina tiene 137 litros de capacidad, o sea la suficiente para el funcionamiento del motor a plena carga durante diez minutos. El radiador tiene una capacidad de 136 litros de agua.

El nuevo "Pájaro Azul" ha sido diseñado, en sus líneas generales, para alcanzar una velocidad de 300 millas por hora, o sea 482 kilómetros por hora. La primera alcanza una velocidad de 160 kilómetros por hora: en segunda, 350, y en tercera o directa, 482.

Gana a todos

Repris formidable

La marca de confianza

HP. menor y más potencia

A un precio increíble

M mayor valor intrínseco

VEA Y COMPARE  
LOS PRECIOSOS  
- MODELOS EN -

PASEO COLON, 5

REPRESENTANTE:

Ramón Gabarain

*Sterling*

En Estados Unidos hay una marca de "super-camiones": es la STERLING. Los servicios más rápidos y variados son privativos de la STERLING. Cuando se estima en lo que vale la economía y rendimiento de un plan de transporte, se acude siempre a STERLING.

CHASSIS DESDE 2 a 50 TONELADAS.

Distribuidores Generales en España y Colonias:

CIORDIA Y LARRINAGA  
Fuenterrabía, 38 - SAN SEBASTIAN





# DEPORTES

## INFORMACIONES

### El Donostia gana al Unión Club por 3 a 2



Un partido en el que los donostiarras sacaron ventaja a última hora. - Esta tarde en Berazubi. - El interesante programa de hoy en el Frontón Moderno. - En Vergara y Azcoitia. - Varias.

## PELOTA

**DONOSTIA, 3; UNION CLUB, 2**

Hay un adagio, muy usual, que dice: "Nunca segundas partes fueron buenas". Esto se puede aplicar al partido que se disputó ayer, en el campo donostiarras, entre los onces del Unión Club de Irún, y del Donostia.

Como explicación de ello vamos a hacer una breve descripción de la tercera jornada que se ha ofrecido en Atocha en esta nueva temporada.

Una entrada floja, que refleja el poco ambiente que todavía existe para el deporte británico; y aumentado, sin duda alguna, con el hecho de tratarse de día laborable.

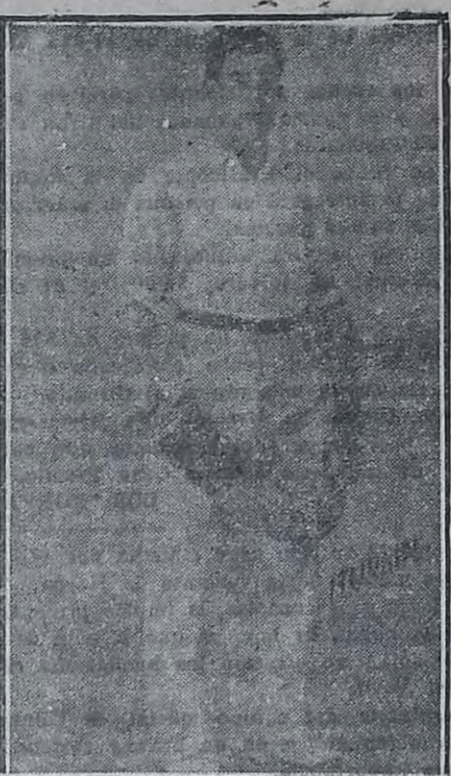
Un partido que tiene comienzos de eso que suele decirse "sin pena ni gloria", ya que la lucha se desarrollaba sin calor ni colorido de encuentro campamental; y de pronto, que uno de los bandos obtiene el primer tanto. Apretones de mano y abrazos entre los jugadores poseedores del citado tanto.

Esperábamos que este sucedido surtiera efectos en el bando contrario y, desde luego, en el espectador; pero ni por esas. Aquellos continuaban sin concederle importancia, ya que desperdiciaban ocasiones preciosas; y éstos (los espectadores), con la misma frialdad del comienzo.

Llega el descanso. Entre el público se había de todo, menos comentar las incidencias del partido entre los ases gupuzcoanos.

Se reanuda la lucha; y en sus comienzos, el bando defensor de un tanto marca el segundo, mientras el otro sigue sin estranarse; para, en cambio, apoderarse de ellos cierta demoralización, traducida en ligero desbarajuste.

Durante prolongado rato, los dos bandos pretenden distraer al público; y en esto, uno de los jugadores, hallándose solo con la pelota en el centro del campo, cae al suelo repentinamente, se queja de la pierna izquierda y es asistido por sus



**JUANITO ITURAIN**

Para los que disentan el verdadero valor pelotístico del remontista orritarra, y para los convencidos de su extraordinaria valía, el segundo partido de esta tarde, en el Moderno, servirá de estudio o comprobación.

En esta lucha, Iturain llevará de compañero a Ostolaza, siendo opositos ambos a Abrego I - Ugartel!

## FOOT-BALL

**AYER, EN EL MODERNO**

Izaguirre y Jáuregui, sacando del 11 y medio, fueron opositos ayer tarde a Solozábal y Pasay, con saque éstos del 11.

Por la primera de las citadas parejas gustaba mucho el partido; pero sus contrarios, y principalmente Solozábal, desarrollaron desde un principio juego de gran eficacia, lo que les permitió llevar en las tres primeras decenas ventajas de puntuación, que oscilaron entre dos y seis tantos, para, en un momento de gran juego de Izaguirre, secundado con tesón por Jáuregui, se llegó al empate a 24, repitiéndose a 25.

Desde esta altura, y siempre en exhibición de impecable empuje, pujanza y dirección excelente de tiro Solozábal, y en ayuda cada vez más meritoria de Pasay, éstos fueron poco a poco orillando a sus adversarios hasta dejarles en 41 para los 50 concertados.

En un segundo partido, Lasa formó con Marich y Arano I con Fitero I, sacando el de Alegría del 11 y el navarro del 11 y medio.

Por la coalición Arano-Fitero gustaba tan extraordinariamente, que con seis tantos de ventaja, se cotizaba el dinero favorable a ellos.

Lasa, bien secundado por Marich, inició la ventaja con 8 por 0; siguió con 11 por 1; culminó en el 25 por 7; y terminó con 50 por 32.

En un tercer partido, Izaguirre III y Lesaca, después de ir retrasados con siete tantos y en una briosa arrancada, dejaron a Aranzadi y Múgica II en 21 para 30.

**EL GRAN PROGRAMA DE ESTA TARDE...**  
Con objeto de que el público frontonero pueda

cienden de categoría. En total, siete parejas: tres más que el pasado año.

A mano parece que habrá sorpresa. Aparte de las parejas Iguarán-Aramendi, hermanos Echarri, Otaegui-Burruarena y Asue-Echenique, que ya han firmado (por cierto que los pasaitarras lo han hecho por la Unión Deportiva, de la capital), existen otras en formación y cuya composición definitiva aparece en el misterio. Por lo pronto, Eusko-Gartadi, de la capital, va a intervenir en las luchas manistas; y ya sabemos lo que significa la participación del Eusko en los campeonatos. ¡Es el Orlo del pelotazalismo!

A país y costa, con ligeras variantes, quedan los mismos significados elementos.

Otro día hablaremos de los de segunda categoría — ¡los acaparadores de fichas! —, entre cuyas filas aparecen destacados deportistas.

¡Ah! Y de la participación de dos nuevos Clubs. Del Loretozorta, de Pasajes, y del simpático Eusko-Indarra, de Donostia. Dos aportaciones de gran mérito para la pelota "amateur". — PEPE RAMON.

## CICLISMO

**LA VUELTA A LEVANTE**

Valencia.—Se ha corrido la octava etapa de la Vuelta a Levante, en el recorrido Alcoy-Castellón. Llegó primero Cardona, seguido de Prior, Escarriet, Baehero y Esquerá.

La clasificación no ha variado en nada.

**LA CARRERA VALLADOLID - MADRID - VALLADOLID**

Madrid.—Esta mañana dióse en Valladolid la salida a los 25 corredores que toman parte en la carrera Valladolid - Madrid - Valladolid.

A la meta, instalada en el Paseo de Camoens, llegó el primero el madrileño Carretero, en el mismo tiempo que Bastida, Parro, Blys, González, Cardano, etcétera.

Se clasificaron 17 corredores.

## TIRO DE FICHO. Las tiradas de ayer en Gulamendi

Se celebraron ayer, en el stand de Gulamendi, las anunciadas tiradas de fichón, comenzando por la dedicada a los tiradores neofitos, presentándose un buen grupo de éstos a demostrar las posibilidades de sus novísimas escopetas.

Fué el vencedor Pascual Marifio, que mató cinco pájaros haciendo un sólo cerro.

La Copa Londals la ganó el Aquino de Extremadura, con ocho pájaros sin cerro, repartiéndose el importe de la "poule" con P. Jaraba.

El ganador de la copa ofreció otra, que conquistó P. Jaraba, con seis pájaros sin cerro, y repartió la "poule" con Rodman Heeren.

Finalmente, Ramón Londals ganó la "poule" a brazo, con la que terminó esta animada reunión de tiro en Gulamendi.

Hasta la próxima.

## REMO

**LAS REGATAS DE PORTUGALETE**

Como decíamos ayer, hoy, domingo se celebrará la primera regata de las organizadas por el Ayuntamiento de Portugalete.

La prueba empezará a las cinco menos cuarto de la tarde, alineándose las embarcaciones en la forma siguiente:

Primera serie: Guetxo; trainera "San Nicolás de Bari", color amarillo y negro.

## Frontón MODERNO ESTA TARDE ABREGO CONTRA ITURAIN

compañeros y "managers", para después de un rato, ser retirado del escenario.

Esta es la primera parte. Y conceptuamos así, porque, a raíz de este incidente, el público pareció despertar de su letargo y seguir con calor las incidencias de la lucha, así como en los jugadores del bando del lesionado poner a contribución su entusiasmo y arreos propios de elementos de categoría.

Y sucedió que, uno tras otro, en menos de 20 minutos, el bando que sólo tenía 10 jugadores en esta lucha, marcó tres tantos al que llevaba la ventaja, ganando, por lo tanto, el partido por la mínima diferencia.

De ahí que uno de los partidarios del bando vencido recordara el adagio en cuestión y que nosotros recogemos

¿Merece el partido de referencia gran extensión? Si no; sí, no...

Tiramos de bloc y vamos a vamos a destacar lo más saliente de la película.

Los bandos, a las órdenes del colegiado señor Arrillaga, forman así:

Unión Club: Emery; Eguilazábal, Mancosider; Leuona, Gamborena, Peña; Castillo, Echezarreta, Errandonea, Sánchez Pascual, "Chipia".

Donostia F. C.: Beristain; Lerchundi, Arana; Amado, Ayestarán, Marculeta; Insausti, "Chivero", Urtizberea, Ipiña, "Tolete".

Los comienzos son de mando donostiarras, sin resultado práctico. Sacan dos "corners", rematando fuera de cabeza.

Un avance irunés, Gamborena pasa a Errandonea. Interviene Arana y comete un fault cerca de la zona de peligro, despejando Beristain.

Seguido anotamos un tiro fuerte de Sánchez Pascual, que sale fuera rozando el larguero.

El juego se hace alterno. Un ataque donostiarras termina en centro de Insausti, que rechaza Eme-

## Frontón MODERNO ESTA TARDE PARTIDO DE PRUEBA PARA OSTOLAZA-ITURAIN

está el nombre "Mattea".

Van 21 minutos de juego. Un ataque irunés florenta corta el meta donostiarras, saliendo de la puerta; mas Errandonea le gana la carrera y remata por bajo, apuntándose el primer tanto de la tarde.

Los donostiarras atacan y Urtizberea remata sin puntería.

Y llega el descanso sin más digno que anotar.

Se reanuda el juego; y a los tres minutos, en un ataque irunés, se produce el segundo tanto, marcado por Sánchez Pascual, bajo y angulado.

Los donostiarras juegan descoordinados y sólo se salva Marculeta, que enseña a los suyos cómo se juega y cómo se remata.

A los 22 minutos, Urtizberea, avanzando solo por el centro del campo, se sienta repentinamente lesionado en la pierna izquierda y cae al suelo.

Se suspende el juego breves momentos y Urtizberea es retirado del campo. Nos dice que sufre una fuerte lesión en la rodilla. Sentimos muy de veras el percance, y hacemos fervientes votos por su pronta y total curación.

Al minuto de este accidente, en ataque a fondo de los donostiarras, Ipiña marca el primero en forma muy habilidosa y de gran jugador.

Segue el acoso donostiarras; y a los 29 minutos, un centro de "Tolete" es rematado por Ipiña de cabeza y vale el empate.

El juego se anima. Hay más calor en la lucha. Algún fault que otro. Y cuando faltan unos 15 segundos para la terminación, Ipiña pasa a Insausti, éste centra y "Tolete" marca el tercero.

Fuente la pelota en el centro, y verificado el saque, el árbitro pita la terminación.

Un partido más, en el que supieron distinguirse Gamborena, Peña, Errandonea y Sánchez Pascual, por Irún; y Marculeta, Ipiña y Lerchundi, por el Donostia.

El arbitraje, a tono con el partido.—MANU.

## Frontón MODERNO Esta tarde juegan OSTOLAZA-ITURAIN contra ABREGO-UGARTE

Asistir sin agobios a las carreras de automóviles y luego presenciar el partido de mayor emoción de esta tarde, la Intendencia del Moderno ha dispuesto que la lucha en que intervienen Abrego e Iturain se juegue en segundo lugar; es decir, que dará comienzo hacia las cinco de la tarde aproximadamente.

En primer lugar del programa irá la interesante lucha entre los hermanos Salaverria contra Jusico y Zabaleta.

Con un Jurico recuperado en juego y con un Zabaleta en la plenitud de su arte, mucho tendrán que jugar los de Ategorrieta si quieren llevarse la palma de la victoria.

El segundo encuentro lo disputarán Abrego I y Ugartel contra Ostolaza e Iturain.

Partido de muchas campañas para esta última pareja, y de gran expectación para el consecuente aficionado.

¿Es que puede salir victorioso el "morrosko" de Orlo de esta dura lucha?

¿Si fuese Juanito capaz de darnos la sorpresa!...

Con todos estos alicientes, el festival pelotístico de esta tarde, en el Moderno, se presenta interesantísimo.

## Frontón MODERNO Vaya esta tarde al Moderno a ver a OSTOLAZA-ITURAIN contra ABREGO-UGARTE

mo el tiempo apremia, lo probable es que luego sea ya tarde para volver a montarlo.

Necesita ganar. Ganar como sea. En buena lid, naturalmente.

Ahora bien: en condiciones análogas al Tolosa, o quizá en peores, se encuentra el Zaragoza. También a los aragoneses interesa sobremedura salir airoso de la contienda.

De manera que nos hallamos ante dos equipos que, o consiguen hoy dos puntos o se entierran.

Ante esa disyuntiva, fácil es comprender que tanto uno como el otro, lo mismo tolosanos que maños, pondrán el mayor empeño y sacarán a relucir lo mejor de su juego para abrirse paso.

Consecuencia lógica de todo esto: que presentaremos un "match" pleno de emoción y viveza.

En Berazubi estaremos nosotros a las cuatro en punto, cuando el colegiado señor Jáuregui ordene la interesante pelea.

Cualquiera desperdicia la ocasión.—S.

## Frontón MODERNO PARTIDO DE PRUEBA PARA OSTOLAZA-ITURAIN

Bestaio; trainera "Bibotarra", patrón A. Mendiola, color verde.

Santurce; trainera "Arpetarra", patrón J. Urtarte, color morado.

Segunda serie:

Portugalete; trainera "Canilla", patrón A. Sarría, color amarillo.

Federa; trainera "Ecano".

Luchana; trainera "Luchanatarra", patrón A. Pérez, color azul.

La Comisión organizadora, a fin de no restar brillantez a la prueba del domingo próximo, ha dispuesto que, contra costumbre, los tiempos de hoy no cuenten para sumarlos a los de la regata final y sirvan sólo para la clasificación de ésta.

Las embarcaciones que se clasificaron serán tres, que, también contra costumbre, se disputarán los premios el domingo primero de octubre sin cambiar de embarcación.

Las otras tres traineras correrán una prueba de conciliación.

**GUIA INTERNACIONAL DE LAS CARRETERAS DE ESPAÑA Y PORTUGAL**

**Dedicatoria de utilidad por el PATRONATO NACIONAL DE TURISMO Y EL C. N. T. DE PORTUGAL**

La obra consta de:

1. LA GUIA. Contiene una mina de información de rigurosa precisión y al día sobre todo lo que es de interés y necesario sobre el automovilístico estado de viaje o excursión. Ptas. 12,50
2. LA MAPA ESTRO AVIACION. Abarca todos los servicios y líneas de España por secciones separadas. Un sistema perfeccionado permite hallar inmediatamente la región que se quiere y tener a la vista todo el itinerario. Precio 10,00
3. EL PORTAMAPAS, estuche impermeable que admite un mapa plegado en el tamaño que se quiere. Precio 10,00

Vendedores autorizados en las buenas librerías, ferreterías de accesorios y garajes, o bien en:

**PUBLICIDAD, S. A.**  
CALLE DE SAN MARCIAL, 17, 1.  
SAN SEBASTIAN

**GUIA INTERNACIONAL DE LAS CARRETERAS DE ESPAÑA Y PORTUGAL**  
Completa - Al día - De Rapida y Fácil Consulta

**PANORAMA "AMATEUR"**—De entre la flor del pelotazalismo van los distintos Clubs seleccionando los mejores elementos, barajándolos estudiada y cuidadosamente para presentarlos con la máxima eficiencia en los próximos campeonatos regionales, y puestos sus miras todos en la participación de las competiciones nacionales, que se anuncian para Mayo del próximo año en la capital de la Rioja.

Hay que tener en cuenta que los campeonatos peninsulares han de revestir el próximo año excepcional importancia.

Organizada por los Batsokis vascos la Federación de Pelota en la provincia hermana, cabe suponer lógicamente que el próximo año Vizcaya se halle representada dignamente en los campeonatos que se celebrarán en Logroño. De Navarra nos llegan también halagüeñas noticias, pues los Iruñita, Jadraque, Sáinz, Michel Martínez y tantos otros prestigiosos elementos del deporte de la pelota en esta región, se preparan para organizar el campeonato y con vistas, claro está, a su participación en las luchas nacionales.

Los regiones importantes, Vizcaya y Navarra, alejadas hace años de los campeonatos, anuncian su participación en los mismos para el año que viene; y este gran aliciente, unido a la segura cooperación de la gupuzcoana, riojana, castellana y catalana, y que a la saragonesa por lo estratégico del teatro de las luchas pelotísticas, hace que los campeonatos nacionales de pelota del próximo año se presenten con una perspectiva de grandeza jamás conocida.

Prolongada por la Federación de Pelota la admisión de fichas hasta últimos del presente mes, y aliviados así los Clubs de las premuras de tiempo, van perfilándose las parejas que en las distintas modalidades de juego han de tomar parte en las competiciones próximas a realizarse.

A remonte, primera categoría, hay aumento de parejas. En esta competición tomarán parte los hermanos Arrieta, Sarriena - Damborena, Victoria - Ayerza, Andueza-Mendiábal, Lizarraga-Guetaria II, Berniolles - X e Iriarte - Larambe, los campeones de segunda categoría, que por decisión propia as-

**LA SEÑORA**

**Doña María Juana Gabarain Oyaneder**

Falleció en el día de ayer, a los 71 años de edad

Después de recibir los Santos Sacramentos a la Bendición Apostólica de S. S. R. I. P.

Se director espiritual don Agustín Embil; su ahijado esposo, don Juan Ignacio Uranga; sus hijos, doña Felipa, doña Angela y don Manuel; hijos políticos, don Vicente Tellería, don Juan Landá y doña Celedina Ugarte; nietas, María Teresa; hermanos políticos, don Santos Uranga; los sobrinos, sobrinos políticos, primos y demás parientes, al participar a sus amigos y conocidos tan irreparable pérdida, les suplican encomienden su alma a Dios y se sirvan asistir a los funerales que por su eterno descanso se celebrarán mañana, LUNES, a las DIEZ, en la Iglesia parroquial de SANTA MARIA, y acto seguido a la conducción del cadáver al cementerio de Pollos, por todo lo cual les quedarán eternamente agradecidos.

San Sebastián, 24 de septiembre de 1933. Domicilio: SAN JERONIMO, 8.

Nota. — El Rosario tendrá lugar hoy, domingo, a las ocho de la noche, en el camerín de la Virgen de la parroquia de Santa María.

**"La Carrocería Infantil S. A."**

SAN SEBASTIAN - ALZA (Inchaurren), Teléfono 4140.

**PABNOA DE COCHES PARA NIÑOS.**

Ventas al contado.

**VENTAS A PLAZOS.**

EN DIEZ Y VEINTE MENSUALIDADES.

Exposiciones: CASA ARRIAGA, Urbista, 64; Casa Muñoz, Avenida, 41.

Neveras especiales, para familias, "CIBA".

**EN SUMAYA**

**Línea férrea interceptada**

Comunicación de Sumaya que durante la última tormenta quedó interrumpida e interceptada para la circulación de trenes la línea férrea del Urola en el kilómetro 24'400.

Tuvieron que ser suspendidos los trenes: ligero discrecional número 16 y el tranvía discrecional número 18, entre el trayecto de Sumaya Empalme y Sumaya Puerto.

El servicio estuvo interrumpido desde las 17'30 a las 20'15.

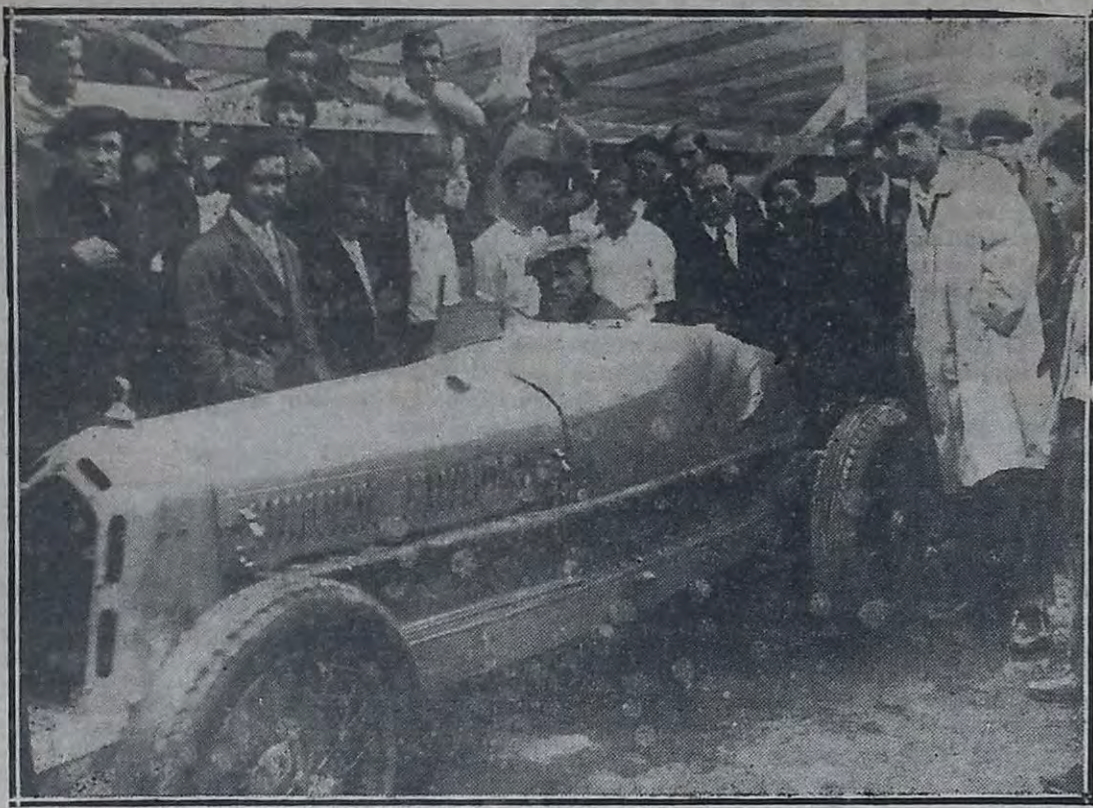
**SE ALQUILA**

hermoso entresuelo, tres calles, Fueros, Prim; terraza, jardín con amplios bajos. PRIM, 35.



AUTOMOVILISMO

ANTE EL IX GRAN PREMIO DE ESPAÑA



FIGURAS DEL CIRCUITO: Dreyfus. — (Fot. Juanes).

Dejamos nuestro anterior artículo con un comentario somero de la temporada y éste nos lleva a la deducción lógica y natural de la excepcionalísima importancia de este IX Gran Premio que hoy se jugará en Lasarte. Desde luego bajo el punto de vista espectacular y técnico no se ha celebrado en nuestro Circuito carrera de tanta importancia internacionalmente, no creemos exagerar al afirmar que es la más importante del año entre las corridas sobre terreno europeo. Si vamos al examen de victorias obtenidas por los que hoy se alinearán a las órdenes de Maguñar, nuestro juicio se afirma y convence incluso al profano. El aficionado hace tiempo que oyó hablar de Nuvoletti, Varzi, Chiron, Fagioli; pero en nuestra labor de vulgarización es obligado decir al lector el por qué de esos méritos. Si comenzamos por los individuales observamos que el veterano Lehoux venció magníficamente en Pau, y más tarde en Dieppe destacando su proverbial optimismo y sus excepcionales dotes de conductor sobre sendas primeras figuras. Etancelin, fué el vencedor moral del Gran Premio de Francia. Allí se las tuvo el 11 de junio ante el 3 litros Maserati que fué al mando del inolvidable Campari. Terminó a 52 segundos del piloto italiano, averiado el embrague en la última vuelta cuando la carrera estaba ya decidida para él. Fué primero en La Marse, ante Dreyfus y Bussienne. Zanelli, que ha corrido poco el año actual, pero cuyas actuaciones en Donostia fueron muy celebradas; venció de modo rotundo en el Gran Premio de la Peña Rhin en Barcelona. Pero... pasamos a los casos. Dando la preferencia a Nivola, apellativo familiar del gran escritor de Mantua, vemos que gana los Grandes Premios de Tínez, Niza, Nimes, Bélgica (éste sobre el coche que hoy lleva en Lasarte) el difícil circuito de Montenero, en Italia, y la Tourist Trophy de Irlanda montando en Belfast un M. G. para él absolutamente desconocido. Varzi, el capitán de los Bugattis, ha llevado al mando durante la temporada que fina un 2.800 bien preparado, pero viejo en concepción. Sin embargo, su virtuosismo y su valentía hicieron decidir a su favor los Grandes Premios de Mónaco, Trípoli y L'Avna (éste sobre un 5 litros, tipo recordman de la hora que montó Cravkovsky, muerto en Monza). Hoy Varzi, luchará en igualdad de condiciones, si los nuevos 3 litros «puro-cielo» dan el rendimiento que de ellos se espera... Es decir: Hoy creemos tendrá coche... Chiron, bajo de forma a principio de temporada, bate todos los records, en las 24 horas de Bélgica, primera victoria cuya destacada del año, y lleno de ímpetu vence en Marsella a más de 170 de media; vuelve a ganar el Gran Premio de Italia, derrotando en ambas carreras a Nuvoletti, y en Comminges, trazado rapidísimo, deja también fuera de combate al mantusano Fagioli; vuelve, pues por sus lauros de «driver» excepcional. Sin poder extendernos más, puede decirse que todas las carreras de alguna importancia y desde luego, las consagradas, en absoluto han llevado en sus primeros puestos, esos hombres que captan los «bólitos» que tres casas especializadas en «cracers» presentan a la emoción de los espectadores que acuden a los pies del Burzutti.

\*\*\*

Pero hoy... es la buena. Esos cuatro excepcionales «drivers», montarán coches singulares en sus posibilidades, sin consideramos que la mecánica de los «Bugattis», en orden a su litraje nos obliga a exigirles una actuación basada en la propia de sus competidores. Los Alfás, monopostas, que correrán al mando de Chiron y de Fagioli son el

conocido tipo 2.550 con compresor, que Nuvoletti llevo a continuas victorias durante la temporada de 1932 y parte del 33. Los Maserati, se revelaron definitivamente en el Gran Premio de Francia. Más ligeros que los milaneses, los productos de la casa de Bolonia, presentaron un inconveniente: su estabilidad. En el Gran Premio de Bélgica, Nivola acudió a las fábricas Imperia, donde se despatchó a su gusto, reformando su «chassis» bajo ideas personales que fueron comentadas muy favorablemente por la crítica. Después, estos vehículos han seguido llamando la atención por su excepcional rapidez. Quizás en el banco de ensayos rindan más que los Alfás en velocidad lineal, pero según «tuyaux» que guardamos, no conocen un acabado total. Con él, serán superiores a los Alfás, se ha dicho... pero por de pronto son más rápidos. Será esto suficiente y la magia de Nivola y el ímpetu de Tariffi, completamente oportunos? Nos queda Bugatti. La incógnita. Hace mucho tiempo que perseguimos noticias acerca de la nueva producción de los «puro-cielo». Tenemos alguna que sería atrevido citarla. Sin embargo, la reserva y el cariño excepcional que los jefes de carrera de la populárrima casa de Molshelm han guardado durante los entrenamientos, celosos de un secreto de alta resonancia, apoya nuestro sentir que muy posiblemente estos nuevos 3 litros Bugatti sean en realidad más rápidos, no mucho más, que los Alfás y los Maserati, pero si es positivo, y esto se ha comprobado en las pruebas de días pasados, guardan una magnífica estabilidad que los hace peligrosísimos competidores en un terreno tan sinuoso como el de Lasarte, que exige esa condición precisa por su singular trazado.

La igualdad de fuerzas, pues, es manifiesta. Por un lado Chiron y Fagioli, conductores fáciles, brillosos, cerebrales el primero y fogoso, muy fogoso y calculador el segundo. Por el lado de los azules esforzados defensores hoy de una técnica francesa del «cracing», Varzi y Dreyfus. El gran Aquiles, no necesita presentación. Recordman absoluto del circuito, piloto frío, sereno, de admirable destreza y de una clásica escuela italiana combinada entre los Bordino y Ascari, es la suprema esperanza de un país que, ¡oh, paradoja! no es el suyo. Y nos queda Nuvoletti. Su entrenamiento de ayer, sábado, fué excepcional entre los conocidos en Lasarte. Con lluvia y sin ella, su acelerador conoce el redoble constante de su entusiasmo, de una combatividad y habilidad, insuperables que retrata al antiguo hombre de las dos ruedas, dando esta sensación; pero, su arrojo, cubre todas las adjectivaciones. Es el gran favorito de las masas, el «cas» que más rápidamente se ha impuesto aquí en San Sebastián, como en cuantas carreras ha tomado parte.

\*\*\*

A esta presentación «telegráfica» que la carencia de espacio nos impone, ha de seguir por fuerza de la costumbre, la del pronóstico. Y éste, hoy, más que dificultoso es atrevido. Los «puro-cielos» los árbitros de él. Fácil sería dar la victoria a Nuvoletti, pues aunque lo perdiera ahí quedarían sus indudables hazañas y rotundas marcas de velocidad que serán el marchamo de la belleza y emoción de la carrera de hoy. Para él la vuelta más rápida... 155 1577. En lluvia, la cifra no es exagerada, ni mucho menos. Pero esto es fácil. Busquemos un vaticinio algo audaz. Si los Bugattis responden, Varzi llevará la victoria después de un pugilato a muerte con Nivola. Chiron y Fagioli, escoltarán a los combatientes y aprovecharán el ínfimo resquicio para justificar sus posibilidades de gran favorito cada uno de ellos. Dreyfus, con-



FIGURAS DEL CIRCUITO: E... — (Fot. Juanes).

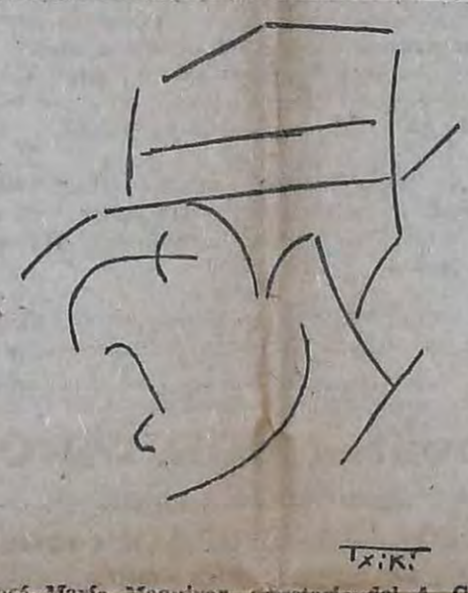
tinuará siendo el magnífico «out-side» que todos conocemos, y Tariffi marchará fuerte, muy fuerte...

Las actuaciones sensacionales a cargo de Zehender, Lehoux y Etancelin, desde luego todos los records batidos, como piedra angular para un nuevo Historial del Circuito de Lasarte...

MEREDITH.



El corredor Zehender. — (Fot. Juanes).



José María Nuvoletti, secretario del A. C. G.



Balanza, el popular «speaker» del Circuito.



D. Manuel Rezola, presidente del A. C. de Guipúzcoa.

Lo admirable de Guipúzcoa

Obra editada en Guipúzcoa. Colaboración de los maestros de la literatura. Bellísimas fotografías de arte de la provincia guipuzcoana.

La obra cubre del fotógrafo MARIN. Compre esta obra para marcharse, y recordará siempre las maravillas del País guipuzcoano.

**I. M. BARRIOLA**

Del Hospital civil. — APARATO DIGESTIVO. GARIKAY, 20. Teléfono 12222.

LAS GRANDES PRUEBAS AUTOMOVILISTAS

Hoy se correrá el Gran Premio de España

Que tendrá carácter de un match Francia - Italia, de conductores y coches. El circuito se cerrará a las diez de la mañana y la carrera dará comienzo a las doce en punto. Participantes y premios.

DE LA CARRERA

Comenzará a las doce en punto del mediodía. La salida será lanzada, saliendo los coches precedidos de un coche-piloto, que, al llegar frente al puesto de los cronometradores, se apartará a su derecha, comenzando en aquel momento la carrera.

El recorrido total que deberán efectuar los coches será de 519,450 kilómetros, equivalente a 30 vueltas al Circuito.

La longitud de la vuelta es de 17,315 kilómetros.

Todos los coches participantes perciben primas de salida, y el vehículo ganador del Gran Premio de España, recibirá:

Copa de S. E. el Presidente de la República, trofeo que lo entregará en persona el señor Alcalá Zamora, y 20.000 pesetas.

Al segundo le será adjudicado un premio de 10.000 pesetas; al tercero, 5.000; y al cuarto, 2.500.

Se adjudicará también un premio de 500 pesetas al conductor del coche clasificado que haya efectuado la vuelta más rápida al Circuito.

La Casa Omnia ha ofrecido una prima especial de 1.500 pesetas para el conductor que bata al «record» de la vuelta en este Gran Premio.

LOS «FORFAITS»

El accidente sufrido ayer mañana por Williams a escasos metros de la variante de Hernani, aunque de leves consecuencias, le impide presentar su coche a la prueba de hoy, ya que la pata de gallo y el eje delantero ofrecen las huellas del choque contra el árbol.

El conductor del equipo oficial de «Bugatti», sufrió también golpes en un brazo y costado; pero de escasa importancia.

Otra baja será la del suizo Grosch, que, al regresar del Circuito —después del entrenamiento— remolcado por un coche de turismo, su «Alfa» patinó y fué a chocar con aquél, sufriendo averías que requieren una reparación que no ha podido hacerse para hoy.

El español Palacios dió una vuelta al Circuito al volante de su alba «Bugatti»; pero, al parecer, este coche no es lo suficientemente rápido para rivalizar con los que alinean los famosísimos actores de hoy. Y, según se nos dijo, el corredor bilbaíno no se alineará.

Sartorio y Bussienne no habían llegado aún ayer, lo que hace presumir que no se presentarán a correr.

LOS PARTICIPANTES

- Un magnífico lote de coches disputarán hoy el Gran Premio de España. Será, a no dudar, la mejor selección que hoy puede ofrecerse en Europa de marcas especializadas y de conductores famosos. He aquí la lista de los «partants»:
- Zanelli, «Alfa-Romeo».
  - Siena, «Alfa-Romeo».
  - Lehoux, «Bugatti».
  - Fagioli, «Alfa-Romeo».
  - Varzi, «Bugatti».
  - Etancelin, «Alfa-Romeo».
  - Taruffi, «Maserati».
  - Dreyfus, «Bugatti».
  - Frankl, «Bugatti».
  - Wimille, «Alfa-Romeo».
  - Zehender, «Maserati».
  - Falchetto, «Bugatti».
  - Nuvoletti, «Maserati».
  - Chiron, «Alfa-Romeo».

EL CIRCUITO SE CIERRA A LAS DIEZ

La extraordinaria concurrencia de coches al «garaje» público de Lasarte, a pesar de ser el día de entrenamiento, constituyó un oportuno aviso a los organizadores para tomar las medidas necesarias ante la indudable invasión de mañana. Porque las lluvias han venido a complicar esta parte importante de la organización del tráfico, convirtiendo el terreno de Lasarte donde van a instalarse los coches de viajeros en un campo difícil de maniobras... por el estado blando y fangoso del hervoso terreno.

De acuerdo, pues, con la autoridad gubernativa, el A. C. G. ha decidido cerrar el Circuito a las DIEZ DE LA MAÑANA. Esta disposición, muy acertada, hará que el público madrugue y que pueda realizarse la colocación de los coches con la mayor comodidad.

LA PRENSA

Siguen llegando «enviados especiales» de la Prensa nacional y extranjera. La tribuna de la Prensa se verá hoy cuajada de reputadas firmas del mundillo deportivo y de informadores — periódicos y agencias, a los que se ha encomendado la misión de transmitir amplios detalles de esta sensacional carrera.

El A. C. G. se ha preocupado de facilitarles su misión, a fin de que el nombre de San Sebastián y de sus grandes acontecimientos deportivos llegue a todas partes del mundo.

El Teléfono Provincial ha instalado detrás de las tribunas un servicio público y otro especial para la Prensa.

Los autocars que conducirán a los periodistas al Circuito, saldrán a las nueve y media de mañana de frente al Automóvil Club de Guipúzcoa (Plaza de Oquendo).

BANQUETE OFICIAL

Con motivo de la asistencia del Presidente de la República al Circuito, el Automóvil Club de Guipúzcoa ha invitado a S. E. séquito, autoridades, Cuerpo diplomático y ministros agregados actualmente en San Sebastián; ministro de Industria, señor Gómez Paratcha; y presidente y secretario del Automóvil Club de España, don Santiago Alba y don Carlos Resines, respectivamente, a un banquete, que tendrá lugar hoy en el restaurante de tribunas.

VIAJEROS DISTINGUIDOS

Movimiento, mucho movimiento hubo ayer en las oficinas del Automóvil Club. Entre los visitantes figuró el exministro don Santiago Alba, actual presidente del Automóvil Club de España, que asistirá hoy a la carrera. También se encuentra en San Sebastián el secretario de dicho organismo, don Carlos Resines.

«PALMARES» DE VELOCIDADES

- Todos los presagios de la carrera de hoy, domingo, indican que se batirán de largo los «records». Y ante este anuncio, consideramos oportuno recordar el «palmarés» de velocidades registradas en los precedentes Circuitos. He aquí:
- En 1923, Guyot («Rolland Pilaín») alcanzó una media horaria total de 105,350 kms.; y Dubonet («Hispano») fué el primer «recordman» de la vuelta con 113,310 kilómetros.
  - En 1924, Segrave («Sumbean»), 103,190 kilómetros de media en la carrera; y Constantini («Bugatti»), 112,313 en la vuelta más rápida.
  - En 1925: Divo («Delage»), 123,249 kms.; y Constantini, 133,584 kms., respectivamente.
  - En 1926: Constantini («Bugatti»), 123,776 y 135,214 kilómetros.
  - En 1927: Benoist («Delage»), 129,592; y Maserati («Bugatti»), 139,726 kilómetros.
  - En 1928: Chiron («Bugatti»), 129,659 y 141,764 kilómetros.
  - En 1929: Chiron («Bugatti»), 116,119 y 139,449 kilómetros.
  - Y en 1930, Varzi («Bugatti») se apodera de ambos «records»: 139,752 de media en la carrera; y 146,564, en la vuelta más rápida.

VIDA OFICIAL

Para el festival vasco de jueves en Atocha

El alcalde ha invitado a los niños de las escuelas públicas y a los de la Beneficencia al festival vasco que se celebrará el jueves por la tarde en Atocha, organizado por el Comité de la Semana Vasca.

—En la Diputación se recibió ayer un telegrama del diputado a Cortes, socialista, señor De Francisco, excusándose de no haber asistido al banquete celebrado en Oñate en honor del Presidente de la República. También se excusaron los diputados señores Urquijo y Picava.

—Hoy saldrá para Madrid el señor Saslán, que se propone realizar determinadas gestiones en favor de la ciudad, entre ellas una relacionada con Ensanches, escuelas y recreos.

También asistirá a las reuniones que celebre el Banco de Crédito Local y el Consejo de la Unión de Municipios españoles a cuyas sesiones ha sido invitado.

—El próximo martes se reunirá la Junta del Patronato del Nuevo Hospital para ocuparse de asuntos relacionados con dicha Institución benéfica. La reunión se celebrará a las tres de la tarde.

—Mañana, lunes, en el salón de ensayos del Orfeón Donostiarra, tendrán lugar las oposiciones a las becas de canto e instrumentos musicales, concedidas por la Diputación.

Las oposiciones comenzarán a las once de la mañana y serán públicas.

—La Junta oficial pro-damnificados ha facilitado la siguiente relación de donativos:

Suma anterior pesetas 1.554.871'35. Ayuntamiento de Irún, 7.234'10; Ayuntamiento de Euzkoida, 50. Suma y sigas, pesetas 1.562.155'45.

SANIDAD

Mujer que espera un hijo. No querrás que nazca muerto, ni enfermo, ni que tu vida peligre en el trance.

El servicio de Higiene Infantil que funciona, a diario, desde las diez de la mañana a la una, te orientará gratuitamente.



El puzado de los coches en el A. C. G. — (Fot. Juanes)

A la carretera le convendría un poco más de asfalto, con mezcla de gravilla, para que los neumáticos se agarrasen mejor.

**EL RESULTADO**

Primero, Luis Chiron, sobre "Alfa Romeo", a 134'092 kilómetros de media horaria.  
 Segundo, Luigi Fagioli, sobre "Alfa Romeo", a 132'034 por hora.  
 Tercero, André Lehoux, sobre "Bugatti", a 123'043 por hora.  
 Cuarto, Achille Varzi, sobre "Bugatti", a 122'704 por hora.  
 Quinto, Wimille, sobre "Alfa Romeo", a 121'745 por hora.  
 Sexto, Dreyfus, sobre "Bugatti".

**LA ORGANIZACION**

No faltó un solo detalle; la organización fué acabadísima, perfecta.  
 El nombre de San Sebastián ha recorrido el mundo anunciando el IX Gran Premio Automovilista de España. Ahora volverá a resonar por Europa y América, esparciendo la noticia de que nuestra organización fué completa, y sin que tuviera que envidiar nada a las demás del Continente.  
 Vaya nuestra felicitación por ello al Automóvil Club de Guipúzcoa. Es de justicia.

JOSE MURGUIA.

**Información**

**EXITO DE PUBLICO**

No es posible calcular cuántos miles de almas concurrieron el domingo a presenciar el acontecimiento que sobre el Circuito de Lasarte había organizado el Automóvil Club de Guipúzcoa. Pero puede afirmarse que a lo largo de sus diecisiete kilómetros se congregó una multitud increíble, y que desfilaron por San Sebastián muy cerca de cuatro mil coches, de los que su mitad, aproximadamente, se instalaron en el garaje público preparado frente a las tribunas.

Desde luego, es también indudable que ninguno de los anteriores circuitos logró despertar la expectación de este noveno Gran Premio, cuyas extraordinarias inscripciones habían conseguido que el nombre de San Sebastián resonara por toda Europa y que millares de forasteros—nacionales y extranjeros—se trasladasen a nuestra ciudad para presenciar la competición que tan emocionante se anunciaba.

**PERIODISTAS**

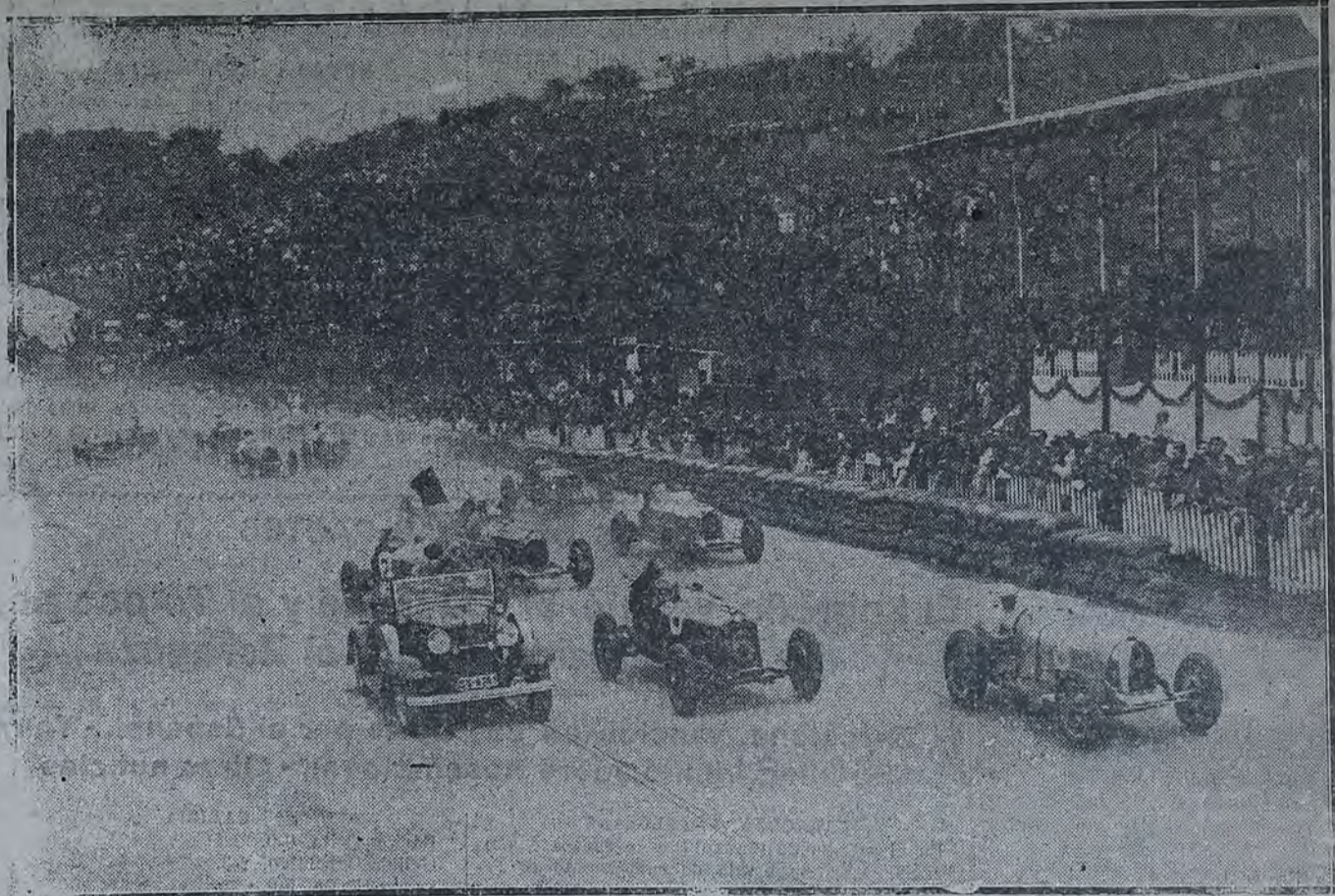
De todo el Continente llegaron representantes de la Prensa. Muchos franceses, algunos italianos, otros de distintos puntos de nuestra península.

Tuvimos el gusto de estrechar las manos a Pepe Torrens, director de "El Mundo Deportivo", de Barcelona; Andreotti, de "La Gazzetta dello Sports"; Soriano, de "Heraldo de Madrid"; Luis Zozaya, de "Las Noticias", de Barcelona; al enviado especial de "Il Corriere della sera", etc., etc., lo cual da una idea de la importancia que en España, Francia e Italia, principalmente, conceden a nuestra organización.

**LLEGA EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA**

Poco después de las once, S. E. el presidente de la República, llegó al Circuito, instalándose en un palco. Le acompañaban el ministro de Jornada y su séquito.

Recibieron a S. E., el gobernador, el general de la sexta división, el alcalde, señor



El momento de la salida para la carrera tiene profunda emoción. Emoción para los corredores, que van en busca de la gloria perseguidos, a veces, por la muerte; del público, que ha elegido ya sus favoritos... El domingo, cuando salieron los coches de Oría, las laderas de las colinas se habían poblado de gentes expectantes...

(Foto Guerequiz.)

Sasiain, y el presidente del Automóvil Club, señor Rezola.

**PRELIMINARES**

Van llegando los últimos bólidos. En el "affichage" se han inscrito los nombres de los participantes.

Son "forfaits" los coches que habíamos anunciado.

Tomarán, por tanto, la salida, los siguientes:

- Núm. 2.—ZANELLI ("Alfa-Romeo").
- " 6.—SIENA ("Alfa-Romeo").
- " 8.—LEHOUX ("Alfa-Romeo").
- " 10.—FAGIOLI ("Alfa-Romeo").
- " 18.—VARZI ("Bugatti").
- " 22.—ETANCELIN ("Alfa-Romeo").
- " 24.—TARUFFI ("Maserati").
- " 26.—DREYFUS ("Bugatti").
- " 28.—FRANKL ("Bugatti").
- " 30.—WIMILLE ("Alfa-Romeo").
- " 32.—ZEHENDER ("Maserati").
- " 34.—FALCHETTO ("Bugatti").
- " 36.—NUVOLARI ("Maserati").
- " 38.—CHIRON ("Alfa-Romeo").

**COMIENZA LA CARRERA**

Se han ultimado los preparativos. Los coches se han colocado a cien metros de la cinta de salida.

A Zanelli se le ha ocurrido a última hora cambiar de gomas y es el último en colocarse.

¡Las doce!

Arrancan los bólidos, y el coche piloto, haciéndose a la derecha, les da la salida. Entre una nube de polvo salen trepidando los coches.

El último en cruzar ante las tribunas es el "Bugatti" de Dreyfus.

Por Oría, Fagioli ha cogido el mando. Le escoltan Nuvolari y Chirón.

Acaba de empezar la carrera y ya se hacen velocidades mayores de 170.

**FAGIOLI, PRIMERO**

El público espera anhelante. La luz de Fagioli anuncia su llegada. A su lado vienen Nuvolari y el monegasco.

Los tres cruzan como centellas ante las tribunas, siendo saludados con una ovación.

Han tardado en cubrir la vuelta siete minutos y 22 segundos, lo que supone una velocidad media que sobrepasa a 140. ¡No está mal para empezar!

**NUVOLARI COGE EL MANDO**

Balanzategui, el simpático "speaker", anuncia que el mantuano ha cogido el mando del pelotón, y que por Oriamendi va primero.

En efecto, vuelven a dar vista los bólidos a las tribunas y las cruzan por este orden: Nuvolari; a pocos segundos, Chirón; en seguida, Fagioli, Taruffi, Lehoux, Varzi, Etancelin... Dreyfus cierra la marcha.

En la vuelta tercera, Nuvolari continúa en cabeza y habiendo acrecentado la ventaja

que llevaba a Chirón. A su vez, éste se ha distanciado más de su coequipier Fagioli.

Por las tribunas, Nuvolari ha pasado a 187'800 kilómetros.

Zehender se detiene breves minutos y vuelve a salir.

Cuando Nuvolari llega por cuarta vez a las tribunas, marcha delante de él el "Bugatti" de Frankl, al que va a doblarle.

A 25 segundos de Nuvolari, Chirón, y a 20 de éste, Fagioli.

Luego, Taruffi, Lehoux, Varzi, Etancelin, Siena, Dreyfus, Falchetto, Zanelli, Wimille, que se detiene unos segundos, y Zehender.

**NUVOLARI HA DOBLADO A FRANKL**

Pasa Nuvolari antes de que Frankl concluya su cuarta vuelta.

Chirón aparece más alejado del de Mantua. Frankl se detiene.

El público sigue la carrera con enorme ansiedad.

Se corre cerca de a 150 por hora.

**CLASIFICACION A LAS CINCO VUELTAS**

En el "affichage" leemos los tiempos invertidos en cubrir las cinco primeras vueltas:

1. Nuvolari, en 34 m. 57 s.
2. Chirón, en 35-48.
3. Fagioli, en 36-48.
4. Taruffi, en 36-46.
5. Lehoux, en 36-59.
6. Varzi, en 37-44.
7. Etancelin, en 37-18.
8. Siena, en 39-3.
9. Dreyfus, en 39-9.
10. Zanelli, en 39-44.
11. Falchetto, en 39-58.
12. Wimille, en 40-59.
13. Zehender, en 41-45.
14. Frankl, en 52-30.

**TODO SIGUE IGUAL**

La carrera continúa emocionante. Nuvolari aumenta su velocidad. Y pasa por las tribunas a 190.

Las posiciones son las mismas.

Durante algunos momentos Varzi parece que mejora.

**UNA HORA**

Cuando concluye su sexta vuelta, Siena ha abandonado.

Nuvolari ha dado su última vuelta a más de 152. Le lleva a Chirón 51 segundos de ventaja, y en esta vuelta, ocho, le ha ganado cinco segundos, pues en la anterior estaban separados por 46 segundos.

En la vuelta siguiente Nuvolari saca otros dos segundos a Chirón.

Lehoux ha perdido terreno y ha dejado que le pasen Varzi y Etancelin.

**TIEMPOS A LA DECIMA VUELTA**

1. Nuvolari, en 1-9-44.
2. Chirón, en 1-10-44.
3. Fagioli, en 1-11-55.
4. Taruffi, en 1-12-38.
5. Varzi, en 1-12-45.
6. Lehoux, en 1-13-20.
7. Etancelin, en 1-13-30.
8. Falchetto, en 1-16-34.
9. Dreyfus, en 1-17-30.
10. Zanelli, en 1-18-34.
11. Wimille, en 1-18-46.
12. Zehender, en 1-24-44.

**SE MEJORA LA VUELTA MAS RAPIDA**

Cada vuelta, Nuvolari mejora su tiempo.



Gente, mucha gente por todas partes; en el monte y en los estrechos valles se agolpan los curiosos que quieren seguir las incidencias y los incidentes de la carrera; en los tribunas, el mundo que, pese a todo, no quiere que desaparezcan las elegancias, siquiera sean de lugar. La vista del "garage", platórico de automóviles, es una prueba...

(Foto Guerequiz.)

La vuelta 12, la cubre a 154 de media, y en la 13 sobrepasa los 155.  
 En la 14 alcanza 155'757. Y durante estas vueltas pasa por las tribunas a 195, 200 y 205!

**EL PRIMERO EN APROVISIONAR**

Se detiene Lehoux en su "stand" y aprovisiona en menos de medio minuto, siendo quacionado.

Al concluir su 15 vuelta se detiene Nuvolari, que tarda 53 segundos en aprovisionar. Chirón le imita, pero sólo tarda 43 segundos.

A media carrera la clasificación es:

1. Nuvolari, en 1-43-27.
2. Chirón, en 1-45-05.
3. Fagioli, en 1-47-08.
4. Varzi, en 1-47-52.
5. Etancelin, en 1-48-14.
6. Taruffi, en 1-48-16.
7. Lehoux, en 1-50-30.
8. Dreyfus, en 1-55-35.
9. Wimille, en 1-55-56.
10. Zanelli, en 1-58-18.

A la vuelta 16, Nuvolari vuelve a detenerse—seis segundos—para sujetar la bomba del aceite.

También Varzi ha aprovisionado.

Zanelli y Falchetto están discutiendo encarnizadamente y tan pronto aparece delante el chileno como el italiano.

Las posiciones siguen siendo las mismas. Nuvolari ha consolidado su ventaja sobre Chirón.

¡¡Empieza a llover!!

Chirón va mejorando su posición y recobrando la ventaja.

**CHOCO TARUFFI**

El primero en sufrir las consecuencias de la lluvia es Taruffi, cuyo "Maserati" patina y va a dar contra un árbol.

Desafortunadamente, al valiente conductor no le ha sucedido nada de importancia, pues sólo sufre ligeras contusiones en un codo.

**LA ÚLTIMA VUELTA DE NUVOLARI**

Tazio pasa por última vez ante las tribunas en su vuelta 20. Llevaba, pues, recorridos 346 kilómetros 300 metros.

He aquí los tiempos a las 20 vueltas:

1. Nuvolari, en 2 h. 21 m. 55 s.
2. Chirón, en 2-22-33.
3. Fagioli, en 2-26-35.
4. Varzi, en 2-30-11.
5. Etancelin, en 2-31-13.
6. Lehoux, en 2-32-35.
7. Dreyfus, en 2-42-49.
8. Wimille, en 2-45-10.
9. Zanelli.

Hasta ahora, a media del mantuano es de 147 kilómetros por hora:

**EL ACCIDENTE**

A los dos kilómetros Nuvolari se despista y su "Maserati" choca violentamente contra el muro. (En otro lugar relatamos el accidente, explicado por el interesado.)

Después, Chirón sigue en cabeza. Tras de él, Fagioli.

**PIERDE INTERES LA CARRERA**

En el público produce emoción la noticia del accidente. Luego se calma al anunciarse que las lesiones del intrépido Nuvolari tienen poca importancia.

Chirón se limita a mantener su primer puesto.

Y ruedan todos sin mayores apresuramientos mientras cae lluvia en abundancia.

**CHIRON, VENCEDOR**

El simpático y formidable volante francés termina la carrera, sin otros sobresaltos, en medio de una ovación clamorosa, que se repite cuando el monegasco saluda en su palco al presidente de la República.

**LA CLASIFICACION OFICIAL**

1. CHIRON ("Alfa-Romeo"), en 3 horas, 50 minutos, 57 segundos y 4/10. Velocidad media, 134'092 kilómetros. Copa de S. E. el presidente de la República y 20.000 pesetas.

2. FAGIOLI ("Alfa-Romeo"), en 3 h. 55 m. 21 s. 8/10. Velocidad media, 132'034 kilómetros. Copa de don Ramón Narváez y 10.000 pesetas.

3. LEHOUX ("Bugatti"), en 4 h. 12 m. 49 s. 8/10. Velocidad media, 123'043; 5.000 pesetas.

4. VARZI ("Bugatti"), en 4 h. 14 m. 14 s. 4/10. Velocidad media, 122'704; 2.500 pesetas.

5. WIMILLE ("Alfa-Romeo"), en 4 h. 15 m. 57 s. 4/10. Velocidad media, 121'745.

6. DREYFUS ("Bugatti").

Coche clasificado con la vuelta más rápida, CHIRON ("Alfa-Romeo"), en 6-48-4/10 Vuelta número 8. Velocidad, 152'629; 500 pesetas.

"Record" del circuito: NUVOLARI ("Maserati"), en 6-40-2/10. Vuelta número 14.

Velocidad media, 155'757. Copa de una Compañía de seguros y 1.500 pesetas.

**NOTAS COMPLEMENTARIAS**

Siena se retiró en su sexta vuelta; Falchetto, en la 15; Zehender, en la 16; Taruffi, por accidente, en la 19; Nuvolari, ídem, en la 21; etc.

—Por la noche, atentamente invitados por el Automóvil Club de Guipúzcoa, se reunieron los periodistas que acudieron al Circuito para hacer información en Ardatza, donde cenaron. El señor Larrache obsequió a los reunidos con unas botellas de champagne Ezcaba.

—Los señores Giordia y Larrinaga obsequiaron a los periodistas con unas bolsas que contenían blocks, reglamentos y útiles adecuados para su función.

**ECOS DE TODAS PARTES**

**El Logroño venció al Osasuna y el Tolosa perdió, en Berazubi, frente al Zaragoza**

**El Barcelona, vencido en Las Cortes por el Español. - Young Stribling triunfó sobre Rosembloom. - Otras noticias**

**ZARAGOZA, 3 - TOLOSA, 2**

En el estadio de Berazubi, ante escasa concurrencia, jugaron partido de campeonato el Zaragoza y el Tolosa.

Correspondió el triunfo a los aragoneses, que ganaron por un solo goal de diferencia, obtenido cuando solamente faltaban dos minutos para finalizar el encuentro.

El primer tiempo, de más dominio "urdia" que aragones, no fué aprovechado por los locales. A los 30 minutos Sánchez Azcona corrió la línea, centrando; Iruretagoyena pasó a Juaristi, que, bien colocado, mandó el balón a la red.

A los 43 minutos Jáuregui castigó al Tolosa con un "free-kick", que Chacartegui bomboó a la puerta de Egüa; Anduiza remató por alto, consiguiendo el empate, terminando el primer tiempo con empate a un goal.

En el segundo, nada más que comenzado (cinco minutos), en un avance de la delantera aragonesa, sin que entraran las defensas azules, Roloso chutó de lejos y marcó el segundo goal para el Zaragoza, sin que Egüa, que no tuvo una de sus más felices actuaciones, se enterara.

El goal dió más bríos a los aragoneses, que dominaron hasta los 23 minutos, en que Sánchez Azcona empató de un tiro formidable.

Cuando el partido parecía terminar con el empate, a los 43 minutos, se produjo un barullo en la puerta del Tolosa, aparebiendo el balón en la red por obra de la oportunidad de uno de los pies de Lucio, y con ello la victoria del Zaragoza.

Los equipos se alinearon en la siguiente forma: Zaragoza. — Lerín; Chacartegui, Chacartegui; Ortízar, Unichea, Ríoja; Roloso, Lucio, Anduiza, Tomás, Almandoz.

Tolosa. — Egüa; Emparanza, Jáuregui; Mufágorri, Querejeta, Lasa; Sánchez Azcona, Juaristi, Iruretagoyena, Larramendi, Urquiola.

Arbitró Jáuregui, con excesiva blandura, lo que sirvió para que el juego fuera más sucio que de calidad.—Arraiza.

**ASTURIAS**

Oviedo-Sporting Gijón, 2-2.

Gijón-Sportiva, 4-2.

**CANTABRIA**

Eclipse-Racing, 0-5.

**MANCOMUNADO CENTRO-SUR**

Grupo A:

Athletic-Valladolid, 3-1.

Madrid-Nacional, 3-1.

Betis-Sevilla, 2-1.

Grupo B:

Malacitano-Tranviaria, suspendido.

Racing-Ferrovial, suspendido.

**CATALUNA**

Barcelona-Español, 3-5.

Sabadell-Granollers, 3-1.

Badalona-Gerona, 2-3.

Palafrugell-Júpiter, 0-0.

**GALICIA**

Racing-Celta, 0-0.

Galicia-Deportivo, 2-3.

Unión-Eirifa, 5-0.

**MANCOMUNADO GUIPUZCOA-ARAGON**

Tolosa-Zaragoza, 2-3.

Donostia-Irún, 3-2.

Logroño-Osasuna, 1-0.

**MURCIA**

Murcia-Imperial, 5-2.

Cartagena-Gimnástica, 4-0.

Elche-Hércules, 3-2.

**VALENCIA**

Valencia-Levante, 0-2.

Burriana-Burjasot, 3-4.

**VIZCAYA**

Arenas-Baracaldo, 2-2.

Erandio-Athletic, 0-4.

**NOTICIAS DEPORTIVAS EXTRACTADAS**

Concluyó la Vuelta ciclista a Valencia con el triunfo de Escouriet.

—En Valladolid, Cañardo ganó el Gran Premio.

—En la Vuelta a Piqueiras ha sido el vizcaino Jesús Dermit el vencedor.

—En Bucarest, el equipo de fútbol de Rumania ha ganado por dos a uno al "once" amateur de Hungría.

—En Belgrado, en match que cuenta como eliminatoria para la Copa del Mundo que el próximo año va a disputarse en Roma, Yugoslavia y Suiza empataron a dos. En el primer tiempo el empate fué a cero; luego los yugoslavos hicieron dos goles seguidos, y los suizos igualaron justamente la partida en los últimos instantes.

—En Oslo, Suecia ganó a Noruega por uno a cero.

—En Nueva York, Young Stribling ha ganado por puntos al campeón mundial de los semipeados, Maxie Rosembloom. En la quinta vuelta Rosembloom fué al tapiz.

**Notas judiciales**

A las diez y media de la mañana de ayer se constituyó el Tribunal en la Sala de Justicia de esta Audiencia para la celebración del juicio señalado contra Manuel Zulaica y Sebastián Olasagasti, que, con motivo de una reunión presidida por el Zulaica, dijo que había que mostrarse públicamente y algunos dijeron que, pa-

**"Búfalo"**

queda al margen del otoño-invierno.

Boulevard, 1 Avenida 28

oficemente, pero él replicó que no se hacía cargo de la manifestación si no se verificaba con violencia.

Seguidamente salieron a la calle en manifestación, de la que formaba parte el Olasagasti. Del grupo de manifestantes partieron piedras, que rompieron lunas de escaparates, tasadas en 825 pesetas unas y otras en 2.400.

El teniente fiscal, señor Iribas, solicitó para el Zulaica un año y un día de prisión menor y 250 pesetas de multa, y para el Olasagasti dos meses y un día de arresto menor.

La defensa, encomendada a don Antonio Aguinaga, sostuvo que la reunión fué presidida por el Zulaica, pero no la manifestación, en la que los procesados no tomaron parte alguna, pues se limitaron a llevar al Ayuntamiento las conclusiones aprobadas en la reunión, siendo, por lo tanto, ajenos a lo que aquella hielera, llegando a la conclusión de que sus defendidos deben ser absueltos con todos los pronunciamientos favorables.

Se celebró otro juicio por lesiones graves.

El fiscal señor Seljas, acusó a Ambrosio Pérez de haber inferido una herida punzante con una navaja a otro sujeto, al que causó lesiones que tardaron en curar cuarenta y siete días, y solicitó para el acusado la pena de un año y un día de prisión menor y 500 pesetas de indemnización.

La defensa, a cargo de don Ignacio Orúe, sostuvo la tesis de que el Pérez recibió del otro malos tratos y empujones, y para defenderse le acometió con una navaja, por lo que se debe apreciar la legítima defensa y el no haber tenido intención de causar un daño de tanta gravedad. Terminó solicitando una sentencia absolutoria para su patrocinado.

Para hoy, juicio oral de la causa procedente del Juzgado de Tolosa, por hurto. Defensa, señor Amillbía (don Miguel); procurador, señor Zárate.

También se verá otra causa, procedente del Juzgado de San Sebastián, por desacato. Defensor, señor Iñurrategui; procurador, señor Zárate.

**El Segundo Congreso Internacional de Orientación Profesional**

Los días 26, 27 y 28 del corriente se celebrará en San Sebastián un Congreso de Orientación Profesional, con asistencia de importantes personalidades de relieve internacional en estos estudios.

Las sesiones se celebrarán en el paraninfo del Instituto.

Se espera que vengan para asistir a este Congreso un centenar de delegados de Francia, Bélgica, Italia y España.

La representación oficial de los Gobiernos será ostentada por el ministro de Enseñanzas técnicas e Instrucción pública de Francia y un representante del ministro del Trabajo del mismo país.

Se cree que el Gobierno español estará representado por uno de esos ministros a quienes más de cerca afectan las cuestiones que se van a estudiar en el Congreso.

Han sido invitados a las sesiones del Congreso las autoridades españolas, personalidades de la Enseñanza y representantes de las Sociedades obreras.

**Caja de Aborros y Monte de Piedad Municipal de San Sebastián**

SUBASTA DEL MES DE SEPTIEMBRE

Día 26.—Exposición.

Día 27.—Venta de ropas.

Día 28.—Venta de colchones y muebles.

Día 29.—Venta de alhajas.

**DOS DIAS EN PARIS**

para ver

el Salón del Automóvil

- en los trenes especiales -

**RENAULT**

a tanto alzado muy reducido

Madrid - París y regreso

Zaragoza - París y regreso

Comprendiendo viajes, estancias, hoteles, restaurants, entradas al Salón, visitas a la Fábrica Renault, bautismo de aire, etcétera

Formas e inscripciones en

Enrique Bengoechea

Oquendo, 10

- SAN SEBASTIAN -

*El crédito de un producto no se improvisa*



Hace cerca de medio siglo que el Dr. Saiz de Carlos, médico y farmacéutico, dió a conocer su Elixir Estomacal, y desde el primer momento la fama y popularidad de este medicamento creció de tal forma, que hoy se encuentra en cualquier parte del mundo. Después de tantos años, cuando millones de enfermos curados proclaman sus bondades, no se puede dudar de su eficacia en el tratamiento de las enfermedades del estómago é intestinos.

**ELIXIR ESTOMACAL**

**SAIZ DE CARLOS**

EL CIRCUITO AUTOMOVILISTA

Luis Chiron, sobre "Alfa Romeo", venció una vez más, en Lasarte

Nuvolari se despistó y volcó cuando iba en cabeza y había cubierto 20 vueltas. - La vuelta más rápida la cubrió el mantuano a 155,757 kms. por hora. - Por la tribuna llegó a cruzar a ¡205! - El duelo Nuvolari-Chiron resultó emocionante. - La lluvia malogró un final de epopeya. - Con la ruta moja a sufrieron accidentes Taruffi y Nuvolari. - Tazio relata su percance. - Chiron hizo una carrera formidable. - Su coequipier Fagioli se clasificó segundo. - El Presidente de la República asistió al IX Gran Premio

Al borde de la ruta

Notas, ólosas y comentarios

PRELUDIO Y DETALLES

Carreras de automóviles. Después de dos años de forzosa inacción, nuestro Circuito de Lasarte readquirió color, calor y vida. 24 de septiembre de 1933.

Se corría el IX Gran Premio de España. Participaban en él los más prestigiosos volantes.

Y concurrían los equipos de las más acreditadas casas: "Alfa Romeo", "Bugatti" y "Maserati".

Se batieron todos los records de público. La animación sobrepasó todos los precedentes.

La recaudación rebasó, de largo, los ingresos de carreras anteriores.

LA CARRERA

Salieron rugiendo los bólidos, en medio de una nube de polvo.

Fagioli fué el primero en cubrir el Circuito.

A su rueda pasaron Nuvolari y Chiron. Desde la vuelta siguiente Nuvolari marchó en cabeza. Chiron en segundo término. Y en tercero, Fagioli.

Se corrió la primera vuelta en poco más de siete minutos. Después Nuvolari las hizo en menos tiempo, a velocidades medias de 150 kilómetros por hora aproximadamente.

En el mismo orden, Nuvolari, Chiron, Fagioli, corrieron las veinte primeras vueltas.

Tras de ellos, Taruffi, Lehoux, Varzi y Etancelin nos ofrecían posiciones distintas a cada vuelta, evidenciando lo reñido de su lucha.

Nunca emoción mayor. Mientras duró el tiempo seco, se corrió a velocidades aquí no vistas.

Nuvolari rodaba a más de 150 por hora; y pasaba por las tribunas a 185, a 190, a 195 [y a más de 200!

Chiron iba siguiendo. A 30, a 40, a 50 segundos. Y haciendo, naturalmente, velocidades parecidas.

Cuando se llevaban cubiertas 17 vueltas empezó a llover.

Luego llovió en abundancia.

En seguida, Taruffi sufrió un despiste y chocó con un árbol. El "Maserati" quedó inútil; el conductor no padeció sino ligeras erosiones en un codo.

Poco más tarde el público se sobrecogió de temor, porque Chiron llegaba a las tribunas antes que Nuvolari.

Y el "speaker" anunciaba el motivo: Tazio se había despistado. En el kilómetro 2 del Circuito quedaba fuera de carrera el segundo "Maserati". A Nuvolari le curaban de primera intención en el hospitalillo de Andoain y le traían a Lasarte para que don Martín Santos le reconociese más despacio.

De nuevo el "speaker" calmaba la ansiedad del público advirtiéndole que, por fortuna, las lesiones parecían carecer de importancia.

Vuelta 21: Chiron en cabeza. Fagioli a 4 minutos de él, como escóndole.

La "course" había concluido. Los "Alfas" quitaban gas y cubrían las últimas vueltas—seguros de no ser inquietados—a 140 y a 120 kms., rebajando considerablemente la media horaria total.

CHIRON, FAGIOLI Y LOS "ALFAS"

Cuando a Nuvolari le ocurrió el percance llevaba corridas veinte vueltas. Parecía que el triunfo sería suyo. Y nosotros creíamos en su victoria.

Pero no perdemos de vista que Chiron y Fagioli corrían tras del "Maserati"; que probablemente le seguían queriendo no alejarse de él; y que hubiesen acentuado su esfuerzo para pretender, en las últimas vueltas, anular la ventaja y pasarlo.

No es posible determinar si hubiesen conseguido su propósito; mas lo indudable es que al pretenderlo hubiesen dado lugar a una lucha emocionante, que hubiera mantenido en pie, con el ánimo suspenso, a los espectadores.

¿Podía el "Maserati" rendir mayores velocidades?

¿Eran los "Alfas" capaces de rodar más deprisa?

En la hipótesis de que el uno y los otros disponían de reservas, hay que pensar en que el final de la carrera, de haber persistido el tiempo seco, habría sido un final de epopeya.

En la última vuelta Chiron vencedor en Lasarte con 155,757 kms. por hora. Fagioli se adjudicó el segundo puesto. Y



Luis Chiron, terminada su proeza, que le confirió el título preciado de vencedor del Circuito de Lasarte, se muestra sonriente, satisfecho, sobre su "Alfa Romeo"...

no sabemos si hizo gran cosa por adelantarse a su coequipier.

Los "Alfas" han logrado inscribir su nombre entre los "palmarés" del Circuito.

VARZI Y LOS NUEVOS "BUGATTIS"

Nos daba pena Varzi; nos entristecía el mal andar de Dreyfus. Ambas son formidables pilotes. Y, sin embargo, en ningún instante preocuparon al público; en ningún momento su "paso" llegó a inquietar a los primeros.

Pero Varzi, el rotundo triunfador de 1930, sobre "Materasi", es todo un conductor.

El domingo no tenía coche.

Rodaron mal los "Bugattis". Hasta cierto punto, ello es comprensible.

Eran nuevos; no habían sido probados.

Un coche necesita varias carreras para ser puesto a punto.

Bugatti no es un constructor cualquiera. Hay que concederle un margen prudencial. Y nos atrevemos a afirmar que sus nuevas máquinas—esas mismas máquinas con las que Varzi y Dreyfus fracasaron—serán capaces de más brillantes "performances".

El domingo, no obstante, rodaron mal.

TAZIO NUVOLARI

La novedad, la mayor atracción, la "vedette": Tazio Nuvolari.

Hacia las once y media llegó a Lasarte, y las tribunas (?) prorrumpieron en una cerrada y cariñosa ovación. Nunca a corredor ninguno le recibieron con efusión parecida.

Nadie ha rodado por el Circuito como Nuvolari.

Cierto que Chiron le seguía a pequeña distancia. Pero Nuvolari imponía el tren; Nuvolari pisaba el acelerador dando el ejem-

plo. Chiron, como Fagioli, no hacía sino imitarlo.

Veinte vueltas cubrió Tazio; doce de ellas a menos de siete minutos, seis a poco más de siete y dos—las en que se detuvo en su "stand"—a algo más de ocho.

Desde antes de llegar captóse la simpatía general. Parecía que todos anhelaban su triunfo.

¡Cuán fácilmente se forjan ídolos!

En la primera vuelta hizo una media de 140 aproximadamente. Luego fué mejorándola.

En la vuelta 14 conseguía su mejor tiempo: 6 minutos, 40 segundos y 2/10, a una velocidad media de ¡155,757!

Fuó Tazio Nuvolari el gran animador de la carrera.

Y fuó la carrera, en sus veinte primeras vueltas, la mejor del año.

Si no hubiese llovido, nos atrevemos a suponer que Nuvolari hubiera ganado.

Y si la lluvia hubiera empezado a caer antes del comienzo de la carrera, creemos que también Nuvolari habría vencido.

Nos explicaremos.

La pista seca, Nuvolari imprimió a su "Maserati" la velocidad que entendió necesaria. Cuando las nubes descargaron aquellos chaparrones, el mantuano "no supo" ammorar el tren; porque quizá el descenso de velocidad le desconcertaba. Se había habituado a los 150 kilómetros por hora y el correr a 130 ó a 120 le supondría cierta desmoralización.

En cambio, si hubiese comenzado a correr con la carretera mojada habríase acostumbrado al tren conveniente, al tren que permitiese rodar sin serio peligro de patinar.

Por esto creemos que sin el cambio de tiempo Nuvolari habría ganado.

Y es que, aun reconociendo la calidad—de primerísima—de Chiron, Tazio Nuvolari... ¡nos pareció un fenómeno!

El popular "mantovano volante" ha explicado el accidente.

Llovió. El continuaba marchando a 145 y 150 kilómetros.

En la carretera, un defecto. Al salvarlo, el coche saltaba y perdíase su control. En aquella vuelta, al salto, resbalaron las gomas, pretendió "hacerse" con el bólido y dió un golpe de volante; pero nada consiguió y se fué contra el muro. Salió él despedido y el coche dió un par de volteretas.

Tiene herida una pierna y ligeras erosiones en la cara. Nada de importancia. Hoy, probablemente, abandonará el lecho y pudiera ser que saliese a la calle.

Otras declaraciones de Nuvolari. El Circuito de Lasarte le ha encantado; le gusta extraordinariamente. Y ha dicho que es, quizá, el mejor de cuantos conoce.



# Gran Premio de España

## IX Circuito Automovilista de San Sebastián

1.º **Chiron** sobre "Alfa Romeo" - Velocidad media: 135 kms. 200

2.º **Faggioli** " " "

### RECORD DE LA VUELTA

**Nuvolari** sobre "Maserati", a 155 kms. 500 por hora

Equipados con bujías

# "CHAMPION"

Concesionario para España:

## FRANCISCO FLORES ESPINARDO (Murcia)

Noticias de Aragón

**El ministro de Obras Públicas, emocionado por la grandeza de las obras de la Mancomunidad del Ebro**

(POR TELEFONO)

Zaragoza, 25 (11 n.)

A las nueve de la noche regresaron el ministro de Obras Públicas y el director general de Obras Hidráulicas de la excursión que realizaron en automóvil por la zona de la Mancomunidad Hidrográfica del Ebro.

Cenaron en el Gobierno civil y después fueron a la estación y se retiraron a descansar en el "break" de Obras Públicas, que a las dos y media de la madrugada del martes será enganchado en el expreso de Madrid.

El ministro dijo que venía verdaderamente emocionado de la grandeza de las obras hidráulicas de la zona visitada.

**EL CUARTEL DE LAS FUERZAS DE SEGURIDAD**  
Mañana, con asistencia de las autoridades, se inaugurará el nuevo cuartel de las fuerzas de Seguridad de Zaragoza.

**MITIN SUSPENDIDO**

El mitin de la C.N.T. que debió haberse celebrado el domingo en Zaragoza fué suspendido por la Comisión organizadora.

**UN INCENDIO**

En Sos fué destruida por un incendio, que se supone casual, una casa de campo destinada a guardar ganado. No hubo que lamentar desgracias personales.

**UN ATROPELLO**

Cerca de Alagón y en la carretera de Logroño una mujer llamada Natividad Ayuso fué atropellada por unos ciclistas y fué a caer debajo de un carro, siendo arrollada por este vehículo y resultando con lesiones de pronóstico grave.

**LA MUERTE DE UNA NIÑA DA LUGAR A SERIOS DESORDENES**

En Fuentes de Ebro fué arrollada y muerta por un autobús del servicio público una niña de pocos años. Como el triste suceso ocurrió dentro del pueblo se amotinó el vecindario, que obligó a apearse a los viajeros del autobús y luego destruyó el coche.

El conductor del autobús estuvo a punto de ser linchado, librándose de ello gracias a los esfuerzos de la Guardia civil.

Como la indignación del vecindario no decreciese fué preciso que acudieran fuerzas de la Guardia civil de los pueblos cercanos, que consiguieron restablecer el orden.

La vida en Vizcaya

**En Mundaca ocurrió el domingo una re-  
verta sangrienta entre republicanos  
y nacionalistas**

(POR TELEFONO)

Bilbao, 25 (11 n.)

**UN SANGRIENTO SUCESO EN MUNDACA**

El domingo, a las nueve de la noche, circularon por Bilbao rumores de haberse producido un sangriento suceso en Mundaca, hablándose de tiroteo y de muertos. Pronto se supo que, si bien se había desarrollado un suceso grave, no había tenido la importancia que se decía en los primeros momentos.

Lo sucedido no está aún en claro, pues las versiones son muy distintas; pero lo que parece comprobado es que los ocupantes de un autobús que regresaban a Bilbao de un mitin de Acción Republicana celebrado en Bermeo habían hecho disparos de pistola al pasar por Mundaca, resultando heridos el alcalde de dicho pueblo, don Alejandro Mallona, y un muchacho llamado Juan María Salaberri.

En cuanto el gobernador civil se enteró de lo ocurrido dió las órdenes oportunas para que fuesen detenidos los ocupantes del autobús del cual partieron los disparos.

Ampliando detalles del suceso, puede decirse que el domingo se celebró en Bermeo un acto político organizado por la Juventud de Acción Republicana, asistiendo muchos afiliados de Bilbao, que hicieron el viaje en once autobuses.

Terminado el acto, a las siete de la tarde partieron los autobuses de Bermeo con dirección a Bilbao. A las siete y media de la tarde pasó la caravana de autobuses por Mundaca, hora en que había gran animación en el pueblo. Un grupo de republicanos de Mundaca disparaba cohetes al paso de los autobuses, en honor de los republicanos bilbaínes, disparo que aumentó al pasar el último de los autobuses, cuyos ocupantes también lanzaron cohetes; pero, sin que se sepa por qué causa, con este disparo de cohetes se hicieron—según se afirma—disparos de pistola por algunos de los ocupantes del autobús. Primero cayó herido un muchacho llamado Juan María Salaberri, que estaba sentado en un banco presenciando el desfile de los coches, y luego fué herido, a los veinte metros de distancia del joven, el alcalde de Mundaca, señor Mallona, que se había acercado a ver qué pasaba.

Ambos heridos fueron trasladados a una botica cercana, en donde les fué hecha la primera cura. El alcalde fué trasladado en seguida a una clínica de Bilbao en vista de la gravedad que

presentaba su herida, puesto que tenía un bazo en la cabeza con orificio de entrada en la ceja izquierda y sin orificio de salida del proyectil. El muchacho Salaberri tenía una herida de bala en el tercio inferior del muslo izquierdo, sin orificio de salida, y su estado fué calificado de pronóstico reservado.

Al llegar la caravana de autobuses a Guernica fueron detenidos por las autoridades, y al pretender éstas retener a los ocupantes del coche de donde partieron los disparos se opusieron los que ocupaban los otros autobuses, siendo precisa la llegada de guardias de Asalto para hacerles entrar en razón.

Los ocupantes del último autobús que fueron detenidos y conducidos a Bilbao, como medida de precaución, pero a disposición del Juzgado de Guernica, son María Victoria Santander, Consuelo Marqués, Mariana Ruiz, Aurelia Martínez Luis de la Plaza, Francisco Marañategui, Alvaro López, Félix López, Juan Eguilleta, Eduardo Moscoso, Luis Anchia, Jesús Gutiérrez, Carlos Ochoa, Angel Villegas, Emilio Marcos y Pascasio Aranzabe.

Por gestiones del secretario de la Asociación de la Prensa de Bilbao, quedó en libertad provisional el detenido señor Plaza, que es redactor de "El Liberal" de Bilbao.

El gobernador civil, hablando del suceso con los periodistas lo condenó severamente y dijo que no tenía defensa de ningún género.

Noticias posteriores aseguran que el origen de los sangrientos sucesos de Mundaca está en que al pasar los republicanos por el pueblo hubo vivas a la República, que fueron contestados por los nacionalistas con los "goras" de costumbre, promoviéndose una reyerta y sonando entonces los disparos.

El alcalde, señor Mallona, estaba en el grupo de los nacionalistas.

**UNA AVERIA EN LA TRAJIDA DE AGUAS**

Hoy, a las siete y media de la mañana, estalló por exceso de presión la cañería general de la conducción de aguas de Ordunte. La avería ocurrió al lado de la finca que en Recalde tiene la señora viuda de Góiri, y las aguas inundaron cuatro huertas y varias casas de las inmediaciones.

Inmediatamente acudieron al lugar del suceso técnicos y obreros, que procedieron a arreglar la avería.

Información de Navarra

**Doscientos chistularis del País Vasco  
llegaron ayer a Pamplona para  
asistir a la Asamblea  
anual**

(POR TELEFONO)

Pamplona, 25 (11 n.)

**LOS CHISTULARIS VASCOS**

Han llegado a Pamplona doscientos chistularis de las provincias vascas para asistir a la asamblea anual. Dieron un concierto en el teatro Gayarre, al cual asistió gran cantidad de público, que ovacionó a los artistas.

**LOS TRADICIONALISTAS**

El domingo se celebró en Elizondo un mitin tradicionalista, desfilando por las calles los concurrentes con boinas rojas y banderas. Durante todo el día no dejó de llover.

Entre los oradores figuraba don Víctor Pradera, que dirigió ataques contra los republicanos y contra los nacionalistas.

**UN CRIMEN**

En Espronceda, Francisco Maeztu disparó dos tiros de escopeta contra su vecino Anastasio Pérez, hiriéndole en la cabeza y en el pecho, y no satisfecho con esto le arrojó varias piedras a la cabeza cuando lo vió herido en el suelo. Anastasio se encuentra gravísimo, y el agresor ha huido del pueblo.

**INCENDIO DE CASITAS**

En Barasoain fueron destruidas por un incendio las casetas destinadas a guardar las herramientas de los obreros que trabajan en la carretera, quemándose todas las partes de madera de las citadas herramientas.

Se cree que sean autores del incendio algunos braceros que no han conseguido colocación en las obras de la carretera.

**EL HOMENAJE A SARASATE**

Han regresado las personalidades oficiales y representaciones de entidades artísticas que fueron a Biarritz para tomar parte en los actos celebrados en dicha villa francesa con motivo del descubrimiento de una lápida en la casa en la que falleció el gran Sarasate.

Han venido encantados de las atenciones de que fueron objeto por parte de las autoridades y vecindario de Biarritz, y han hecho resaltar que la Orquesta Santa Cecilia, de Pamplona, fué ovacionada con entusiasmo por los que asistieron al concierto que dió por la tarde.

**Victor Juaristi**

DENTISTA  
SAN MARCIAL, 9, 1.º — Teléfono 4-53-22.

¿SUFRE USTED DEL ESTOMAGO E INTESTINOS?

**SERVETINAL GUMMA**

Sigue el SERVETINAL apuntándose diariamente nuevos éxitos

He aquí la interesantísima carta que nos remite DON FLORENTINO DUQUE, de 34 años de edad, residente en ZORROZA (Bilbao), calle CASTREJANA, BARRIO DE TAPIA, núm. 12:

"Zorroza, 18 de julio de 1933.

Señor don A. Gumma.—BARCELONA.

Muy señor mío: Estas líneas no tienen otro objeto que testimoniarle mi agradecimiento por su maravilloso SERVETINAL. No es precisamente que yo sufra enfermedad alguna en el estómago, pero tuve un cólico muy fuerte que no podía detener, acompañado de intensos dolores en el vientre, experimentando la sensación de que los intestinos se quebraban; tenía un malestar general en todo el cuerpo, no pude dormir en tres noches consecutivas—¿qué hacer?—los dolores de vientre arreciaban, y en estas circunstancias consulté a un amigo mío y me dijo que tomara el SERVETINAL, que el doctor de este pueblo le recetó a él y le fué muy bien. En efecto, compré un frasco, tomé una cucharada y en seguida noté una gran mejoría; me entró una revolución de tripas, pero sin dolor, fijese bien, sólo con una cucharada. Aquella noche cesaron los dolores, se desataron aquellos terribles nudos, pude dormir bien, me desapareció todo el malestar que tenía en el cuerpo, y como seguí tomándolo hasta terminar el frasco, me hallé ya completamente bien y satisfecho de haber conocido el SERVETINAL.

Yo lo veo todos los días anunciado en los periódicos, pero no le había dado importancia alguna. De todos modos, yo creo que la mejor propaganda es la bondad y la eficacia del producto, es decir, el doctor lo recetó a mi amigo, éste me lo aconsejó a mí y yo lo recomendaré a todo el que yo sepa que sufre del estómago o que haya tenido un cólico, y así sucesivamente, porque resulta sencillamente eficaz.

Sin otra cosa que comunicarle, y autorizándole para hacer de la presente el uso que crea más conveniente, le saluda su affmo. s. s. q. e. s. m.,

Firmado: FLORENTINO DUQUE."

Exigid el legítimo SERVETINAL y no admitáis sustituciones interesadas de escaso o nulo resultado  
PRECIO: Ptas. 5,80 (timbre 0,30 incluido) en Centros de Específicos y Farmacias y en UNION FARMACEUTICA GUIPUZCOANA, San Sebastián

**EL PUEBLO VASCO**

**EL DEFICIT DEL CIRCUITO.**

**La pintoresca negativa a pagar un compromiso que tenía el Ayuntamiento**

Desde hace algún tiempo en ciertas actitudes del Ayuntamiento de San Sebastián, ha sido necesario emplear un calificativo que resume la ligereza, la irreflexión y el desenfado. Ha habido que decir «cosas del Ayuntamiento».

Y estas «cosas del Ayuntamiento» son las cosas que no deben suceder, por que en ellas no va envuelta la seriedad y la reflexión particular de los concejales, sino el buen nombre y la formalidad del pueblo donostiarra.

Ahora por ejemplo, en la última sesión municipal ha sido adoptado el acuerdo de no pagar al Automóvil Club de Guipúzcoa, la totalidad de las pesetas a que estaba obligado por un acuerdo que dice textualmente así:

«Que el Ayuntamiento conceda un aval de 15.000 pesetas para responder de posibles pérdidas que pudieran ocurrir con la celebración del Círculo Automovilista el año en curso, bien entendido que de ese aval sólo podrá hacer uso cuando se hayan agotado las disponibilidades económicas concedidas por la Excelentísima Diputación y el Centro de Turismo. Que, al fin que se expresa, habilite un crédito de 15.000 pesetas la Comisión de Hacienda para si llegara el caso, poder satisfacer al Automóvil Club de Guipúzcoa la cantidad expresada, quedando obligado éste, antes de percibir dicha suma, a presentar los resúmenes de gastos e ingresos que se haya originado con la celebración del Círculo».

El Automóvil Club presentó dicha cuenta de gastos e ingresos, que es la siguiente:

	Pesetas	Cts.
Gastos...	305.565,01	
Ingresos...	275.485,12	
<b>Déficit...</b>	<b>30.079,89</b>	

A pesar de existir el acuerdo que hemos transcrito, el Ayuntamiento, en su última sesión, acaba de acordar que no se abone al Automóvil Club el déficit realmente producido, sino uno de 4.514,88 pesetas arbitrariamente calculado, diciendo que es la diferencia entre los gastos «supuestos» y los ingresos habidos.

Es decir, que interpretando los contratos como le parece conveniente, y siguiendo igual norma de conducta que en numerosos casos que han dado lugar a pleitos, perdidos, claro es, por la Corporación municipal, se niega a hacer el debido honor a sus compromisos.

La argumentación de los concejales que han resuelto esta «chirenada» es de una simplicidad que asusta.

Preguntamos—dicen—al Automóvil Club cuánto importarían los gastos del Circuito y nos dijeron que 280.000 pesetas. Ahora resulta que han gastado 305.000, pues nosotros no pagamos el vale de pérdidas más que hasta las 280.000 pesetas en la parte proporcional.

Esto conviene que lo sepa el pueblo, representa una mala fe, intolerable en una Corporación.

Porque es verdad que el Automóvil Club dijo que los gastos los presupuestaba en 280.000 pesetas; pero también dijo, al mismo tiempo, y esto no puede callarlo el Ayuntamiento que los ingresos los suponía en 220.000 pesetas.

Y si a la hora de la liquidación impugna la cifra de gastos para aceptar la que se supuso primitivamente, ¿es decoroso que no admita también la cifra correlativa de ingresos?

Es verdad que los gastos excedieron de lo que se creyó en primer término. Pero ese aumento se debió al afán laudabilísimo del Automóvil Club de reunir los mejores elementos y hacer que el Circuito constituyera el acopetamiento que fué. Y también aumento por las dificultades que el mismo Ayuntamiento puso desde el primer instante. Recuérdese que la subvención de 200.000 pesetas concedida por el Estado al Automóvil Club fué enviada por el Estado por conducto del Ayuntamiento. Este no era más que un intermediario para la entrega, y sin embargo, sin más razón que el porque sí, se apodera de esa cantidad, impone para su entrega condiciones que no era quién para imponer, y lo que es más grave, se ha quedado con los intereses de la suma «sin haberlos justificado».

El Automóvil Club de Guipúzcoa es una entidad que no persigue fin alguno de lucro. Su actuación en la organización del Circuito Automovilista no responde a otra cosa que a trabajar por San Sebastián.

Con estas cosas, con las «cosas del Ayuntamiento», no se consigue más que cansar a los caballeros que integran el Automóvil Club y que no estando acostumbrados a chalaneros se verán en la precisión de abandonar iniciativas y actividades de las que tan beneficiada ha salido siempre la ciudad.

Claro es que una reclamación ante los tribunales

**JOYERIA IBÁÑEZ**  
URBIAETA, 33.

dará la razón al Automóvil Club; pero siempre el daño estará hecho.

Suponemos fundadamente que en el Municipio habrá algún concejal de buena voluntad que se decida a documentarse en esta cuestión y que con la rapidez que existen las reparaciones de justicia se apresurará a proponer la rectificación del acuerdo.

Mientras tanto, hemos creído un deber enterar a nuestros lectores de esta nueva y alegre ligereza de tan lamentable efecto.

"LA VOZ DE GUIPUZCOA"

S.S. 11 de Enero de 1933.

## CENTROS OFICIALES

### Diputación

#### El Automóvil Club.

Una comisión del Automóvil Club estuvo en la Diputación entrevistándose con el señor Castro, para interesar de la Corporación provincial gestione del Gobierno que la subvención concedida para el circuito automovilista de este año, se reciba íntegramente.

El señor Castro prometió hacer estas gestiones, teniendo en cuenta que la importancia de las pruebas a desarrollar en el programa presupuestan una cifra elevada.

"EL PUEBLO VASCO"

S.S. 20 de Enero de 1933.

#### VIDA OFICIAL

### La subvención del Circuito de Lasarte

El alcalde accidental ha recibido una carta del ministro de Obras Públicas, en la que le habla de la subvención que ha sido concedida para la celebración del Circuito Automovilista. Dice en ella que se han introducido algunas modificaciones en las cantidades consignadas para asuntos deportivos y que no podrá concederse la cantidad primeramente ofrecida, por tener que ser distribuida entre Barcelona, San Sebastián y Bilbao.

S.S. 21 de Enero de 1933.

ESTADISTICAS

El movimiento de automóviles  
en los últimos años

Las motocicletas llamadas a desaparecer -Numerosas transacciones entre coches usados.-Las mujeres conductores

En estos tiempos de economía, en que el lujo va perdiendo rango en sus diversos aspectos, y en que el trabajo sufre evidente crisis, es curioso conocer las estadísticas acerca del movimiento de automóviles y vehículos de motor. En la Jefatura de Obras Públicas llevan unos datos muy ordenados acerca de este orden de cosas.

El año 28 se matricularon 845 vehículos de motor en la provincia. El año 29 se matricularon 822, el 30 lo hicieron 834; el 31 no llegaron más que a 274, y el 32 subió a 305.

Como se ve, en los últimos años ha habido un descenso continuado en la adquisición de coches. La baja más acentuada fué en el año 31; pero el año pasado se notó una ligera reacción y ya subieron de 274 a 305 los vehículos matriculados.

La matrícula, para toda clase de coches, llegaba el primero de enero de 1933 al número 8.476; y en ella están comprendidas las tres clasificaciones. La primera que se refiere a las motocicletas; la segunda a los coches de turismo y ómnibus, y la tercera a todos los demás vehículos.

En el año 1932 no se matriculó más que una sola motocicleta. Esto demuestra que esta clase de vehículos de motor está a punto de desaparecer, pues que salvo para el Ejército o la Policía, no se han empleado más que como deporte.

Los automóviles de turismo en el pasado año tuvieron las siguientes altas. En enero, 11; en febrero, 7; en marzo, 4; en abril, 9; en mayo, 9; en junio, 7; en julio, 30; en agosto, 24; en septiembre, 29; en octubre, 20; en noviembre, 24, y en diciembre, 26. Total 200 nuevos "carros" para sembrar el desasosiego entre los peatones.

Como se ve en la estadística, el año comenzó mal, pero luego recuperó vigor el impetu automovilístico. Sin embargo estas cifras corresponden en su mayor parte a los coches pequeños, que son los más baratos.

En cuanto a las camionetas y demás vehículos de carga, la matrícula subió en 104 unidades.

Los permisos para conducir han seguido la baja proporcionada al descenso de los automóviles en los últimos años. Sin embargo han tenido un aumento desproporcionado con el número de coches matriculados.

El día primero de 1933 el número de permisos extendidos alcanzaban la cifra de 8.542; y de ellos durante el pasado se expidieron 586, el año 1931 se extendieron 580, el 30 llegaron a 612 y el 29 alcanzaron 696. O sea que ha habido una baja continuada en los últimos años, como ha ocurrido con los automóviles matriculados.

En cambio se ve que en el año 29 había 6.063 permisos concedidos por 6.577 automóviles matriculados; es decir, menos permisos que coches; y en primero de enero del año 33 había 8.542 permisos expedidos por 8.476, o sea más permisos que coches.

Este aumento parece originado por la creencia de que el oficio de conductor era un buen empleo, y porque numerosos propietarios han decidido conducir ellos mismos los coches. Viene a demostrar esto que también este oficio se va poniendo feo.

Poco han alterado las mujeres estos datos. En 1925 hubo entre las mujeres un verdadero furor para conducir coches; debido en gran parte a que todas las casas, y en especialidad una de ellas, lanzaron los coches pequeños y de fácil manejo, que se pusieron en moda. Luego hubo un descenso muy serio; y en los últimos años se ha normalizado esta estadística, que ha quedado estacionada.

En 1929 obtuvieron el carnet de conductor 14 mujeres; el 30 obtuvieron esta autorización 11; el 31 siguieron hasta 13; y en el pasado año de 1932 aumentaron a 16, de lo que resulta que el avance femenino prosigue.

Pero si ha disminuído la adquisición de automóviles, no es por falta de acción al volante o por falta de necesidad en utilizarlo; pues si los coches matriculados han bajado, el número de transacciones ha subido notablemente. Durante el año 1932 llegaron a hacerse hasta 1.209 transacciones. Es decir, que si un propietario se deshace del coche otro lo adquiere, rehuendo el gastar mucho y aprovechando la economía que supone la adquisición de un automóvil usado.

De todas formas en 1932 ha comenzado una reacción que es de esperar continúa, máxime en una época como ésta de triunfo del motor, hasta el punto de que la carretera, volviendo por sus fueros, empieza a dominar al ferrocarril.—D.



S.S. 25 de Enero 1933.

LOS DEL RAYLLYE DE MONTECARLO

14 coches pasaron ayer por  
San Sebastián

Alrededor de las ocho de la mañana, los elementos del Automóvil Club de Guipúzcoa, con su secretario señor Maquivar al frente, prepararon el control y «poingonnaige» de los participantes del famoso rallye que tomaron la salida el domingo de Valencia del Miño (Portugal) y que por Lisboa, Sevilla, Madrid, San Sebastián, Toulouse deben llegar a Montecarlo mañana, entre las 10 y 16 horas del día.

16 tomaron la salida en Valencia. De ellos, 14 han firmado las hojas de control en este Automóvil Club, habiéndolo hecho a las horas siguientes:

Número 18: Schade, sobre «Mercedes», salió a las 8'21.

20: Ferrerira sobre «Delage», a las 8'22.

23: Cabral sobre «Bugatti», a las 8'23.

35: Staal sobre «Bugatti», a las 8'24.

36: Abre sobre «Rockne», a las 8'25.

38: Despouys, sobre «Renault», a las 8'26.

75: Mme. Leblanc, sobre «Peugeot» a las 8'28.

84: a las 8'29.

101: Burlane, sobre «Peugeot» a las 8'32.

106: Jamot, sobre «Peugeot», a las 8'34.

118: Duchamps sobre «Ballot», a las 8'35.

124: Dias Costa, sobre «Citroen», a las 8'36.

129: Gellewiller sobre «Citroen», a las 8'37.

100: Kannekeyn, sobre «Citroen», a las 9'26.

Han abandonado el 87 y el 105. El primero abandonó la prueba en Lisboa y el 105 en Valdepeñas.



En San Sebastián, todos los vehículos han sufrido un examen de sus condiciones. Número de pasajeros que llevan lastre. A todos ellos se les ha firmado por nuestros elementos oficiales sus respectivos carnets de ruta; y a la vez ellos han firmado en el Automóvil Club su paso.

Según se ve por el horario, todos ellos han tomado la salida conforme al suyo obligatorio, excepto el coche núm. 100 que lo ha hecho con 55 minutos de retraso.

El viaje de Valencia del Miño-Lisboa-Sevilla-Madrid, ha sido feliz y también el de Madrid-San Sebastián. Han elogiado mucho las carreteras.

Madrid, 25 de Enero de 1933.

TIENE QUE HABER CIRCUITO DE LASARTE

No es posible que a estas alturas corra peligro alguno la organización del Circuito Automovilista de San Sebastián. Sin pretender rectificación oficial, a título oficioso, tan sólo por el interés deportivo y la importancia nacional, queremos salir al paso de semejantes temores.

Es posible que hayan surgido dificultades, y aun que el apoyo oficial que se creyó suficiente, a raíz de la promesa del ministro de Instrucción Pública, ahora parezca escaso. Pero en la capital donostiarra han demostrado saber poner en marcha grandes pruebas de la categoría que nos ocupa con cantidades que todo el mundo hubiera juzgado insignificantes.

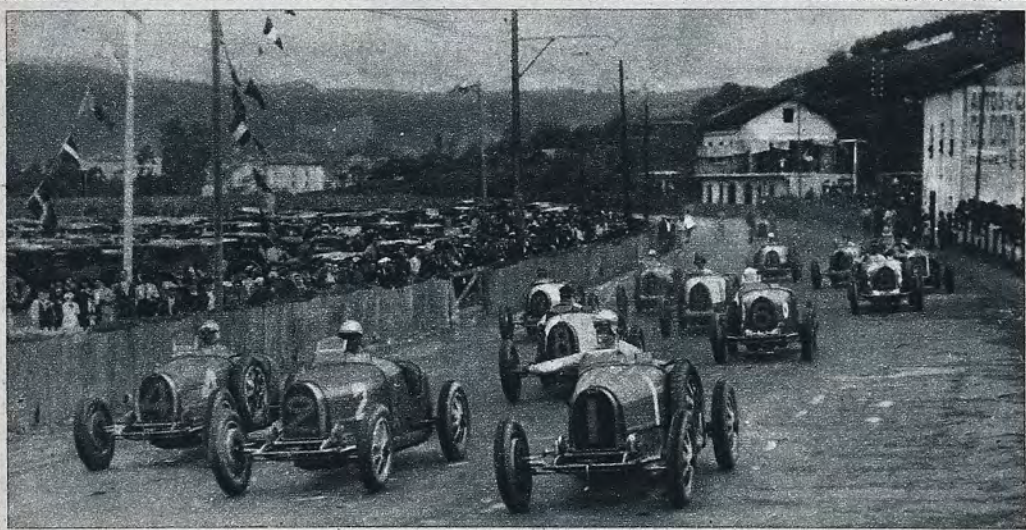
El Circuito Automovilista no es, por otra parte, una demostración deportiva tan solo; se le puede considerar como el esfuerzo mejor logrado para atraer hacia el Norte de España una corriente de turismo cuya atracción costaría infinitamente más si se pusieran en práctica cualquiera otra suerte de procedimientos.

La posibilidad de competencias dentro de la

Península no puede ser obstáculo; la del reparto de la subvención indispensable para Lasarte, sí. Pero esto lo juzgamos punto menos que inadmisibles, precisamente por tratarse de un ministro que conoce bien el asunto y al que consejos e indicaciones no podrán desorientar.

Estamos persuadidos. Se hará el Circuito Automovilista, y serán una vez más las pruebas del motor más importantes de Europa, las de organización más meticulosamente preparada. Y serán un éxito.

Conviene no desorientarse. Se hace preciso aunar todos los esfuerzos para converger al fin propuesto. Nosotros, sin contactos oficiales, ni con los elementos organizados, no confiamos: estamos seguros. Lo que es menester es que no se descance un momento; que la organización se preocupe de todos los detalles, pacientemente, metódicamente, para que la participación extranjera de hombres y máquinas sea, por su importancia, digna del esfuerzo que España realiza.



Una salida de los «bóldos» en uso de los circuitos automovilistas celebrados en San Sebastián, pruebas automovilistas que debieran celebrarse nuevamente

Paris, le 20 Février 1933.

LES GRANDES EPREUVES AUTOMOBILES

C'est sous la neige que Lehoux (Bugatti)  
enleva, hier, le Grand Prix de Pau

L'épreuve fut rendue très dure par suite des intempéries et elle donna lieu à un duel sévère entre Lehoux et Moll

LE CLASSEMENT

1. Marcel LEHOUX (Bugatti, pn. Dunlop), 2 h. 54 m. 6 s. 4/5; moyenne horaire 73 km. 085.
2. Guillaume Moll (Bugatti), 2 h. 55 m. 6 s. 3/5; moyenne 72 km. 620.
3. Philippe Etancelin (Alfa Romeo), 2 h. 55 m. 24 s. 1/5; moyenne 72 km. 498.
4. René Dreyfus (Bugatti), 2 h. 55 m. 36 s., moyenne 72 km. 348.
5. Guy Bouriat (Bugatti), 2 h. 56 m. 50 s.; moyenne 71 km. 912.
6. Louis Trintignant (Bugatti), à un tour.
7. De Maleplane (Maserati), à quatre tours.
8. Marcel Jacob (Bugatti), à cinq tours.
9. J. Delorme (Bugatti), à onze tours.

Pau, 19 février (d'un de nos envoyés spéciaux). — Aujourd'hui, malgré une tem-



LEHOUX  
Vainqueur du Grand Prix de Pau  
(Photo Meurisse, cliché l'Auto)

pête de neige, on a pu courir grâce à la diligence des organisateurs qui, jusqu'à la dernière minute, ont fait balayer et rebalayer le circuit, en même temps qu'on projetait du sel pour éviter la formation de verglas.

Les concurrents ont eu surtout le souci d'assurer leur visibilité car, après trois à quatre tours, tous étaient couverts d'une carapace de boue.

Ce fut une épreuve terriblement dure pour les conducteurs qui ont tous, sans exception, témoigné d'une vaillance qui leur fait

honneur. Mais il faut avoir assisté à ce Grand Prix pour réaliser tout ce que chacun d'eux dut déployer d'énergie farouche et d'audace.

De belles performances

L'Algérois Lehoux a triomphé après avoir mené presque toute la course, avec son brio accoutumé. Ses hautes qualités étaient déjà connues et on sait que Lehoux est d'autant plus redoutable que la course est plus dure.

Son jeune compatriote, Moll, est second à une minute, ayant, lui aussi, fait une belle performance. Moll n'est pas loin de gagner son Grand Prix.

Etancelin, troisième à 18 secondes de Moll, avait malheureusement perdu plus de trois minutes peu après le départ pour changement d'une bougie inondée par l'eau de fusion de la neige. Sa remontée vers le lot de tête fut impressionnante.

Avec lui, et non loin, finissent : Dreyfus, quatrième, et Bouriat, cinquième. Celui-ci a très bien piloté.

Dreyfus enleva le record du tour mais il parut très gêné quant à la visibilité : il dut s'arrêter fréquemment pour faire laver son pare-brise qui devenait opaque.

Les dépassements n'étaient guère aisés et il faut féliciter les coureurs qui, à une ou deux exceptions près, ont tenu correctement la route.

Quelques commentaires

L'épreuve, on le comprend, fut moins dure pour la mécanique que pour les hommes et ceux qui avaient les moteurs les plus puissants ne pouvaient employer tous leurs chevaux.

Czaykowski, qui fut très longtemps second, a été quignard sur la fin. Après une course excellente, Gaupillat a eu la même histoire : débuts brillants, beaucoup d'autorité au volant et la malchance survint.

Falchetto a dû s'arrêter presque au début ; de Maleplane fit une bonne course ; Trintignant a confirmé sa valeur ; Jacob nous a montré de sérieuses qualités et Brunet marchait très correctement quand une barre de commande faussée le contraignit à abandonner.

Félicitons Bugatti d'avoir enlevé les deux premières places, comme la quatrième et la cinquième, sur cette route détrempée à l'adhérence diminuée.

On a pu constater la superbe tenue des pneus Dunlop et Englebert.

Le vainqueur Lehoux, était sur Dunlop, amortisseurs Repusseau et employait le carburant Standard, c'est l'habituelle trinité.

Ce Grand Prix, disputé devant une affluence énorme, qui aurait été plus considérable encore avec le beau temps que nous espérons, fut superbement organisé et fait le plus grand honneur à l'A.C. Basco-Barnais.

Charles Faroux.

## CE QUE FUT LA COURSE

Pau, 19 février (d'un de nos envoyés spéciaux). — Hier samedi, en fin de soirée, la neige s'est mise à tomber en petits flocons épars au début, puis plus serrés par la suite.

« Tout s'arrangera pour demain, disaient les Palois. Il neige à Gourrette et à Aubisque, mais nous connaissons bien la région et demain il fera beau, vous verrez. »

Hélas! ce matin, au réveil, après une légère accalmie au milieu de la nuit, la neige tombait de plus belle. Toute la matinée, au siège du comité organisateur, les coups de téléphone affluaient.

« La course aura-t-elle lieu ? »

— Oui, monsieur; oui, madame. »

Et ce même renseignement était répandu par fil dans toutes les directions.

A un certain moment, l'inquiétude s'amplifiait, cependant; mais les organisateurs déclarèrent que la course, ne pouvant être reportée, serait disputée.

C'est sous une avalanche de neige qu'a partir de midi les spectateurs se dirigèrent vers le circuit. Et quand, à 14 heures, le directeur de la course, Charles Faroux, donna le départ, la neige tombait toujours.

### Les partants

Par suite du forfait de Wimille, le groupe des partants est réduit à seize. Il se décompose comme suit :

Czaykowski (Bugatti), Etancelin (Alfa Romeo), Lehoux (Bugatti), Lormand (Bugatti), Delorme (Bugatti), Trintignant (Bugatti), Félix (Alfa Romeo), Moll (Bugatti), Falchetto (Bugatti), Morand (Bugatti), Brunet (Bugatti), Dreyfus (Bugatti), Gaupillat (Bugatti), De Maleplane (Maserati), Jacob (Bugatti), Bouriat (Bugatti).

Le tirage au sort pour l'ordre des départs n'a pas été forcément favorable à tous et il se produit quelques écarts de logique au début.

### Moll passe en tête

A l'issue du premier tour, Moll passe en tête, ayant couvert les 2 km. 649 du circuit en 2 m. 12 s., moyenne 72 km. 252. Il est suivi, dans l'ordre, par Félix, Czaykowski, Etancelin, Gaupillat, de Maleplane, Bouriat, Dreyfus, etc...

Falchetto n'apparaît pas, tandis que Delorme s'arrête à son stand.

Les conducteurs sont très gênés par la neige; aussi, la vitesse est-elle quelque peu réduite par rapport aux temps qui avaient été enregistrés au cours de l'entraînement.

Au second tour, les positions restent les mêmes; ce tour a été couvert par l'homme de tête, Moll, en 2 m. 10 s., moy. 73 k. 364.

Au troisième tour, Etancelin a gagné une place et se trouve en troisième position; il y reste jusqu'au cinquième tour.

### Classement au 5<sup>e</sup> tour

1. Moll, 10 m. 54 s.; 2. Czaykowski, 11 m. 12 s.; 3. Etancelin, 11 m. 14 s.; 4. de Maleplane, 11 m. 26 s.; 5. Gaupillat, 11 m. 29 s., etc...

Ce cinquième tour a été couvert par Czaykowski et Etancelin en 2 m. 9 s.

### Une situation inchangée

Malgré le temps épouvantable qui nuit au succès de l'épreuve les concurrents accélèrent l'allure et à la fin du dixième tour Moll est toujours en tête avec 20 secondes d'avance sur le second Czaykowski.

Moll a effectué le septième tour en 2 m. 8 s. (moyenne : 74 km. 310).

### Classement au 10<sup>e</sup> tour

Le classement au dixième tour s'établit comme suit : 1. Moll, 21 m. 42 s. (moy. : 72 km. 143); 2. Czaykowski, 22 m. 2 s.; 3. Etancelin, 22 m. 11 s., etc...

### Lehoux se rapproche.

Mais Etancelin s'arrête à son stand et reste immobilisé pendant un temps relativement long ce qui le fait rétrograder.

Lehoux qui était en mauvaise position au départ remonte progressivement. Il couvre le 12<sup>e</sup> tour en 2 m. 7 s. (moy. : 75 km. 097).

### Classement au 15<sup>e</sup> tour

1. Moll, 32 m. 53 s.; 2. Czaykowski, 32 m. 58 s.; 3. Gaupillat, 33 m. 37 s.; 4. Lehoux, 33 m. 50 s.; 5. de Maleplane, 34 m. 8 s.; 6. Bouriat, 34 m. 85 s.; 7. Morand, 34 m. 40 s.; 8. Trintignant, 34 m. 42 s.

Lehoux accélère sans cesse; il effectue le 16<sup>e</sup> tour en 2 m. 5 s. (moy. : 76 km. 298).

Il n'a pas fallu bien longtemps pour que les pilotes soient recouverts de boue; ils sont dans un état lamentable et on se demande comment ils peuvent tenir.

Au 18<sup>e</sup> tour Lehoux se trouve en quatrième position tandis que Dreyfus qui a dû s'arrêter n'est qu'au dixième rang et Etancelin à la 13<sup>e</sup> place.

### Au quart de la course

La course, en dépit de la neige qui tombe toujours, est terriblement animée.

Au 20<sup>e</sup> tour, soit au quart de la course, le classement est le suivant : 1. Moll, 43 m. 41 s. (moy. : 72 km. 776); 2. Czaykowski, 43 m. 56 s.; 3. Gaupillat, 44 m. 7 s.; 4. Lehoux, 44 m. 57 s.; 5. de Maleplane, 45 m. 31 s.; 6. Bouriat, 45 m. 33 s.; 7. Morand, 45 m. 49 s.; 8. Trintignant, 45 m. 51 s.; 9. Dreyfus, 47 m. 10 s.; 10. Lormand, 47 m. 37 s., etc...

### Etancelin bat le record du tour

Deux tours plus tard, Etancelin, qui cherche à combler son retard, bat le record du tour en 2 m. 4 s. (moy. : 76 km. 914).

La neige ne tombe plus maintenant mais, en revanche, la route est transformée en un véritable lac de boue.

Et nous arrivons au 25<sup>e</sup> tour avec le classement suivant : 1. Moll, 54 m. 48 s.; 2. Czaykowski, 55 m. 1 s.; 3. Lehoux, 55 m. 46 s.; 4. Gaupillat, 55 m. 56 s., etc...

### Lehoux passe en tête

Au 31<sup>e</sup> tour Lehoux passe en seconde position et au tour d'après il est en tête. Moll est troisième pendant que Czaykowski occupe la place intermédiaire. Quant à Bouriat il est maintenant au quatrième rang.

Deux abandons ont été enregistrés, ce sont ceux de Robert Brunet qui s'est arrêté définitivement au virage de la gare et de Lormand, rupture de boîte de vitesses.

### La mi-course

Quarante tours ont été couverts; nous sommes alors à la mi-course avec le classement ci-après :

1. Lehoux, 1 h. 27 m. 56 s. (moy. : 72 km. 307); 2. Moll, 1 h. 28 m. 29 s.; 3. Czaykowski, 1 h. 20 m. 3 s.; 4. Bouriat, 1 h. 29 m. 7 s.; 5. Gaupillat, 1 h. 29 m. 16 s.; 6. Morand, 1 h. 30 m. 3 s.; 7. Trintignant, 1 h. 30 m. 9 s.; 8. Dreyfus, 1 h. 30 m. 37 s.; 9. de Maleplane, 1 h. 30 m. 58 s.; 10. Etancelin, 1 h. 31 m. 16 s.; 11. Jacob, 1 h. 32 m. 11 s.; 12. Félix, 1 h. 41 m. 12 s.

Au 43<sup>e</sup> tour Bouriat et Etancelin ont gagné chacun une place et deviennent respectivement troisième et neuvième.

Etancelin éprouve énormément de difficultés pour combler le long retard qu'il a subi au début.

Lehoux renforce sans cesse sa position, et si l'on peut, dès à présent, envisager sa victoire, on ne peut pas avoir la même assurance pour les autres places.

### Classement au 50<sup>e</sup> tour

1. Lehoux, 1 h. 49 m. 52 s., moyenne 72 km. 560; 2. Moll, 1 h. 50 m. 36 s.; 3. Bouriat, 1 h. 50 m. 47 s.; 4. Czaykowski, 1 h. 51 m. 7 s.; 5. Morand, 1 h. 52 m. 5 s.; 6. Trintignant, 1 h. 52 m. 8 s.

Mais au tour suivant, le 51<sup>e</sup>, Morand et Gaupillat ne reparaissent.

Etancelin remonte progressivement, il passe au 53<sup>e</sup> tour de la septième à la sixième place. C'est le seul fait marquant jusqu'à la fin du 55<sup>e</sup> tour.

Dreyfus accélère, il couvre les 55<sup>e</sup> et 56<sup>e</sup> tours chacun en 2 m. 4 s., moy. 76 km. 914; Etancelin effectue le meilleur temps au 56<sup>e</sup> tour.

Le record subit de nouveaux assauts de la part de Dreyfus, 2 m. 3 s., moyenne 77 km. 539 au 57<sup>e</sup> tour; 2 m. 1 s., moyenne 78 km. 821, au 58<sup>e</sup> tour.

Des abandons se produisent; ceux de Félix et de Czaykowski, ce dernier, par suite de rupture du pont arrière.

Du reste, la fin approche; les derniers tours sont effectués sans apporter un seul changement.

Lehoux passe la ligne d'arrivée sous les applaudissements de la foule; Moll le suit de près, suivi lui-même par Etancelin; puis Dreyfus, Bouriat, qui sont les seuls à avoir effectué le parcours en entier. — Maurice Henry.

### Au 60<sup>e</sup> tour

1. Lehoux, 2 h. 11 m. 14 s., moyenne 72 km. 674; 2. Moll, 2 h. 12 m. 2 s.; 3. Bouriat, 2 h. 12 m. 40 s.; 4. Etancelin, 2 h. 13 m. 25 s.; 5. Dreyfus, 2 h. 13 m. 23 s.; 6. Czaykowski, 2 h. 13 m. 27 s.; 7. Trintignant, 2 h. 14 m. 14 s.; 8. De Maleplane, 2 h. 19 m. 58 s.; 9. Jacob, 2 h. 21 m. 33 s.

Etancelin fait une course remarquable et, à chaque passage devant les tribunes, les spectateurs applaudissent.

La moyenne générale de l'homme de tête, loin de se ralentir, augmente.

### Au 70<sup>e</sup> tour

1. Lehoux, 2 h. 32 m. 44 s., moyenne 72 km. 852; 2. Moll, 2 h. 33 m. 44 s.; 3. Etancelin, 2 h. 34 m. 15 s.; 4. Bouriat, 2 h. 34 m. 45 s.; 5. Dreyfus, 2 h. 34 m. 57 s.; 6. Trintignant, 2 h. 36 m. 15 s.

## Nouvelle victoire de Standard

Le Grand Prix de Pau, première grande course de vitesse de la saison, a été gagné par Marcel Lehoux, sur Bugatti, avec l'huile cent pour cent minérale « Standard Motor Oil Racer » de la dernière saison. Cette victoire est une nouvelle preuve des parfaites qualités de cette huile, spécialement étudiée pour les moteurs poussés. Cette victoire est aussi, pour l'automobiliste, le témoignage que l'huile « Standard Motor Oil » possède toutes les qualités requises. Enfin, cette victoire ne justifie-t-elle pas une réputation largement méritée ?

le 22 Fevrier 1933.

Presidencia

Monsieur le Baron d'Ariste  
President de l'Automobile Club Basco-Bearnais

P A U  
-----

Monsieur le Président,

L'arrivée ici de votre aimable carte d'invitation pour le Grand Prix de Vitesse de Pau ayant coïncidé avec un voyage que je viens de faire à Madrid, il m'a été impossible - à mon grand regret, d'assister à votre Grand Prix de Vitesse.

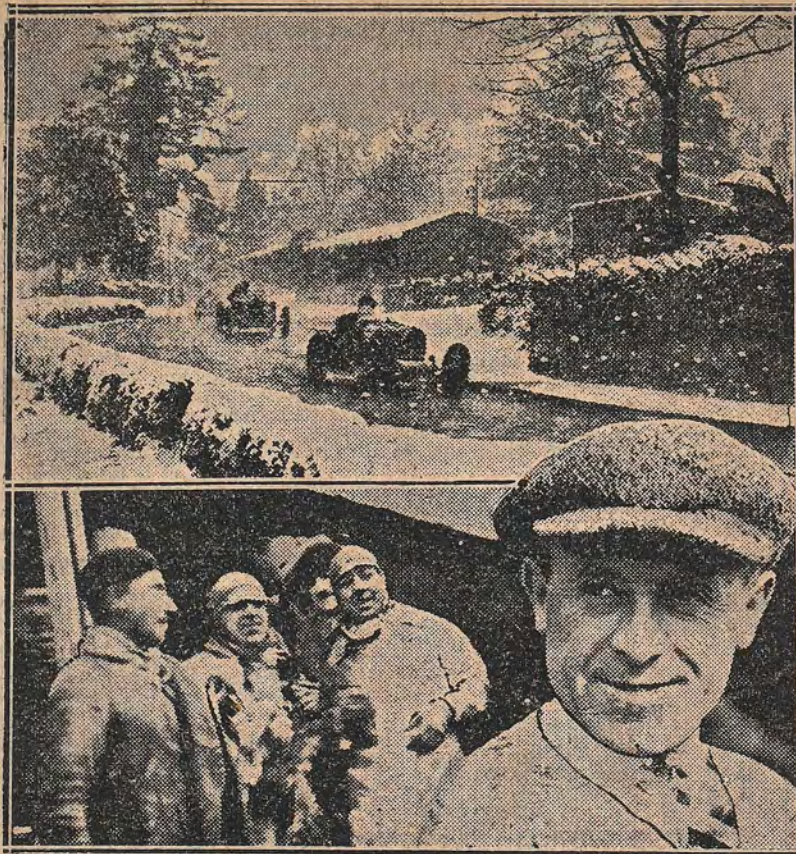
Je tiens cependant à vous en remercier tout en vous félicitant pour le succès de votre sériè automobile.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

(Manuel Rezola)

Bordeaux, le 21 Février 1933.

## LE GRAND PRIX DE VITESSE DE PAU



(Photos Jové, Pau, et Meurisse.)

En haut : Un passage devant les tribunes. — En bas : Après l'arrivée : A gauche : Lehoux, le gagnant de l'épreuve. A droite : Mole, qui s'est classé second. Tout à fait à droite : Le vainqueur Lehoux.

### Le dîner du Grand-Prix

Un dîner de gala a mis le point final dimanche soir à la grande semaine automobile.

Il a été servi dans l'élégante salle des Ambassadeurs et de nombreux convives y ont pris part.

On notait la présence à la table d'honneur de M. le baron d'Ariste, président de l'Automobile-Club Basco-Bearnais; M. Mireur, préfet des Basses-Pyrénées; Louis Sallenave, adjoint au maire, représentant l'Automobile-Club de France; de Gontreville, président de l'Automobile-Club de Bordeaux, Charles Saroux, Paul Rousseau, Malan, Henri Petit, Maurice Henry, Lacroix, Lehoux, vainqueur de l'épreuve; Dreyfus, Bournac, Charaudeau, Sarthou, Saüt, Loustalan, Bijon, Heid, Mérillon, etc.

Le « Plantation Orchestra » égaya le repas de ses airs les plus trépidants et trois remarquables danseurs exécutèrent un numéro acrobatique fort applaudi.

Au dessert, le baron d'Ariste, qui présidait, félicita les organisateurs et adressa ses remerciements à ceux qui leur avaient prêté leur concours. Il félicita aussi les concurrents qui avaient lutté vaillamment, malgré le froid et la neige aveuglante.

M. Malan, président de la Grande Semaine de Pau, exprima sa reconnaissance à tous ceux qui avaient aidé et encouragé le comité organisateur dans sa tâche.

Il remercia la municipalité de Pau, l'administration préfectorale et M. Charaudeau, grand animateur de l'épreuve.

Enfin, M. Malan exprima aux coureurs sa vive admiration.

M. Charaudeau donna ensuite lecture du palmarès et on applaudit chaleureusement Lehoux, Mole, Etancelin et les autres concurrents à l'appel de leur nom.

Un grand bal termina cette belle soirée.

mm



AUTOMOBILE-CLUB

BASCO-BÉARNAIS

=  
PAU

TÉL. 15.03

PAU, LE 9 février 1933.  
PLACE ROYALE

MONSIEUR MANUEL REZOLA

A.C. DE GUIPUZCOA

SAN SEBASTIAN

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous demander de vouloir bien honorer de votre présence le Grand Prix Automobile de Pau, qui aura lieu, le Dimanche 19 février, sur le nouveau Circuit de Pau.

A cet effet, vous voudrez bien trouver ci-inclus, carte de Tribune d'Honneur.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Président de l'A.C.B.B.

*Jou Dorville*



GRANDE SEMAINE AUTOMOBILE DE PAU 1933

— 204 —

**GRAND PRIX**  
**DE VITESSE DE PAU**

SOUS LE CONTROLE SPORTIF

DE L'AUTOMOBILE-CLUB BASCO-BÉARNAIS



1933

**INVITATION**

N°

**TRIBUNE OFFICIELLE**

..... **1** .....

Bordeaux, 29 Janvier 1933.

### Les principaux points du règlement du Grand-Prix d'automobile

Commençant le 19 février la série des Grands-Prix internationaux, le Grand-Prix de Pau connaîtra un vif succès à tous les points de vue.

Nous sommes en mesure de donner les principaux points du règlement du Grand-Prix de Pau.

La course sera disputée dans l'après-midi du dimanche 19 février — dernière journée de l'important meeting pa-lais — sur 80 tours d'un circuit dont le développement est de 2 km. 649, soit une distance de 271 km. 520.

Elle sera ouverte aux voitures de course (formule libre) à partir de 1.501 cmc. Le Grand-Prix de Pau est réservé, c'est-à-dire que ne pourront y prendre part que les concurrents agréés par les organisateurs. Des à présent, les demandes d'engagement peuvent être adressées.

L'Automobile-Club Basco-Béarnais a voté son Grand-Prix de prix importants en espèces. Ils s'élèvent à 82.000 francs et seront répartis de la façon suivante : 30.000 fr. au premier; 20.000 fr. au deuxième; 12.000 fr. au troisième; 8.000 francs au quatrième; 5.000 fr. au cinquième; 2.000 fr. au sixième.

En outre, un prix de 3.000 francs sera attribué à la première dame classée, à la condition qu'elles soient au moins deux au départ, et un prix de 2.000 fr. au concurrent qui aura établi le record du tour, qu'il ait ou non terminé la course.

Comme on le voit, le Grand-Prix de Pau s'annonce sous de très bons auspices.

S.S. 30 Enero 1933.

## AUTOMOVIL

# GRAN PREMIO DE VELOCIDAD DE PAU

19 de Febrero de 1932

El Gran Premio del Automóvil de Pau tendrá lugar, el 19 de febrero próximo, en la vecina villa francesa. El recorrido se ha establecido dentro de la misma ciudad sobre un circuito de dos kilómetros: estilo Mónaco.

Se neutralizan la cuesta Poeymirad, para pasar frente a la estación del F. C., subir nuevamente a la Avenida de Leon Say, siguiendo por el Puente Oscar del Boulevard de los Pirineos, para llegar frente al Liceo, por donde repiten el recorrido.

Hay quince corredores inscriptos, y entre ellos CYAZKORSKY y LEHOUX, sobre Bugatti; SOMMER, sobre Masserati; ETANCELIN, el vencedor de 1930, sobre Alfa Romeo. Se aguardan las inscripciones de NUVOLARI y LORD HOWE, ambos sobre Alfa Romeo.

El Circuito tiene tres virages en aborquilla, una «S» en pleno descenso, y tres rectas, que obligarán a verdaderas fantasías a los mejores corredores de velocidad de Europa.

Cuatro tribunas, estratégicamente dispuestas, cobijarán a los espectadores de la Gran Prueba.

Verdaderamente emocionante.

Detalles: Société de la G. S. Automobile; Place Royale; PAU.

S.S. 10 de Marzo de 1933.

## Centros oficiales

### Ayuntamiento

Como de costumbre, ayer a mediodía recibió el señor Torrijos, que continuaba desempeñando la Alcaldía y que, como todos los días, acudió al despacho.

Dijo a los periodistas que había celebrado una larga conferencia con el secretario particular del ministro de Obras Públicas, quien interesó del señor Prieto la remesa de la subvención destinada al Circuito automovilista de San Sebastián.

El señor Prieto (hijo) dijo al señor Torrijos que esa subvención será enviada dentro de unos días.

Como se sabe, la subvención es de ciento cincuenta mil pesetas.

"LA VOZ DE GUIPUZCOA"

S.S. 10 de Marzo de 1933.

### Intereses de Guipúzcoa

Se han concedido 200.000 pesetas  
para el Circuito de Lasarte

(POR TELÉFONO)

Madrid, 10.

Del crédito correspondiente del presupuesto del Ministerio de Obras Públicas ha sido destinada una subvención de doscientas mil pesetas para el circuito de Lasarte.

"LA VOZ DE GUIPUZCOA"

S.S. 10 de Marzo de 1933.

### La vida en Vizcaya

#### UNA SUBVENCION

El ministro de Obras públicas ha comunicado al alcalde de Bilbao, que de las 250.000 pesetas consignadas en los presupuestos del Estado para la organización del circuito nacional automovilista y demás carreras análogas, se habían destinado a Bilbao 50.000 pesetas para la prueba denominada "Tourist Trophy", que se celebrará en la capital vizcaína en el mes de agosto del presente año.

S.S. 11 de Marzo de 1933.

## El circuito de Lasarte

Es ya un hecho la subvención del Estado. Por lo tanto, el Circuito, que no pudo celebrarse los años 31 y 32, abrirá sus puertas nuevamente el año actual. Y que no las cierre ya más... Para el porvenir turístico de San Sebastián, se ha hecho ya imprescindible. La razón de más peso, que más ha influido en el ánimo del señor Prieto, ministro de Obras Públicas, ha sido la citada por encima de la deportiva, que para él, habitando en país vasco, podía ser también de fuerza, por la expansión que todo lo referente a "sport" supone en esta región.

La fecha acordada por la Internacional es la del 24 de Septiembre. Su denominación, Gran Premio de España y uno de los ocho Grandes Premios del mundo de la temporada. A saber: Italia, Bélgica, Mónaco, Alemania, Inglaterra, Estados Unidos (Indianópolis), Francia y España (Lasarte). La subvención ha corrido muchos riesgos, que silenciamos teniendo en cuenta el buen fin. Buen fin hasta cierto punto, puesto que la cantidad necesaria es de 250.000 pesetas. Claro es que se piensa ya, y con bien sentado fundamento, el que la suma faltante sea entregada por el Excmo. Ayuntamiento de San Sebastián y la Excmo. Diputación de Guipúzcoa. Hemos visto el entusiasmo de los señores Sasiain y Torrijos, en la defensa de los intereses de la ciudad bajo este aspecto; y conocemos los del señor Castro, el digno presidente de la Gestora, para no prever de antemano que por parte de ambas Corporaciones no habrá dificultad alguna en llenar ese pequeño "hueco" de las 50.000 pesetas que son necesarias para la debida importancia y buena organización del certamen.

Lo que precisa ahora ya de hecho es el lograr que el Circuito de Lasarte sea designado como tal Circuito permanente de la nación. A esto deben tender Corporaciones, diputados y el propio Automóvil Club de Guipúzcoa, haciendo que el prestigio turístico de la ciudad no sufra esto "baches" de la anual mendicación de esa subvención, con un resultado no previsto hasta última hora. Y conste que no lo decimos por el año actual, en que la inmediata disposición de la suma citada posibilitará, por parte del Automóvil Club, la celebración de un Gran Premio en cantidad y calidad de corredores y emociones no superado por ningún Gran Premio del extranjero.

Agradezcamos públicamente al señor Prieto, que tan bien ha sabido hacer justicia a los intereses de San Sebastián bajo este aspecto, el gesto ministerial. Y felicitamos a los señores Castro y Rezola, presidentes de la Gestora y del Automóvil Club, respectivamente, por el éxito de su gestión iniciadora. Se ha sabido con raro tacto conciliar los intereses de una ciudad que espera algo más todavía del apoyo ministerial, con el prestigio deportivo y turístico de este pequeño rincón de Vasconia, cuya fama ha trascendido por todo el mundo con el internacionalísimo trazado del Circuito del Buruntza.

M.

»EL PUEBLO VASCO»

S.S. 12 de Marzo de 1933.

## El Circuito Automovilista y un telegrama del señor Prieto

El Automóvil Club, que ayer mismo, al tener noticia de la concesión de la subvención para las carreras de Lasarte, telegrafió al ministro de Obras Públicas en efusivo agradecimiento, recibió inmediatamente un despacho concebido en los siguientes términos:

«Ministro Obras Públicas a presidente Automóvil Club Guipúzcoa.

Confirмо por este telegrama la noticia anticipada por la Prensa donostiarra respecto a la concesión de una subvención de 200.000 pesetas para el Circuito de Lasarte. Acabo de firmar la correspondiente orden. Confío en que el éxito acompañe, una vez más, a ese Club en la organización de tan importante prueba. Salúdales.»

Este telegrama justifica, si el trámite tan rápido de la gestión no lo hiciera presumir así ya, el interés que el señor Prieto ha tomado por el Gran Premio de España 1933, cuya organización corre a cargo del Automóvil Club de Guipúzcoa. Todos hemos de felicitarnos del éxito.

»EL PUEBLO VASCO»

S.S. 14 de Marzo de 1933.

### EL CIRCUITO AUTOMOVILISTA

## Recibo de 200.000 pesetas y comunicaciones de gracias

A causa del temor producido hace algunos días sobre la reducción de la subvención que había de dar el Estado para la celebración del Circuito Automovilista, debido a solicitudes análogas de otras provincias, se redoblaron las gestiones y se interesaba diariamente el recibo de las 200.000 pesetas fijadas últimamente, con reducción de 50 mil pesetas, para dar comienzo inmediatamente a las gestiones de organización.

Al fin esta mañana anunció ya el alcalde, que había sido recibida la cantidad antes citada y puesta a disposición del Comité del Circuito.

El presidente de la Gestora, por su parte, manifestó a los periodistas, que seguidamente de haber recibido el telegrama del ministro de Obras Públicas, ya publicado por los periódicos del domingo, en que se anunciaba el envío de la subvención, había transmitido un telegrama de agradecimiento; y hoy en carta ha vuelto a reiterar al señor Prieto este agradecimiento.

Para dar las gracias por las gestiones realizadas por el señor Castro, estuvo ayer en la Diputación una representación del Automóvil Club, presidida por don Manuel Rezola.

Los visitantes aprovecharon la oportunidad para hablar al señor Castro de algunos proyectos relacionados con el próximo Circuito, anunciándole que sin pérdida de tiempo van a comenzar los trabajos de organización.

S.S. 16 de Marzo de 1933.

## SESION MUNICIPAL

# Las 200.000 pesetas para el Circuito automovilista

Quedan en el C. A. T. a disposición del Automóvil Club, que rendirá cuentas a dicho organismo

A las seis y media de la tarde se reunió ayer el Ayuntamiento bajo la presidencia del alcalde y con asistencia de los concejales señores Trecu, Torre, Torrijos, Zaldúa (A.), Paternina, Olaizola, Imaz, Fillol, Ancoeta, Noya, Andonaegui, Pasamar, Iarra, Chaos, Vidaurre, De la Cruz, Abrisqueta, Ibarbia, Londáiz, Echeverría, Martiarena, Azpiazu, Ortega y Sotos.

**LA SUBVENCION AL CIRCUITO.** — Aprobada el acta de la sesión anterior, se lee una comunicación del ministro de Obras Públicas, trasladando su acuerdo de conceder un crédito de 200.000 pesetas para el Circuito Automovilista de Lasarte.

El alcalde pregunta si este acuerdo ha de pasar a la Comisión de Fomento para que proceda a su distribución o bien ha de pasar al C. A. T., que luego entregará la cantidad citada al Automóvil Club.

El señor Abrisqueta cree que debe entregarse inmediatamente al Automóvil Club.

Explica el alcalde que dicha cantidad estará siempre a disposición del Automóvil Club, pero que es preciso rinda cuentas ante el C. A. T.

Se muestra conforme con este criterio el señor Paternina, pues recuerda que los organizadores de la prueba dejaron un año de pagar los premios del Circuito, recordando también lo ocurrido en la Feria de Muestras, hasta que se acordó por el Ayuntamiento patrocinar estas pruebas; y siendo así, nada más lógico que el C. A. T. sea quien lleve la contabilidad de esta inversión.

Se muestra también partidario del control el señor Torrijos; e insiste el señor Abrisqueta en que las doscientas mil pesetas han venido destinadas al Automóvil Club y que por tanto sin más trámite deben serle entregadas inmediatamente.

Advierte el señor Londáiz que esta discusión va haciéndose interminable; y el alcalde anuncia que va a hablar claro. Las 200.000 pesetas son indudablemente en su integridad para el Circuito y por tanto para el Automóvil Club. Pero se dice que esta cantidad hace falta para la organización; y esta es la fecha en que no se sabe a cuánto ascenderá la organización y lo mismo pueden ser las 200.000 pesetas que 300.000 o 150.000. Es preciso que, antes de nada, se presente un programa y presupuesto de la prueba; y después, a medida que se vayan necesitando cantidades, podrán irse retirando éstas parcialmente, hasta la liquidación total.

Insiste aún el señor Abrisqueta; y definitivamente se acuerda proceder en la forma indicada por el alcalde.

LABOR MUNICIPAL

Las doscientas mil pesetas concedidas por el Gobierno para el Circuito de Lasarte, se entregan al Centro de Atracción y Turismo, a disposición del Automóvil Club

A las seis y media de la tarde se reunió ayer el Ayuntamiento en sesión semanal, bajo la presidencia del señor Sasián.

Se aprueba, sin discusión, el acta anterior.

El Circuito de Lasarte.

Comunicación del ministro de Obras Públicas trasladando su acuerdo de conceder un crédito de 200.000 pesetas para el Circuito automovilista de Lasarte, libramiento que ya ha llegado a poder del alcalde.

El alcalde propone que este dinero—girado a nombre del alcalde de San Sebastián—pase al Centro de Atracción y Turismo, a disposición del Automóvil Club. Propone esta fórmula ya que, como alcalde, ha de responder de la inversión de esta cantidad, destinada, exclusivamente, para el Circuito de Lasarte.

El señor Abrisqueta estima que debe pasar directamente al Automóvil Club, puesto que para esta entidad han sido destinadas.

Insiste el alcalde en su punto de vista. El Automóvil Club ha de justificar la inversión de esa cantidad, puesto que la concesión se hace al pueblo de San Sebastián. Por lo mismo, ha de ser al Centro de Turismo al que, según se sucedan las necesidades, solicitará la cantidad precisa. Y el C. A. T. justificará el movimiento de esos fondos al Ayuntamiento.

El señor Paternina está conforme con lo que se refiere a este control; pero es necesario conceder facilidades al Automóvil Club local, que, para obtener la debida autorización del Automóvil Club de España, tiene que cumplir un precepto del reglamento, o sea, el de justificar que está en posesión de fondos para la organización de la prueba.

El alcalde vuelve a decir que la cantidad concedida ha de ser exclusivamente para el Circuit-

to. Por consiguiente, el Automóvil Club, contando con esta cantidad, puede llevar adelante la organización de la prueba.

El señor Torrijos está conforme en que se ponga el dinero a disposición del Automóvil Club por medio del C. A. T., llevándose el control debido, para que, si el alcalde tiene algún día que rendir cuentas, se conozca la inversión de esas pesetas.

El señor Paternina recuerda la organización de otras pruebas por el Ayuntamiento, en las que no se hizo buen papel, puesto que se quedaron sin cobrar algunos premios debido a la pésima organización, y para obviar esas deficiencias, se creó el Automóvil Club, encargado de la organización.

El señor Sasián dice que se opone a que el dinero sea entregado en estos momentos, en su totalidad, al Automóvil Club. Insiste en que se le entregarán cantidades según las vaya necesitando. Esto no puede ser obstáculo para que se lleve adelante la organización, puesto que ya conoce la cantidad de que puede disponer.

Interviene el señor Imaz, vuelven a hacer uso de la palabra los señores Abrisqueta y Paternina, y el señor Londáiz propone que se ponga a votación, lamentándose del tiempo que se pierde en el debate.

Se acuerda, finalmente, la proposición del alcalde: que el dinero pase al C. T. A., a disposición del Automóvil Club, que podrá ir retirando las cantidades que necesite.

También se acuerda dar las gracias al ministro de Obras Públicas por esta subvención.

S.S. 16 de Marzo 1933.

### SESION MUNICIPAL

## Se discute largamente si ha de ser el Ayuntamiento o el Automóvil Club quien administre las 200.000 pesetas del Circuito

Celebró ayer tarde sesión ordinaria el Ayuntamiento bajo la presidencia del señor Sasiain.

#### LAS PESETAS DEL CIRCUITO

Se da cuenta de la comunicación del ministro de Obras Públicas dando cuenta oficialmente de la concesión del crédito de 200.000 pesetas para el circuito automovilista.

Advierte el alcalde que la concesión viene hecha a nombre del Ayuntamiento con destino a los gastos de organización del circuito. Le parece que el asunto debe pasar a la Comisión de Fomento para que ella distribuya esas pesetas conforme a las necesidades de la organización, o bien, al C. A. T. para que sea él quien lo haga de acuerdo con el Ayuntamiento.

Entiende el señor Abrisqueta que esa cantidad debería ponerse a disposición del Automóvil Club, que es el organizador de la carrera a que se destina la subvención.

El señor Sasiain replica que el Ayuntamiento, a cuyo nombre vienen consignadas esas pesetas, tiene que reservarse el control de ellas por si en algún momento tuviera que justificar su inversión.

El señor Abrisqueta hace notar que el Ayuntamiento concede muchas subvenciones sin reservarse el derecho de controlarlas.

Dice el señor Sasiain que siempre que se concede una subvención se rinden luego cuentas de cómo se ha invertido.

Le parece al señor Abrisqueta que tampoco el A. C. tendría inconveniente en rendir cuenta al Ayuntamiento, pero no entiende para qué sirve esa intervención, que se propone, del C. A. T.

Explica el señor Paternina que para organizar una prueba, que tiene carácter internacional, el A. C. de Guipúzcoa tiene que justificar ante el A. C. de España que dispone de las pesetas necesarias.

Entiende que ello no es abstaculo para que luego el A. C. rinda cuentas de la inversión por medio del C. A. T. o directamente al Ayuntamiento.

El señor Torrijos se muestra de

acuerdo con lo propuesto por el señor Sasiain, porque cree que no se pueden entregar esas pesetas inmediatamente y sin ningún control al A. C., ya que algún día pudiera tener necesidad el Ayuntamiento de rendir cuentas de su inversión.

El señor Paternina explica que si el A. C. tiene tanto empeño en tener a su disposición esas pesetas es porque recuerda que en alguna ocasión, después de celebrada la carrera—alude a los tiempos de la Feria de Muestras—no tuvo dinero el Ayuntamiento para pagar los premios. Ello dió lugar a que en el extranjero ya no se quisiera tratar para nada con los comisionados de San Sebastián cuando iban a tratar de la organización del Circuito. Para devolver a esta prueba toda su seriedad es precisamente para lo que se encargó de su organización el A. C. Por eso quiere éste que quede bien aclarado el que esa cantidad ha de estar en todo momento a disposición suya.

No hay inconveniente en ello—contesta el alcalde—pero es indispensable que el Ayuntamiento sepa de antemano en qué y cómo se va a invertir el dinero. Este se irá entregando a medida de las necesidades de la organización y a la vista de las iniciativas y programas que vaya presentando el A. C. por medio del Centro de Atracción y Turismo, que es la entidad filial del Ayuntamiento, encargada de la organización de festejos. Porque en realidad—añade—no sabemos si el Circuito puede opstar 200.000 pesetas o no pasan de 150.000 y es el Ayuntamiento el que tiene que administrar esas pesetas.

El señor Torrijos añade que si el Automóvil Club justifica de modo adecuado la necesidad de que se le entreguen íntegramente las 200.000 pesetas no habrá inconveniente en entregárselas desde el mismo momento.

Suficientemente discutido el asunto se acuerda que el Ayuntamiento por medio del C. A. T. irá entregando el dinero al A. C., a medida que vaya justificando su necesidad y dejando bien sentado que ese dinero está siempre a disposición del A. C.

Se acuerda luego, a propuesta del alcalde, que se den las gracias al ministro de Obras Públicas por el interés que se ha tomado en este asunto.

S.S. 16 de Marzo de 1933.

## El alcalde, el Automóvil Club, y el Circuito de Lasarte

Es posible que este año no haya Circuito automovilista en Lasarte, a pesar de los cuarenta mil duros consignados por el Gobierno para este fin; y si lo hay será porque los señores que integran el Automóvil Club de Guipúzcoa, se supriman el gustazo de mandarlo todo a la porra, en aras de los intereses generales de la ciudad.

Decimos esto, porque en la sesión municipal de ayer, el Sr. Sasiain se permitió hacer manifestaciones que han tenido que causar horrible efecto a quienes laboran con laudable interés para que el veraneo donostiarra cuente con un atractivo tan interesante como el que suponen las pruebas automovilistas.

El Sr. alcalde, con imprudencia que es muy de estilo de ahora, vino a decir que él no está dispuesto a entregar al Automóvil Club las pesetas que como subvención le ha otorgado el Gobierno, porque necesita antes estar seguro de que esas pesetas se van a gastar en efecto en organizar el Circuito de Lasarte.

No tiene derecho el Sr. Sasiain a hablar en términos tales, poniendo en tela de juicio la delicadeza de convecinos que debían merecerle el máximo respeto. Está en su lugar velando por los intereses de la ciudad; pero para ello no creemos que necesite olvidar que desde el cargo que ocupa hay que hablar, sino con consideración, cuando menos con prudencia.

Esto en cuanto al tono, que en cuanto al fondo de sus palabras, habría mucho que hablar, pero ya lo harán si es preciso quienes deban hacerlo. Porque si esas pesetas se han dado para organizar el Circuito de Lasarte y como subvención a la entidad organizadora de las pruebas automovilistas, es mucha la elasticidad de interpretación que se ha permitido al señor Sasiain, considerando que deben pasar al Centro de Atracción y Turismo.

Si lo que se pretende es que el Centro de A. y Turismo aparezca organizando algo que valga la pena, que sirvan para pensarlo quienes intervienen en él, y sinó que se vayan a sus casas y dejen paso a quienes han demostrado capacidad para ello.

Nada más, por el momento.

S.S. 17 de Marzo de 1933.

## A propósito del Circuito automovilista

En la información que ayer dimos de la sesión celebrada por el Ayuntamiento donostiarra, transcribíamos con error determinadas manifestaciones del concejal señor Paternina, que justo es rectificar, sobre todo ante el ruego personal que el citado edil nos hace en su deseo de que las cosas queden en su lugar.

Lo que hizo el señor Paternina en el curso de la discusión entablada por el asunto de la subvención del Circuito, fué recordar que, si precisamente el Automóvil Club existía, era porque de hecho el Ayuntamiento había perdido su facultad organizadora, debido al bochorno de aquellas pruebas del año 1923, que tuvieron lugar con motivo de la Feria de Muestras y en las que se dejaron de pagar, por parte de nuestro Municipio, varios premios, creando ante los organismos técnicos internacionales dificultades que sólo la labor constante y prestigiada del Automóvil Club de Guipúzcoa ha hecho olvidar, hasta situar a nuestra provincia a la altura de los países de más renombre en materia de organización automovilística.

No era, pues, el Automóvil Club el que dejó de pagar los premios, como por error decíamos, sino el Ayuntamiento.

\*\*\*

También a propósito del Circuito podemos dar una noticia de bastante interés. Es muy probable que el señor Alcalá Zamora sea quien, como Presidente de la República y teniendo en cuenta el marcadísimo carácter internacional de la Prueba (que cuenta entre los ocho Grandes Premios del Mundo subvencionados por sus respectivas naciones), dé la apertura oficial al Circuito el día 24 de septiembre próximo.

Desde luego, en poder de una personalidad donostiarra hay una interesante carta a este respecto.

S.S. 21 de Marzo de 1933.

## CENTROS OFICIALES Ayuntamiento

El señor Sasiain recibió ayer a los periodistas, a mediodía, a quienes dijo que había recibido una carta de don Indalecio Prieto, ministro de Obras Públicas, carta que es expresión de la gratitud del ministro por el voto de gracias que acordó el Ayuntamiento por haber logrado la subvención de doscientas mil pesetas con destino a la celebración del circuito automovilista.

La subvención fué cobrada ayer mismo por el señor Sasiain, que hizo efectivo el libramiento recibido en la Delegación especial de Hacienda. Como del libramiento había que deducir 2.400 por descuentos de distintos conceptos, la cantidad restante fué ingresada en la Caja de Ahorros Municipal.



S.S. 23 de Marzo de 1933.

## EL CIRCUITO ANTE UN ACUERDO MUNICIPAL

Cosas de «bóldos». Era de suponer que esas pesetas de la codiciada subvención gubernamental destinadas al popularísimo Circuito, hubieran de meter mucho ruido. Pero hagamos historia. Se incubaron en el palco municipal del Teatro Victoria Eugenia con motivo de la visita presidencial a San Sebastián, del señor Alcalá Zamora; después cuando parecían más seguras, determinadas ambiciones de dos capitales españolas—Barcelona principalmente—hicieron peligrar su integridad. Los catalanes fracasaron y los bilbainos consiguieron llevar para el «bocho» 50.000 de las 250.000 pesetas consignadas bajo el epígrafe de «Circuito Automovilista y otras carreras internacionales». De aquí, salieron las 200.000 destinadas a las carreras de Lasarte.

Fácil, mucho más fácil, con menos trabajo del que pusieron en la consecución de la deseada subvención los Concejales donostiaras han conseguido (exceptuamos al señor Torrijos, al señor Paternina, y otros cuyos esfuerzos les honra), decidir el destino de esas pesetas. La mayoría de los que han acordado lo que a nuestro humilde juicio es una anomalía jurídica—y nos gustaría conocer opiniones de los excelentes togados que tiene Donostia—desconocen el calvario porque ha pasado la subvención. Con bastante más facilidad y desconocimiento han decidido sobre ella. Poco saben de los esfuerzos de los señores Castro y Torrijos, pongo por elementos representativos de las Corporaciones. Y menos todavía de las ideas y sugerencias de los organizadores del Circuito que sentaron con maravillosa oportunidad y acierto la base de tan traída y llevada subvención.

Claro es que, entre nosotros, el asunto no vale la pena. No creemos siquiera en las ganas de molestar. El Automóvil Club, por el acuerdo del Excmo. Ayuntamiento sobre unas pesetas que el Estado envía para que haga entrega de las mismas al organismo primeramente citado, se verá obligado a solicitar de una tercera entidad el Centro de Atracción y Turismo, las sumas necesarias a medida que justifique la necesidad de ellas. Claro es hemos leído el Reglamento del C. A. T. y sus fines. No vemos que pueda ser Depositario. Fiscalizador? uQuizás esto sí, pero de las pesetas que esa entidad u organismo municipal conceda a modo de subvenciones para festejos etc... Tiene gracia, habremos de tomarlo en este sentido, el que el Municipio mediatice, aunque sea en un grado mínimo, el espíritu de una concesión. Pero veamos:

El UNICO peticionario de la subvención al Gobierno, ha sido el Automóvil Club de Guipúzcoa. El señor Prieto, Ministro de Obras Públicas, ordena el libramiento a nombre del «Ayuntamiento donostiarra, para el Automóvil Club de Guipúzcoa y con destino al Circuito de Lasarte» ¿Es que el Municipio donostiarra, tiene además el encargo expreso de justificar o hacer pustificar, por sí, la inversión precisa de esas 200.000 pesetas en las

carreras de Lasarte? Entonces porque no lo cumple, y traspasa sin embargo, esa obligación a otro organismo, en el que él no está TOTALMENTE representado y por tanto cuyas facultades en orden a la concesión gubernamental pueden variar? Además, esos señores concejales no me han leído; y esto es lamentable. Si lo hubieran hecho se darían cuenta de que al existir intención por parte de los organizadores de pedir 50.000 pesetas más que son NECESARIAS, a Ayuntamiento y Diputación, es porque suponen como hecho resuelto el que las 200.000 han de ser totalmente invertidas al no ser suficientes.

\*\*\*

Nuestros ediles han enjuiciado un asunto, sin tener datos sobre él. Ignoran sin duda que siempre se han justificado ante el Gobierno el destino dado a la subvención por él otorgada. Justificación hecha de «motu-propio»; por delicadeza; pero a mayor abundancia el año actual, esa justificación ha sido hecha «a priori» ante el señor Ministro de Obras Públicas, quien informado debidamente sin duda alguna, hizo un detenido estudio antes de proceder a la concesión, que si alguien cree que la pudo inspirar, la simpatía ó el capricho está muy equivocado yá que el señor Prieto ha defendido esta suma en Presupuestos, convencido en absoluto de la necesidad de ayudar a San Sbastián en la celebración del internacionalismo certamen con ligero apoyo a sus necesidades turísticas y deportivas.

Si el señor Prieto ha enviado esa suma al Ayuntamiento en lugar de hacerlo directamente al Club organizador pudo haber sido por deferencia a las Corporaciones, pero más bien en virtud de precedente, puesto que precisamente el año 1930. último de carreras, el Gobierno envió al Alcalde de San Sebastián el importe de la subvención «con destino al Automóvil Club de Guipúzcoa y para el Circuito de Lasarte». Y claro es, entonces, el Alcalde, tan pronto recibió la suma otorgada al Circuito, puso a disposición de los organizadores la misma sin dilación alguna.

Pero, no nos atrevemos a nombrar la palabra desconfianza. No sabe, por la propia referencia del señor Sasiain en la discusión entablada en la sesión que trató este asunto, vemos que nuestro Alcalde o no está enterado o se halla muy mal asesorado acerca de las consecuencias organizativas del Circuito al afirmar—esta es la referencia periodística que conocemos—que el Circuito podía costar lo mismo 50 ó 60.000 duros, como dando a entender en justificación de esa intervención municipal sobre la subvención, que un déficit podría ir a cargo de la Ciudad. Y esto no es exacto. El único organismo autorizado para la prueba, y por lo tanto único responsable moral y materialmente, deportiva y económicamente es el Automóvil Club de Guipúzcoa. Citemos el caso de que en 1927, hubo—por no llegar una subvención

prometida en Madrid—un déficit tan considerable (cerca de 100.000 pesetas) que el Club hubo de utilizar totalmente incluso las reservas de la Asociación,—hay que hablar claro—, hasta el último céntimo de su Caja, y no bastando esto hubo que apelar a la apertura de una cuenta de crédito en un Banco local, garantizada por su Junta Directiva. La afirmación pues, del señor Sasiain, cae por su base, y sin duda lo que mal recordaba el Alcalde era lo sucedido en 1923 que es precisamente lo contrario de lo que se pretendía exponer: Fué el Ayuntamiento donostiarra quien incumplió sus compromisos económicos respecto a las carreras celebradas aquél año quedando de hecho inhabilitado, par nuevas actuaciones bajo este aspecto; lo que produjo la necesidad de organizar un Automóvil Club, que tan bien ha sabido asumir los intereses vitales de la Provincia y de la Ciudad, bajo este aspecto, llegando incluso a hacer olvidar, creemos que definitivamente, la irregular actuación de aquel año de carreras por parte del Municipio, y que sirvió al señor Paternina para un acertado comentario en la misma sesión del miércoles último. Comentario que hubo necesidad de poner en su lugar en estas mismas columnas, por error habido en su transcripción.

✱ ✱

De todo esto no resultará, no debe resultar, desde luego, nada. El circuito tendrá lugar y el Automóvil Club es el primer interesado en que sea precisamente el año actual, respondiendo a la inspiración gubernamental y al interés demostrado en las altas esferas, cuando alcance un grado superlativo de brillantez juntamente con un éxito deportivo que ya es costumbre en Lasarte. Nos consta que este es un deseo ferviente del propio señor Prieto, quien no se ha recatado en hacerlo conocer a las personas que con él han conversado sobre ello. Se trata de un Gran Premio de España e incluso se ha dicho ya con acentuados visos de verosimilitud de que el propio Presidente de la República española será quien dé la salida a los "ases" el 24 de septiembre. Creemos que por aquí todos están percatados del interés y beneficio con que repercute la propaganda de las carreras para que andemos con mezquindades burocráticas que empequeñecen el problema con derechos e intervenciones a las que no ha lugar, ni ha debido pensarse nunca. Y a propósito de ellas y con relación al acuerdo municipal, que nos gustaría ver rectificado, recordamos la siguiente anécdota:

"Un potentado sevillano tenía por costumbre socorrer a una porción de pobres del barrio que semanalmente acudían un día determinado a recoger el subsidio que de "motu proprio" les concedía el procer. Entre ellos había uno, "Saturno", apodo que distinguía un hijo de los "docks" del Guadalquivir; pediguño, fantasioso, dicharachero y juerquista, era también muy conocido por Demóstenes. Pues "Saturno", y sin exigirle la temperatura, se adormecía el clásico día de "Caja", con una formidable "toquilla", hecho fatal y sintomático que llegó a oídos del marqués, quien dió órdenes a su administrador para que el sujeto de referencia le fuese pagada la limosna diariamente, a no ser que justificase la necesidad de disposición inmediata de la paga semanal.

Sucedió, o pudo ocurrir, aunque no lo cuentan las crónicas, que cierto día el título tropezó con Demóstenes, en momentos que iba bien "acompañado".

No debió agradar el espectáculo al marqués, ya que inmediatamente hizo presentarse en el Palacio al truhan, soltándole una filípica, un sí es o no, enérgica y persuasiva, pues el procer era todo corazón. El "planetario", de pie, acoquinado al parecer, la cabeza gacha, dando vueltas con sus mugrientas manos a una no menos mugrienta visera, callaba, lloriqueando más bien en silencio.

—Pero tú—insistía, inflexible al parecer, el marqués—, vago, mal hombre, bebedor, ¿con qué motivo pedistes esas pesetas al administrador? Contesta. Habla. Te guardaré la limosna—argüía más dulce—; pero responde, ¿por qué?

—Si viera usted...—insinuó Saturno.

—¿Qué sucedió? Habla.

—Si viera usted...—volvió a tartamudear el golfo.

—Pero...

—¡¡Zi viera usted... que "zée" tenía, señorito!!

MEREDITH

DEPURA

ayudada con la propiedad de...  
Las angustias llagas, las úlceras vanes  
can en pocos días...  
DEPURATIVO RICHIELET...  
filloña, mal de piedra, colitis, do  
clorica, cistitis, imbagu, de curan  
menta. Personas obligadas a no p...  
de las venitas o de la f...  
agilidad y...  
avatastentia, las amonaras de la ed...  
con peligro de...  
impureza

Paris, le 28 Mars 1933.

## **l'Automobile** \*\*\*\*\* \*\*\*\*\* **et l'Aéronautique**

### **LE GRAND PRIX DE TUNISIE**

Le Grand Prix de Tunisie s'est disputé dimanche dans des conditions particulièrement défavorables, en raison du mauvais temps.

Après une lutte assez sévère entre Nuvolari, Borsacchini, Moll, Varzi et Lehoux, la lutte devint moins vive, les abandons étant assez nombreux. Nuvolari et Borsacchini, qui devaient se classer respectivement premier et second, furent bientôt en tête et menèrent sans peine.

Voici le classement du Grand Prix de Tunisie :

1. Nuvolari (Alfa Romeo), couvrant les 470 km. 418 du parcours en 3 h. 29 m. 15 s. 2/5, moyen. 134 km. 882
2. Borsacchini (Alfa Romeo), 3 h. 29 m. 15 s. 3/5.
3. Zehender (Maserati), 3 h. 41 m. 13 s. 2/5.
4. Walthausen (Alfa Romeo), 3 h. 41 m. 16 s. 2/5.
5. Falchetto (Bugatti), 3 h. 41 m. 34 s.
6. Toselli (Bugatti), 3 h. 45 m. 9 s. 3/5.
7. Pietsch (Alfa Romeo), 3 h. 46 m. 32 s. 3/5.
8. Zanelli (Alfa Romeo), 3 h. 48 m. 22 s. 3/5.
9. Moll (Bugatti), en panne d'essence à un kilomètre.
10. Villars (Alfa Romeo), à un tour.
11. Braillard (Bugatti), à deux tours.

Paris, le 23 Mai 1933.

### **Le Grand Prix de Picardie**

Dimanche s'est disputé, sur le circuit de Péronne, le Grand Prix de Picardie. Cette épreuve, au cours de laquelle les coureurs atteignent toujours des vitesses très élevées, connaît, comme à l'habitude, un grand succès. La journée fut malheureusement endeuillée par le terrible accident qui coûta la vie à Guy Bouriat.

Ce fut Etancelin, sur Alfa Romeo, qui remporta la première place dans la catégorie des deux litres, suivi de près par Sommer, également sur Alfa Romeo, et Lehoux, sur Bugatti.

En ce qui concerne ce dernier, il convient d'observer, d'ailleurs, qu'il n'est pas à sa véritable place, la chance l'ayant défavorisé au moment du départ, puisqu'il s'est trouvé derrière un camarade qui ne partit point. Il perdit ainsi une distance fort appréciable et qu'il était très difficile de rattraper sur un circuit de faible étendue.

Dans la catégorie deux litres, Bussienne, sur Bugatti, et, dans la catégorie 1.500 cmc., Mme Itier, également sur Bugatti, prirent la première place.

Voici les classements du Grand Prix de Picardie :

**Catégorie plus de 2 litres.** — 1. Etancelin (Alfa Romeo), 1 h. 25 m. 36 s. 1/5, moy. 136 km. 887; 2. Sommer (Alfa Romeo), 1 h. 28 m. 24 s.; 3. Lehoux (Bugatti), 1 h. 28 m. 28 s.; 4. Villars (Alfa Romeo), 1 h. 35 m. 11 s.; 5. Bussienne (Bugatti), 1 h. 35 m. 44 s. 2/5; 6. Cochin (Bugatti), à un tour.

Record du tour : Etancelin, 4 m. 10 s. 4/5, moy. 140 km. 167.

**Catégorie 2 litres.** — 1. Bussienne (Bugatti, pn. Dunlop, huiles « Kervoline » et « Kervocyl »), moy. 122 km. 393; 2. Cochin (Bugatti), pn. Dunlop, huiles « Kervoline » et « Kervocyl ».

**Catégorie 1.500 cmc.** — 1. Mme Itier, (Bugatti, pn. Dunlop), 1 h. 15 m. 56 s. 1/5, moy. 115 km. 534; 2. Vagniez (Maserati), 1 h. 23 m. 32 s.; 3. Devaud (Maserati), 1 h. 29 m. 49 s.; 4. Gé (Bugatti), 1 h. 33 m. 20 s.; 5. Guillaubault (Bugatti), à un tour.

Meilleur tour : Mme Itier, 4 m. 54 s., moy. 119 km. 540.

### **La mort de Guy Bouriat**

Comme nous l'indiquions plus haut, la lutte Etancelin-Bouriat, au circuit de Picardie, a coûté la vie à Guy Bouriat.

Voici quelques précisions sur la fin tragique d'un coureur de grande classe, qui laisse des regrets unanimes.

A mi-course, Etancelin, qui tenait la tête, doubla le coureur Villars, à plus de 200 à l'heure. Bouriat, immédiatement derrière, le doubla à son tour et, malheureusement, toucha les moyeux gauches de la voiture de Villars. Il amorça ainsi la série d'embardees qui devaient lui être fatale; car, malgré ses efforts désespérés pour se remettre en ligne, sa voiture, moins de 100 mètres plus loin, alla s'écraser contre un arbre. Il fut tué sur le coup.

Guy Bouriat courut d'abord sur motos, ambitionnant un volant. Il l'eût enfin et monta en équipe avec Philippe de Rothschild. Il appartint ensuite à l'équipe officielle Bugatti et défendit nos couleurs dans les compétitions internationales. Il était actuellement directeur de l'Agence Bugatti à Paris.



*Alfredo R. Antiguëdad*

«TXIBIRISKO»

REDACTOR DE "EL PUEBLO VASCO"

SAN SEBASTIÁN

Madrid, 12 de Abril de 1933.

## CARRERAS DE AUTOMOVILES

# Este año se abre el Circuito de Lasarte

El Automóvil Club de Guipúzcoa, en cuya presidencia se hallan la inteligencia y los entusiasmos del caballeroso donostiarra D. Manuel Rezola, ha logrado que en el año actual vuelva por sus prestigios deportivos el Circuito de Lasarte.

Se debía éste a la iniciativa del Automóvil Club y su construcción constituía un verdadero orgullo para Guipúzcoa.

Todos los años, desde el 1924, se han celebrado en Lasarte las carreras de automóviles. De toda España, y de los países extranjeros más remotos, acudían millares de personas, que contemplaban el espectáculo magnífico de esas carreras, las cuales no eran sólo una pugna de «records», sino que encerraban las enseñanzas más provechosas para el progreso del motor.

El Circuito de Lasarte se había incorporado ya con rango y jerarquía a los circuitos mundiales, cuando bruscamente surgen circunstancias y acontecimientos especiales que interrumpen este certamen anual.

Ha sido necesario todo el donostiarismo, la fe y el entusiasmo del Automóvil Club de Guipúz-



*Don Manuel Rezola, presidente del Automóvil Club de Guipúzcoa, organizador del Circuito de Lasarte*

coa para que no se enterrara definitivamente al Circuito de Lasarte.

Cuando nadie pensaba en que pudiera celebrarse, sin tener ni un vislumbre de esperanza de ayudas, el Automóvil Club guipuzcoano acudía a las reuniones internacionales y pedía una fecha. Esperaba siempre que el buen sentido se impusiera y que, a última hora, pudiera haber carreras. Y, sobre todo, quería conservar un derecho.

Gracias a esta actitud, España ha conservado su fecha internacional en las carreras de automóviles. Y gracias a ello, este año, el 24 de Septiembre, se correrá en el Circuito de Lasarte el gran premio, que concentrará a los mejores conductores y a las marcas más famosas.

El Gobierno ha prestado su ayuda, que junto con las de corporaciones y entidades harán que el gran premio alcance este año una suma elevadísima.

El presidente de la República abrirá el Circuito. Y San Sebastián tendrá para el Sr. Alcalá Zamora los cálidos entusiasmos que merece el jefe del Estado.

**ALFREDO R. ANTIGUEDAD**  
San Sebastián, 1933.



*CIRCUITO DE LASARTE.—Aspecto de una tribuna en un día de carreras*

Paris, le 25 Avril 1933.

## Varzi, sur Bugatti remporte le Grand Prix de Monte-Carlo

Dimanche dernier s'est disputé le Grand-Prix de Monte-Carlo.

Après une lutte extraordinairement sévère entre Varzi, sur Bugatti, et Nuvolari sur Alfa-Romeo, la première place revint à Varzi.

Pendant 99 tours, sur 100 que comportait l'épreuve, ces deux champions, se passant et se repassant, procurèrent au public innombrable de rudes émotions. A la faveur d'une reprise particulièrement brillante, Varzi, au dernier tour, triompha de son concurrent, qui ne put d'ailleurs pas terminer la course, un incident mécanique l'ayant mis hors d'état de poursuivre.

Le triomphe de Bugatti, qui vient s'ajouter à un palmarès glorieux, est mérité. Une mise au point minutieuse lui a permis de disposer d'incomparables « racers » qui, dans la période d'entraînement, se révélaient déjà capables d'accomplir une course extraordinairement brillante. Les pronostics faits durant cette période n'ont pas été démentis. Nos félicitations au constructeur de Molsheim, dont la maîtrise et la ténacité reçoivent une fois de plus leur juste récompense.

Parmi les auxiliaires de la course, qu'il nous soit permis aussi de citer Dunlop, dont les pneus équipaient la voiture du vainqueur; ils permirent à ce dernier de couvrir les 318 kms du circuit sans changement de roues, résultat tout à fait remarquable si l'on considère que l'épreuve nécessite un nombre incroyable d'accéléérations et de freinages extrêmement violents.

Signalons également la brillante participation apportée par l'huile minérale « Standard » avec laquelle le vainqueur lubrifiait son moteur, et notons l'appui précieux donné à la voiture victorieuse par les amortisseurs Repusseau, qui contribuèrent si efficacement à procurer la tenue de route indispensable sur un circuit d'un tracé aussi capricieux.

Voici le classement du Grand Prix de Monte-Carlo:

1. Achille Varzi (Bugatti, pneus Dunlop), 3 h. 27 m. 49 s. 2/5 (moyenne hor. : 91 kms 808), *record battu.*
2. Borzacchini (Alfa-Romeo), 3 h. 29 m. 49 sec.
3. René Dreyfus (Bugatti), 3 h. 30 m. 10 s.
4. Louis Chiron (Alfa-Romeo), à 3 tours.
6. F. Zehender (Maserati), à 6 tours.
6. F. Zehender (Maserati), à 6 hours.
7. Williams (Bugatti), à 10 tours.
8. Hartmann (Bugatti), à 14 tours.

(Nuvolari a passé la ligne d'arrivée, poussant sa voiture, mais n'a pu être classé, ayant reçu l'aide de son mécanicien.)

Paris, le 30 Mai 1933

### La 24<sup>e</sup> Targa Florio est gagnée par Brivio sur Alfa Romeo

La Targa Florio, qui s'est courue dimanche, a connu, comme d'habitude, un très grand succès. Les concurrents, au nombre de 14, dont 12 sur Alfa Romeo et deux seulement sur Bugatti, prirent le départ pour l'épreuve qui comporte 7 tours de 72 klm., soit 504 kilomètres.

La première place revint à Brivio, sur Alfa Romeo, qui couvrit le parcours à la vitesse moyenne de 76 klm. 536.

Voici le classement :

1. Brivio (Alfa Romeo), graissée avec Standard Motor Oil (Racer), couvrant les 504 klm. en 6 h. 35 m. 6 s. (moyenne horaire, 73 klm. 536) ;
2. Balestrero (Alfa Romeo), 6 h. 59 m. 52 s. ;
3. Carraroli (Alfa Romeo), 7 h. 7 m. 45 s. ;
4. Gazzabini (Alfa Romeo) ;
5. Balessio (Alfa Romeo).

### Nuvolari, sur Alfa Romeo, gagne au Neuburg-Ring

C'est dimanche également que s'est disputée, sur le circuit de Neuburg, dans l'Elfe, la course habituelle. Elle a été gagnée par Nuvolari, sur Alfa Romeo (pneus Englebert), qui parcourut les 342 klm. du circuit à la moyenne de 113 kilomètres 500.

Dans la catégorie 1.500 cmc., la victoire revint à Earl Howe, sur Delage, avec une moyenne de 103 klm. 700.

Les deux vainqueurs employaient, pour le graissage de leur moteur, l'huile « Standard Motor Oil (Racer) », qui prouve, une fois de plus, ses grandes qualités.

Paris, le 7 Juin 1933.

### Nuvolari, sur Alfa Roméo, remporte le Grand Prix de Nimes

Après une lutte extrêmement sévère, qui se poursuivit durant trente tours du circuit, sur quatre-vingts que comporte la course, entre Nuvolari et Etancelin, Nuvolari, sur Alfa Romeo, remporta dimanche le Grand Prix de Nimes, pour la catégorie voitures de plus de 2 litres, à la moyenne de 111 km. 814.

Dans les catégories 1.100, 1.500 cm<sup>3</sup> et 2 litres, l'épreuve qui s'est disputée seulement sur 40 tours donna l'occasion à Jacob, sur Bugatti, de faire une très belle course. Il prit la première place du classement général, à la moyenne de 99 km. 793.

Voici les classements du Grand Prix de Nimes :

*Voitures de plus de 2 litres*  
Distance : 80 tours (208 km. 800)

1<sup>er</sup> Nuvolari (Alfa Romeo, pneus Englebert), 1 h. 52 m. 20 s. 3/5 (moyenne : 111 km. 814).

2. Etancelin (Alfa Romeo, pneus Englebert), 1 h. 53 m. 19 s. 2/5.

3. Moll (Alfa Romeo), à 1 tour.

4. Sommer (Alfa Romeo), à 2 tours.

5. Brailard (Bugatti), à 3 tours.

Le meilleur tour a été effectué par Etancelin et Nuvolari, en 1 m. 22 s. (moyenne : 114 km. 893).

*Catégories 1.100, 1.500 cmc et 2 litres*

Distance : 40 tours (104 km. 400)

Classement général : 1. Jacob (Bugatti), 1 h. 2 m. 56 s. 3/5 (moyenne : 99 km. 793) ;

2. Bernasconi (Bugatti), 1 h. 4 m. 26 s. ;

3. Chambost (Salmson), à 1 tour ;

4. Reveillet (Amilcar), à 2 tours ;

5. Vagniez (Maserati), à 3 tours ;

4. Ralph (Bugatti), à 3 tours.

Meilleurs tours : en 2 litres, par Bernasconi, en 1 m. 31 s. (moy. hor. : 103 km. 530) ;

en 1.500 cmc, par Vagniez, en 1 m. 37 s. (moy. hor. : 97 km. 126) ;

en 1.100 cmc, par Chambost, en 1 m. 35 s. (moy. hor. : 99 km. 171).



Bordeaux, le 5 Juin 1933.

# PAU

## L'assemblée générale de l'Automobile-Club basco-béarnais

Sous la présidence du baron d'Ariste, les membres de l'A. C. B. B. se sont réunis le 30 mai en assemblée générale, au siège du Club, place Royale. Deux cent trente-cinq membres étaient présents ou représentés.

Après quelques mots de bon accueil prononcés par le président, M. Charandeau donne lecture d'un important rapport qui résume l'activité du club durant l'année 1932. Nous le reproduisons ci-dessous.

### LE RAPPORT MORAL

« Quoique 1932 ait été une année de crise particulièrement dure pour notre pays, l'Automobile-Club Basco-Béarnais a la satisfaction de constater un accroissement sensible de ses membres.

» En effet, au 31 décembre 1932, l'effectif dépassait 1.000.

» Ce chiffre, loin de satisfaire l'ambition des dirigeants, prouve que les automobilistes des Basses-Pyrénées ne connaissent pas encore suffisamment l'intérêt qu'il y a à se grouper, et pourtant, ils ne devraient pas oublier que sans l'intervention de leur A. C., les impôts qui frappent si durement les automobilistes seraient supérieurs à ce qu'ils sont actuellement.

» C'est grâce à nos protestations répétées et raisonnées que nous avons pu faire comprendre aux pouvoirs publics que le déficit des chemins de fer ne devait pas être comblé par les seuls automobilistes.

» Pour vous permettre de vous rendre compte au moins d'une façon approximative de l'activité administrative déployée par nos bureaux, nous citerons quelques chiffres qui ne semblent pas manquer d'éloquence.

» Il a donc été délivré en douze mois : 200 Triptyques, 95 Carnets de passages, 150 Passe à. 27. 100 permis de conduire internationaux, 121 certificats internationaux de route.

» Le travail que nécessite l'établissement de ces documents, la correspondance que nous sommes obligés de faire, pour obtenir la rentrée et l'appurement des triptyques et des carnets de passages en douane, impose à nos services une tâche importante et des frais assez élevés.

» **Renseignements.** — Nos bureaux ont donné 1.500 renseignements de toute nature dont un grand nombre nécessitent de nombreuses recherches et un travail sérieux; 250 itinéraires, tant pour l'étranger que pour la France ont été délivrés, non seulement à nos membres mais aussi à tous ceux qui se sont adressés à nous.

» Au cours de 1932, nos services de permis de conduire ont reçu 4.250 dossiers de demandes de cartes roses.

» Un grand nombre de nos adhérents ont profité des polices d'assurances réservées aux membres de l'A. C. Basco-Béarnais, et notre conseil juridique a été fréquemment consulté pour des renseignements de toute nature.

» Notre organe officiel « Pyrénées » a repris le cours de ses publications. Sa rédaction s'est efforcée de fournir à nos lecteurs toute la documentation intéressante notre belle région, l'automobilisme et la circulation.

» Cet organe de propagande, aussi bien de notre club que du Béarn et du Pays Basque a donné à notre comité une peine qu'il ne regrettera pas, certain qu'il est d'avoir heureusement tra-

vaille au bénéfice moral de notre département.

» **Postes de secours, bornes, panneaux-indicateurs.** — En février-mars 1932, il a été créé, entre Pau et Puyoo, dix postes de secours.

» En septembre, grâce à l'appui de la maison Michelin, soixante bornes ont été posées, en étoile, autour de Pau, pour signaler les carrefours et les voies.

» La Ville de Pau, très heureusement inspirée, a remis en fonction, d'une façon normale, la commission intermunicipale de la circulation, où notre club est largement représenté, et c'est en accord avec elle qu'un nouveau règlement de la circulation a été publié le 1<sup>er</sup> janvier.

» Grâce au concours de la maison Citroën, près de 80 panneaux donnant des indications sur les principales directions à prendre pour traverser la ville de Pau, ont été posés; la fourniture des supports en béton a été gracieusement offerte par les établissements Couget, concessionnaires de la marque.

» En outre, plus de 100 panneaux de signalisation ont été posés dans Pau, en décembre 1932.

» Les panneaux (parcs de stationnement de voitures particulières, de transport en commun, d'autocars, etc., de station de taxis, limitation de vitesse, interdictions, sens unique, etc.), ont été souscrits en partie par quelques hôtels, quelques garages et par le Syndicat d'initiative, et pour la majorité par l'A. C. Basco-Béarnais.

» Le livret-guide, que nous avons annoncé l'année dernière, a paru en juin. Son succès a été tel qu'il nous sera nécessaire de procéder cette année à une nouvelle impression.

» **Un remarquable effort sportif.** — Au point de vue sportif, l'A. C. Basco-Béarnais a organisé ou contrôlé en 1932, dans les Basses-Pyrénées :

A Pau, le 29 janvier 1932, un concours d'élégance automobile, qui attira une grande affluence. Cette épreuve réunit en effet près de 80 voitures. Aucun droit d'entrée ne fut perçu sur les spectateurs, mais une quête fut faite au profit des chômeurs palois.

A Pau également, le jeudi 3 mars (Mi-Carême), fut organisé par l'A. C. R. B. un lâcher de ballonnets d'enfants et un rallye-avion-automobile. Aux concurrents de celui-ci, un vin d'honneur et des prix de valeur furent offerts par l'A. C. B. B.; à ceux-là, deux semaines après, quantités de jouets furent attribués.

» Les 25, 26 et 28 août 1932, l'A. C. B. B. en liaison avec le comité des fêtes de Salies-de-Béarn, organisa un meeting automobile comprenant, la première journée un Rallye-Autos-Avions, la deuxième journée, un Concours d'élégance automobile qui amena à Salies une trentaine de concurrents; la troisième journée fut consacrée à une course de côte, sur la route nationale entre Salies et Sauveterre-de-Béarn. Treize coureurs étaient engagés et le conducteur Czaikowski réalisa au cours de l'épreuve, le meilleur temps, en dépassant le 100 à l'heure de moyenne.

» De grandes fêtes de nuit, des banquets marquèrent au cours de ces quelques jours au Casino de Salies, l'attribution des récompenses aux vainqueurs.

» A Bayonne, le dimanche 27 juillet, un concours d'élégance automobile, coïncidant avec la fête locale prévue par le comité des fêtes réunit un grand nombre de voitures et obtint le succès habituel.

» En septembre, l'A. C. B. B. fut chargé du contrôle de départ des concurrents engagés au meeting des routes pavées (Lille), pour notre département.

» Enfin, en octobre, en liaison avec le groupe d'Oloron des anciens combattants, une journée composée d'un rallye avions-autos, d'un gymkana, et d'un concours d'élégance, fut organisée au bénéfice de la caisse de secours des anciens combattants.

» Pendant le dernier mois de l'année, nous avons travaillé en collaboration avec la S. A. de la Grande Semaine de Pau 1933, à la préparation du Grand-Prix de Pau 1933, et du Concours d'élégance automobile.

» Une action aussi qualifiée et approuvée que celle de l'A. C. B. B. ne peut avoir pour résultat que l'amélioration de la condition des automobilistes de notre région et de l'ensemble du territoire français, mais aussi, elle a pour contre-partie, d'exciter la jalousie de certains organismes qui, sous des noms variés se prétendent Automobile-Club et ne le sont pas.

» Quelle que soit la forme de ces réactions, nous les dédaignons, car notre dignité et la conscience que nous avons de remplir honnêtement notre mission nous interdit toute polémique et toute discussion.

» Nous nous contentons simplement de présenter aux automobilistes notre œuvre et notre action. A eux de juger s'ils trouvent en nous des défenseurs sérieux, indépendants et désintéressés.

» Nous mentionnerons pour terminer que nous entretenons les relations les plus cordiales et les plus suivies avec les autorités de tout ordre : administratives, municipales, judiciaires, de gendarmerie, de police, de voirie, etc., et nous remercions leurs chefs et leur personnel de la bienveillance avec laquelle ils ont coutume d'agréer nos demandes et de nous prêter en n'importe quelles circonstances leur aide précieuse.

» En liaison très étroite avec le Syndicat d'initiative de Pau, nous avons collaboré à de nombreuses réceptions et fêtes, et nous sommes heureux d'avoir trouvé, auprès de ce groupement, chargé spécialement de la défense des intérêts palois, une activité et une aide précieuses.

» Pour conclure, nous espérons que nos membres ne se contenteront pas seulement de nous verser chaque année leur cotisation, mais nous leur demandons instamment de bien vouloir faire de la propagande autour d'eux et d'être bien persuadés que l'A.C.B.B. a un rôle important à jouer et qu'il sera d'autant plus efficace que le nombre des adhérents sera plus grand.

» Le département des Basses-Pyrénées compte 15.000 automobilistes. Notre club n'en renferme pas le 10 %. Pourquoi ? Parce que, en France, on a le tort de croire que des Associations comme la notre ne sont faites que pour la satisfaction de quelques-uns. On ne veut pas croire suffisamment au désintéressement des individus qui se vouent à une cause quelconque.

» Or, croyez bien persuadés, comme je le disais au début de ce rapport moral, que si la Fédération nationale des Clubs automobiles de France, dont notre club fait partie, n'était pas intervenue plusieurs fois, nous aurions, nous, automobilistes, à souffrir d'injustices flagrantes et d'impôts exagérés.

» J'espère que notre appel sera entendu et que l'année prochaine le comité aura la satisfaction de vous dire

que le nombre des membres a très largement augmenté, d'autant plus que le comité de l'A.-C. B.-B., soucieux des intérêts de ses membres et désireux de leur accorder des avantages toujours plus nombreux, vient d'achever la réalisation d'une organisation gratuite de défense juridique complète en cas d'accident.

Cet exposé est chaleureusement applaudi.

MM. E. Bournac et Jullien lisent le rapport financier et l'expliquent aux nombreux adhérents, qui approuvent les comptes unanimement.

Le comité de l'Automobile-Club, dont le mandat arrivait à expiration, avait proposé une liste pour former le nouveau comité. Après le vote, cette liste a été proclamée élue à l'unanimité :

Le baron d'Ariste, MM. Mérillon, S. Bijon, E. Bournac, C. Charaudeau, R. Jullien, H. Loustalan, C. Sarthou, H. Saüt, R. Baylaucq, D. Boulin.

#### **LES NOUVEAUX AVANTAGES ACCORDÉS AUX MEMBRES DU CLUB**

M. Bijon prend ensuite la parole pour exposer l'effort du comité qui a abouti à la création de deux avantages nouveaux accordés aux membres de l'A.-C. B.-B.

1. La possibilité de souscrire une assurance complémentaire illimitée à des conditions très réduites (cette réduction à elle seule rembourse aux membres du club leur cotisation).

2. L'organisation d'un service de défense juridique et de recours contre les tiers à participation très réduite.

#### **L'ACTION DU CLUB AU PAYS BASQUE**

Sur l'intervention de M. Rivière, l'assemblée décide de confier au comité la mission de poursuivre activement la propagande en faveur de l'A.-C. B.-B. dans le Pays-Basque et d'accorder à nos amis basques une représentation au sein du comité, tout en sauvegardant la nécessaire unité du Club.

Paris, le 11-12 Juin 1933.

## **l'Automobile** \*\*\*\*\* \*\*\*\*\* **et l'Aéronautique**

### **Le Grand Prix de l'A. C. F. se dispute aujourd'hui à Montlhéry**

A une trentaine de kilomètres de Paris, sur l'autodrome de Montlhéry, se dispute aujourd'hui le Grand Prix de l'Automobile Club de France qui sera le dix-neuvième de la série. La course est ouverte aux voitures sans limitation de puissance motrice et sans restriction quant au carburant employé. Le conducteur peut, sous certaines conditions, recevoir quelque aide au poste de ravitaillement.

Cinq cents kilomètres sont à couvrir en quarante tours du circuit routier de Montlhéry, parsemé de courbes et de virages. On prévoit que sur ce parcours les concurrents pourront atteindre une vitesse de l'ordre de 140 kilomètres-heure.

L'Automobile Club de France ayant décidé que l'épreuve aurait lieu par invitations, vingt coureurs y participeront.

Parmi les concurrents en vue, citons les Français Louis Chiron, Marcel Lehoux et Philippe Etancelin, qui excellent sur le circuit de l'épreuve; les Italiens Tazio Nuvolari, Borzachini et le récent recordman du monde de l'heure, Czaykowski.

Seize concurrents ont pris part, hier, à l'ultime séance d'entraînement. L'exploit le plus sensationnel de cette dernière séance d'essais fut celui du champion Nuvolari, qui, pour sa première sortie avant le Grand Prix, effectua successivement les 12 kms 500 du circuit en 5' 22" 2/5 et 5' 19" 3/5, soit une vitesse, non encore atteinte, de 139 kilomètres 600 et de 140 kms 625 de moyenne.

L'essai le plus rapide après celui de Nuvolari fut exécuté par Etancelin, en 5' 27", à la moyenne de 137 kms 614, puis par Sommers, en 5' 29", à la moyenne de 136 kms 800.

Un public très nombreux assistera à cette grande épreuve automobile.

### **Au Grand Prix automobile de Montlhéry**

« Petite Rosalie » 8 CV Citroën de série, appartenant à la Société des Huiles Yacco, sera exposée face aux tribunes, après avoir effectué avant le commencement de la course quelques tours de piste sous la conduite de César Marchand, le fameux recordman de distance et chef des vaillants pilotes de la voiture depuis le début de la tentative.

Rappelons que la 8 CV Citroën, qui roule sur l'autodrome depuis le 15 mars, a déjà accompli 195.000 kms à 93 de moyenne en établissant tous les records du monde de distance au delà de 130.000 kms sous le contrôle de l'Automobile Club de France.

Cette voiture reprendra sa ronde aussitôt après la fin du Grand-Prix.

Paris, le 13 Juin 1933.

## **l'Automobile** \*\*\*\*\* \*\*\*\*\* **et l'Aéronautique**

### **Le Grand Prix de l'A. C. F. à Montlhéry**

**Le vainqueur est le coureur italien  
Louis Campari, sur Maserati,  
battant de peu Philippe Etancelin,  
sur Alfa Romeo**

Le grand prix de l'A. C. F. a attiré dimanche une foule nombreuse à Montlhéry; malheureusement, cette belle épreuve n'a pas été favorisée par le temps, la dernière partie de la course ayant dû s'effectuer par la pluie, qui rendit la piste dangereuse et gêna non seulement les coureurs, mais aussi les spectateurs, exposés en même temps à un vent presque glacial.

De nombreux abandons — dont celui très regrettable de Bugatti qui a déclaré forfait — ont, malgré une parfaite organisation, enlevé à l'épreuve une grande partie de son intérêt jusqu'au moment où elle s'est transformée en un duel émouvant entre les deux coureurs Campari et Etancelin.

Dix-neuf concurrents prirent le départ; mais, dès le début, les abandons se sont succédés avec rapidité et, au vingt-cinquième tour, il ne restait plus que six concurrents en course.

Campari sur sa Maserati et Etancelin sur son Alfa-Romeo avaient déjà à ce moment pris une avance importante, et l'on ne doutait pas que la victoire serait à l'un d'eux. Mais, jusqu'à la fin, cette victoire devait être incertaine, d'autant plus que la pluie ne fut pas sans provoquer quelques difficultés. Etancelin, vers la fin de la course, éprouva des ennuis avec son embrayage; au trente-sixième tour, soit après 450 kilomètres de course, il était encore premier; mais, lâché par son embrayage, il vit au dernier moment Campari passer devant lui et le précéder de moins d'une minute à la ligne d'arrivée.

#### **LE CLASSEMENT**

1. G. Campari (Maserati), 40 tours, soit 500 km., en 3 h. 48' 45" 2/5; moyenne, 131 km. 143.
2. Philippe Etancelin (Alfa-Romeo), 40 tours, soit 500 km., en 3 h. 49' 37" 2/5; moyenne, 130 km. 648.
3. G. E. T. Eyston (Alfa-Romeo), 39 tours, soit 487 km. 500, en 3 h. 49' 25".
4. Raymond Sommer (Alfa-Romeo), 39 tours, soit 487 km. 500, en 3 h. 54' 54".
5. Guy Moll (Alfa-Romeo), 38 tours, soit 475 km., en 3 h. 54' 53".
6. Villars (Alfa-Romeo), 34 tours, soit 425 km., en 3 h. 49' 26".

La voiture du vainqueur, équipée de pneus *Englebert*, est une monoplace de 3 litres de cylindrée à suralimentation; tout le temps de la course, elle a fait preuve d'une très bonne tenue de route.

Paris, le 20 Juin 1933.

**Sommer-Nuvolari**  
sur Alfa Roméo  
trionnent aux 24 heures du Mans

Le Grand Prix d'Endurance de 24 heures, qui se courait samedi et dimanche sur le circuit du Mans, fournit l'occasion à l'équipe Sommer-Nuvolari, sur Alfa-Roméo, de déployer ses remarquables qualités, au volant d'une voiture incomparable.

Cette équipe remporta la première place du classement général, ayant couvert 3.144 kil. 038, à la moyenne horaire de 131 kil. 001, en battant le record du monde des 24 heures sur route.

Il serait injuste de ne pas rapprocher des vainqueurs que nous venons de citer, les concurrents qui se classèrent immédiatement après : Chinetti-Varent, sur Alfa-Roméo.

Cette remarquable équipe parvint, en effet, à couvrir 3.143 kil. 637 dans les 24 heures, ce qui laisse entrevoir, évidemment, qu'ils talonnèrent sérieusement les premiers.

En fait, après un certain nombre d'abandons, dus, d'ailleurs, pour le plus grand nombre, à des incidents sans gravité, mais qui conduisent à une élimination dans une épreuve aussi sévère que le Grand Prix d'Endurance, ce fut une bataille serrée qui se livra entre trois Alfa-Roméo : celles de Sommer-Nuvolari et de Chinetti-Varent, déjà nommés, et celle de Chiron-Cortese, jusqu'à l'abandon de cette dernière, Cortese s'étant retourné dans un virage et ayant faussé l'essieu avant de la voiture.

Il faut déplorer qu'un accident plus sérieux eût privé Mme Siko d'une place enviable dans le classement. Sa voiture, d'une cylindrée de 1 l. 750, était, en effet, cinquième du classement général et première de la finale de la Coupe biennale, jusqu'au moment où, victime d'un accident, fort heureusement sans gravité pour elle, Mme Siko se trouva mise hors du jeu.

En somme, dans l'ensemble, une très belle course, qui suscita constamment l'intérêt des spectateurs et permit, une fois de plus, de mettre en relief les qualités de la mécanique et l'endurance et l'adresse des pilotes.

Faut-il ajouter que, comme chaque année, l'organisation du Grand Prix d'Endurance était impeccable. Nous avons souvent dit déjà qu'elle faisait le plus grand honneur à l'Automobile Club de l'Ouest.

Voici les classements :

(Classement à la distance parcourue)  
CLASSEMENT GENERAL

1. Alfa-Roméo 2.338 cmc., pneus Englebert (R. Sommer - T. Nuvolari), 3.144 kil. 038 (moyenne horaire : 131 kil. 001), record battu ; 2. Alfa Roméo 2.357 cmc. (Chinetti - Varent), 3.143 kil. 637 ; 3. Alfa-Roméo 2.340 cmc. (Lewis-Richards), 3.043 kil. 375 ; 4. Riley 1.091 cmc. (Van der Becke-Peacock), 2.581 kil. 522 ; 5. Aston-Martin, 1.496 cmc. (Driscoll-Penn Hughes), 2.548 kil. 691 ; 6. M.G. 745 cmc. (Ford-Baumer), 2.385 kil. 029 ; 7. Aston-Martin 1.496 cmc. (Bertelli-Davis), 2.352 kil. 255 ; 8. Alfa-Roméo 1.742 cmc. (Rousseau-Paco), 2.250 kil. 693 ; 9. Tracta 999 cmc. (Quinault-Pedrault), 2.180 kil. 385 ; 10. Salmson 1.092 cmc. (Vernet-Vallon), 2.155 kil. 957 ; 11. B.N.C. 1.087 cmc. (Alin frères), 2.047 kil. 097 ; 12. Amilcar 1.066 cmc. (de Gavardie frères), 2.007 kil. 211 ; 13. Singer 972 cmc. (Barnes-Langley), 1.900 kil. 930.

Ces 13 concurrents, ayant couvert la distance minimum imposée, et proportionnelle à la cylindrée, sont qualifiés pour la finale de la dixième Coupe biennale 1933-1934.

La S.A.R.A. (Mottet - Marandet) n'ayant pas parcouru la distance minimum imposée, n'a pas été classée.

CLASSEMENT PAR CATEGORIES

3 litres. — 1. Alfa-Roméo, pneus Englebert (Sommer-Nuvolari) ; 2. Alfa-Roméo (Chinetti-Varent) ; 3. Alfa-Roméo (Lewis-Richards).

2 litres. — 1. Alfa-Roméo, pneus Dunlop (Rousseau-Paco).

1.500 cmc. — 1. Riley, pneus Dunlop (Van der Becke-Peacock) ; 2. Aston-Martin, pneus Dunlop (Driscoll-Penn Hughes) ; 3. Aston-Martin (pneus Dunlop (Bertelli-Davis) ; 4. Salmson (Vernet-Vallon) ; 5. B.N.C. (Alin frères), 6. Amilcar (de Gavardie frères).

1.000 cmc. — 1. M.G., pneus Dunlop (Ford-Baumer) ; 2. Tracta, pneus Dunlop (Quinault-Pedrault) ; 3. Singer pneus Dunlop (Barnes-Langley).

Finale de la IX<sup>e</sup> Coupe biennale  
1932-1933

1. Alfa-Roméo, pneus Englebert (Sommer-Nuvolari), indice de performance, 1,32 ; 2. Aston-Martin Driscoll-Penn Hughes, indice de performance, 1,27 ; 3. Aston-Martin (Bertelli-Davis), indice de performance, 1,17.

Paris, le 4 Juillet 1933.

**Etancelin, sur Alfa Romeo,  
remporte  
le Grand Prix de la Marne**

Le VIII<sup>e</sup> Grand Prix de la Marne, favorisé par un temps splendide, a connu, dimanche, un magnifique succès. Devant une foule très dense, la bataille fut particulièrement vive entre Etancelin et Wimille. Finalement, Etancelin s'adjugea la première place, ayant couvert 399 kms 126 à la moyenne horaire de 144 kms 955.

On aura une idée de la sévérité de l'épreuve si l'on observe que quatre voitures seulement ont terminé. Il convient cependant d'observer que Moll, sur Alfa Romeo, est arrivé 3<sup>e</sup>, mais a été mis hors course pour avoir été aidé par son mécanicien, en dehors de l'emplacement de son box.

Voici le classement :

1. Philippe Etancelin (Alfa Romeo, pn. Englebert), 399 km. 126, en 2 h. 45 m. 12 s. 2/5, moy. 144 km. 955.
2. J. P. Wimille (Alfa Romeo), en 2 h. 45 m. 12 s. 3/5.
3. R. Sommer (Alfa Romeo), à trois tours.
4. Straight (Maserati), à 6 tours.

Le Challenge de l'A. C. de Champagne est attribué définitivement à Etancelin, trois fois vainqueur du Grand Prix de la Marne 1927, 1929 et 1933.

**Les 24 heures de Belgique**

La course des 24 heures de Belgique, qui s'est terminée dimanche à Spa, donna lieu à une très belle lutte entre les trois Alfa Romeo que pilotaient les équipes Chiron-Chinetti, Sommer-Stoffel et Siena-Drivio.

Après avoir tenu longtemps la première place, Stoffel fut dépassé par l'équipe Chiron-Chinetti qui remporta la première place, ayant couvert, dans les 24 heures : 2.806 km. 423 à la moyenne horaire de 116 km. 934.

Voici les classements par catégories :

Plus de 4 litres. — 1. Narischkine-Trixi (Graham-Paige, pn. Englebert), 2.235 km., moy. 93 km. 125.

4 litres. — 1. Desvignes-Mongin (Bugatti, pn. Englebert), 2.431 km. 369, moy. 111 km. 356; 2. Orban-Collon (Bugatti), 2.371 km. 580; 3. Matozza-Meert (Alfa Romeo), 2.308 km. 578; 4. Helaers-Vasselle (Hotchkiss), 2.204 km. 680; 5. Hage-Etienne (Essex), 2.193 km. 700.

3 litres. — 1. Chiron-Chinetti (Alfa Romeo), 2.806 km. 423, moy. 116 km. 934, meilleure performance, record de l'épreuve battu; 2. Sommer-Stoffel (Alfa Romeo), 2.797 km. 460, moy. 116 km. 551; 3. Greeve-Thelussou (Alfa Romeo), 2.695 km. 819.

2 litres. — 1. Jockens-Grisay (A.N., pn. Englebert), 2.354 km. 500, moy. 98 km. 091; 2. Lecomte-Salmon (F.N.), 2.354 km. 500; 3. George-Mathot (F.N.), 2.151 km. 657; 4. Rousseau-Paco (Alfa Romeo), 2.140 km. 522; 5. Dumoulin-Pons (Bugatti), 1.946 km. 961.

1.100 cmc. — 1. Duray-de Galardie (Amilcar, p. Englebert), 2.090 km. 721, moy. 87 km. 113; 2. Treunet-Manuel (B.N.C.), 2.071 km. 100; 3. Alin frères (B. N.C.), 1.871 km. 112.

Paris, le 11 Juillet 1933.

**l'Automobile**  
**et l'Aéronautique**

**Nuvolari, sur Maserati,  
gagne le Grand Prix de Belgique**

Dimanche s'est disputé à Spa-Francorchamps le Grand Prix de Belgique. C'est avec une remarquable aisance que Nuvolari, sur Maserati, s'attribua la première place, ayant couvert les 596 kilomètres du circuit à la moyenne de 143 km. 518 et battant le record du tour à la moyenne de 148 km. 587. On peut dire que c'est la première fois qu'une Maserati donne la véritable mesure de sa valeur. Du type monoplace à châssis renforcé, elle fut, entre les mains expertes de Nuvolari, un admirable instrument, qui promet d'être redoutable dans les épreuves à venir.

Il ne faut pas cependant méconnaître les résultats obtenus par Bugatti dans le Grand Prix de Belgique. Sur sept voitures classées, Bugatti en compte quatre, qui prennent les deuxième, troisième, quatrième et sixième places : un tel groupement est significatif.

Voici le classement du Grand Prix de Belgique :

1. Nuvolari (Maserati, pn. Englebert), 596 km. en 4 h. 9' 11" ; moyenne : 143 km. 518 ; meilleur tour en 6' 1" ; moyenne, 148 km. 587 (record).
2. Varzi (Bugatti), 4 h. 12' 26".
3. Dreyfus (Bugatti), 4 h. 13".
4. Lehoux (Bugatti), 4 h. 13' 28".
5. Siena (Alfa-Romeo), 4 h. 17' 10".
6. Williams (Bugatti), à 1 tour.
7. Sommer (Alfa-Romeo), à 5 tours.

**Le Grand Prix automobile de Belgique**



Le célèbre coureur italien Tazio Nuvolari après sa victoire dans le Grand Prix de Spa, où il a couvert les 596 km du parcours à la moyenne horaire de 143 km.

EL CIRCUITO

Nuvolari, Varzi, Fagioli y Chiron, en Lasarte

Los organizadores del Circuito donostiarra no podían haber soñado con más redondeado prestigio para la cinta rutera que aprisiona el Buruntza. Presentar ese magnífico cuarteto que ha acaparado siempre, después de enconadas batallas entre sí, todos los Grandes Premios del año sin dar descanso a sus máquinas en medio de una competencia marquista como hace tiempo no se conocía, es dar a Lasarte un rango de "primísimo cartel".

Razones de peso han apoyado la infatigable labor de la Directiva del Automóvil Club guipuzcoano. La rivalidad creciente de las casas italianas y la pugna personalísima entablada entre "ases" de distinta nacionalidad han hecho el resto. Pero ya que hablamos de actividades señalemos una de las más destacadas. La de don José María Maquibar, secretario del organismo provincial, que ha llevado con encomiable empeño una acertadísima gestión cerca de estos magos de las emociones. Brillante y fructífera labor, que es ahora con la destacadísima expectación mundial hacia San Sebastián el mejor premio a sus desvelos.

\* \*

Se sabe ya que un "as" o "monta" de alguna importancia—en el Gran Premio de España lo son todos—obra una prima de salida. Esta debe servir para sufragar los gastos de desplazamiento suyos y del vehículo. Este viaja con un séquito nutrido de mecánicos; camioneta con piezas de repuesto, etc. A cada carrera, la inevitable vuelta a fábrica o usina para una nueva puesta a punto y... a otra carrera. Esas puestas a punto son costosísimas. Muchas veces de miles de francos. Jornales, materiales, dirección técnica, refinada mano de obra, son utilizados sin tasa ni medida aprovechando el tiempo en su más mínima fracción. Un "racer" no es un juguete cualquiera. Los onve "monopostas" de 2 a 3 litros que Alfa-Romeo ha dispuesto para el año actual costaron seis millones de francos. Su manutención durante la temporada que fina alcanza a bastantes docenas de miles de liras. Esos coches, han de ser amortizados. Las carreras de automóviles es el plato deportivo mejor, por más fuerte, más caro y más utilitario. El más emocionante y el que lleva tras sí las grandes muchedumbre. (En Monza, más de 150.000 almas pagaron su "tiket" y 11.000 automóviles se cobijaron en su garaje.) El decidido progreso mecánico lleva un fin industrial y comercial de los más altos vuelos.

Así se comprende que Nuvolari pide en Masaryck 50.000 liras solamente por tomar la salida y lleve garantidas 30.000 más en concepto de premios si termina la carrera. Pero...

\* \*

A los fundamentos que antes citamos y que justifican el enormísimo—así, sin apelativos—éxito de que se ve revestido el Gran Premio del año actual, ha venido a añadirse un peón de que ha trabajado admirablemente por él. El calendario. La circunstancia de celebrarse el octavo Gran Premio del Mundo (es la categoría del donostiarra) en último lugar ha justificado la presencia de Bugatti, que debuta con sus nuevos 3 litros después de cuatro años de ausencia oficial en las carreras. Los "purocielo" se han construido con vistas a la nueva fórmula por que han de correrse los Grandes Premios

en 1934-35-36. La presencia de Bugatti, que por sí sola es ya un éxito, ha acarreado la de Alfa-Romeo, que ha presentado en todos los G. P. sus famosos "monopostas" 2 litros 650. El equipo Alfa es hoy el más completo, y claro es, después de las sendas derrotas que sus componentes Fagioli y Chiron han venido ocasionando a Maserati, con su privilegiado "driver", el gran Tazio Nuvolari, en Acerbo, Comminges, Marsella y Monza, ¿cómo no justificar esa decisión de la casa de Bolonia de acudir a Lasarte, donde posee las mejores marcas (record de la vuelta y de la velocidad media) conseguidas en nuestro Circuito?

A nadie extraña que en Comminges, Monthlery, Masaryck las primas que reciben todos estos conductores y casas superen a las que se les otorga en Donostia. Comminges, circuito rutero, parecido al nuestro, pero totalmente acotado, recaudó más de 400.000 francos. Monthlery, en el Gran Premio de Francia, 860.000 por espectadores y 215.000 francos por garaje. Pueden pagarles bien. San Sebastián, de haber tenido su Gran Premio "incrustado" dentro de la temporada hubiera encontrado muchas dificultades para obtener las valiosísimas y completas participaciones de los mejores volantes de Europa que han de presentarse el domingo al banderazo de Maquibar. La participación de los "ases" hubiera costado indudablemente mayores cantidades. Y ¿cómo conseguir esto? Su prestigio cosmopolita de metrópoli internacional de verano y deporte exige una justificación a su categoría, y los beneficios van en proporción a ella. Esto es de lo que los organismos de ayuda, las Corporaciones, el Estado deben de estar compenetrados para no calibrar después economías que pueden parecer y son en realidad ridículas...

\* \*

San Sebastián, que ha conseguido en 1933 LA MEJOR CARRERA DEL MUNDO, debe estudiar unos ingresos fijos para ese Circuito, que es el popular por excelencia. En un perímetro de 18 kilómetros la organización no acota para ingresos propios, sino escasamente un kilómetro (tribunas y garaje). Las soluciones: Acotar por completo toda la extensión de la carrera por medio de un convenio entre Diputación y Ayuntamientos, o que éstos, en unión del Estado, concedan carácter de permanencia para esa hermosa cinta rutera que vale no los tres millones de pesetas que costó, sino una suma quince o veinte veces más en proporción a los beneficios inmensos que la propaganda de su internacionalismo produce, dejando así libre a la emoción popular las gentes de Bazcardo, Mandazubi, Oriamendi y Recalde, tan saboreada por todos.

El auge de las carreras va en decidido aumento. Mónaco, Niza, La Baule, entre otras ciudades de intereses similares a los nuestros han acudido a ellas invirtiendo sumas que exceden por mucho de lo que Lasarte cuesta actualmente. Es preciso que todos, nos demos cuenta exacta de lo que la presentación de Nuvolari, Fagioli, Chiron y Varzi representa en Donostia. Es consagración de un internacionalismo, de un "carnet" veraniego, que se cotiza muy caro, y cuyos beneficios palpamos sin que tengamos la exacta visión de las circunstancias que lo producen.

Lasarte, pues, hoy en vísperas de esa formidable pugna, nos invita más que a un comentario depor-

S.S. 16 Septiembre 1933.

## Alrededor del Circuito

### Nuvolari y Taruffi llegarán el miércoles

En vísperas de la formidable batalla que ha de librarse en Lasarte, dentro de ocho días, los corredores, los "ases" del volante con la magia de sus actuaciones lo absorben todo. ¿Vendrá, no vendrá Nuvolari? Aún batido tres veces consecutivas por Fagioli, el hombre de Nantes, el gran Taxio conserva todo el prestigio de esa maravillosa carrera que ha realizado recientemente en el Ulster, donde tripulando un coche perfec-



**FAGLIOLI**  
el "capitán" de la Scuderia Ferrari, que participará en el Circuito de Lasarte, en el volante de uno de los famosos "monopostas" Alfa Romeo. Fagioli acaba de ganar brillantemente el Gran Premio de Italia, el domingo pasado, en Milán, en la gran prueba de Monza, donde trágicamente murieron Campari, Borzacchini y el conde Czaykowski.

(Foto Rol.)

tamente desconocido para él, consiguió el primer puesto incluso sobre pilotos de la categoría de un Hamilton, etc. Corrió con un M. G.; pero a San Sebastián viene formando parte de su equipo, del equipo Maserati, del que será capitán al mando del famoso monoplace 3 litros, el coche de carrera más rápido del mundo actualmente, exceptuando, claro es, los preparados especialmente para la batalla de "records".

Nuvolari en San Sebastián. Ya es un hecho su venida, pues la casa de Bolonia ha anunciado su llegada para el miércoles por la mañana. Con él formarán equipo el conde Taruffi, piloto arriesgadísimo, de considerable valía, y el gran Zehender.

Imposible pedir más en interés de una carrera. Se han batido todos los "records" de Lasarte en cuanto a calidad y cantidad. Y sobre todo en calidad desde el año 1925, ningún Gran Premio europeo ha presentado interés técnico tan relevante como el Gran Premio de España.

Solamente la presentación de los nuevos modelos "Bugatti" hace desplazar centenares de "amateurs" de París y otras poblaciones del Norte de Francia, según anunció "Paris-Soir".

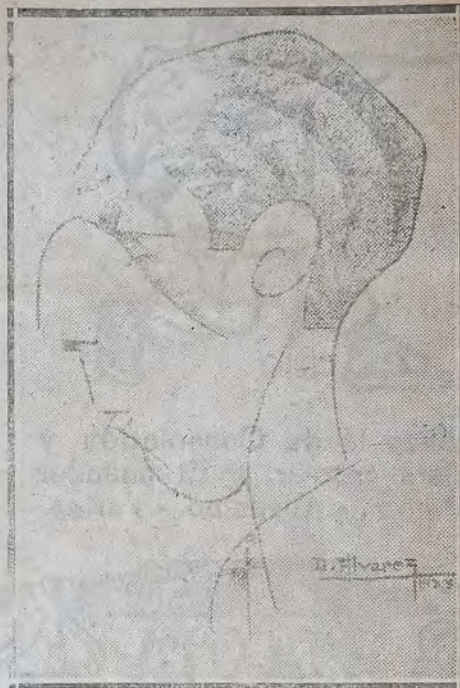
Siguen las inscripciones. Hoy en firme, hay 16 corredores, y posiblemente la cifra aumentará. Nueve, pertenecientes a los equipos de las casas "Alfa-Romeo", "Bugatti" y "Maserati", y siete individuales, entre los que figuran Stancelin, Lehoux y otros de indudable valía.

Un detalle de indudable valía es el dado por la dirección de un aristocrático hotel que ha comunicado a los organizadores que el pedido de habitaciones es tan intenso que para el jueves próximo echará el completo. Principalmente Francia, París, Madrid y Barcelona, entregarán grandes núcleos. Se aguardan también expediciones anunciadas por el Automóvil Club de Milán, de Roma y Nápoles. Los corredores italianos vienen bien preparados y protegidos.

S.S. 17 Septiembre de 1933.



**TAZIO NUVOLARI.**  
Capitán del equipo Maserati.



**D. JOSE MARIA MAQUIBAR.**  
Secretario del Automóvil Club de Guipuzcoa.

” HOJA OFICIAL DEL LUNES ”

S.S. 18 Septiembre de 1933.

**LAS CARRERAS AUTOMOVILISTAS**

**En el Circuito de Lasarte van a participar los  
fenómenos del volante**

**Ayer ganó Chirón el Gran Premio Masaryk.—Y Fagioli se  
clasificó el segundo.**

Hemos entrado en la gran semana automovilista. Porque durante los días que han de preceder al Gran Premio de España, que se disputará el domingo próximo, en el circuito de Lasarte, toda la atención donostiarra, y el alto interés deportivo y espectacular girarán en torno de tan sensacional carrera de velocidad y de los actores que van a intervenir en la misma.

La lista de inscripción, que se cierra esta noche, ofrece ya las máximas garantías del éxito formidable del próximo circuito.

Van a concurrir los equipos oficiales de «Bugatti» —con sus nuevos coches que

salen de la fábrica para correr en Lasarte—; «Alfa-Romeo», con sus monopostas potentísimos; y Maserati con sus bolidos, especialmente preparados también para dar la batalla a los «pur sang» de Molsheim y a los laureados productos de Bolonia.

Y los tres equipos, con unas montas que no pueden ser mejoradas: Varzi, Chirón, Nuvolari, Fagioli, Brivio, Dreyfus, Teruffi, Williams etc.

Y si miramos al grupo de los «solés» nos encontramos con Wimille, Lehoux, Etancelin, Faltchetto, Sartorio, etc., que gozan de igual renombre en el mundo automovilista.



He aquí la lista de los seguros participantes y que aun puede ser aumentada en su número con las inscripciones que llegarán hoy:

**Equipos oficiales**

VARZI, BUGATTI I  
DREYFUS, BUGATTI II  
WILLIAMS, BUGATTI III

FAGIOLI, ALFA-ROMEO I  
CHIRON, ALFA-ROMEO II  
BRIVIO, ALFA-ROMEO III

NUVOLARI, MASERATI I  
TARUFFI, MASERATI II  
ZEHENDER, MASERATI III

**Independientes**

LEHOUX, ALFA-ROMEO IV  
ETANCELIN, ALFA-ROMEO V  
WIMILLE, ALFA-ROMEO VI  
SARTORIO, MASERATI IV  
FALCHETTO, BUGATTI IV  
BUSSIEN, BUGATTI V  
FRANKL, BUGATTI VI  
PALACIOS, BUGATTI VII

Los coches especiales que concurren a nuestro circuito, han salido ya de sus

puntos de procedencia camino de la frontera. Mañana, martes, estarán en San Sebastián. Y los corredores que actuaron ayer en el circuito de Masaryk —en el que, por cierto, venció nuestro antiguo y simpático conocido el monegasco Luis Chirón— salieron ayer mismo de Ostrovacice (Checoslovaquia) para estar en San Sebastián el miércoles y comenzar los entrenamientos en el circuito de Lasarte.

Las fechas señaladas para los referidos entrenamientos oficiales son el jueves, viernes y sábado próximos. El circuito se cerrará estos días a las seis y cuarto de la mañana y se abrirá a las ocho.

**LOCALIDADES**

Ante el cúmulo de peticiones que viene recibiendo en las oficinas del Automóvil Club y en la imposibilidad de atender todas las demandas, los organizadores nos anuncian que no se reservará pedido alguno de localidades y que éstas podrán recogerse todos los días laborables de diez a una y de cuatro a ocho, en las oficinas de la Plaza de

Oquendo. Cuanto antes mejor, pues las ya despachadas indican el «gran completo» de tribunas.

Se han enviado ya numerosas al extranjero.

**CHIRON VENCE EN MASARYK**

Ostrovacice. Se celebró ayer en el circuito de Masaryk la carrera automovilista, en el que participaron una gran número de cochés.

El recorrido era de 494 kms. 414, o sea 17 vueltas al circui otde 29,142 kms.

La victoria correspondió a Luis Chirón que hizo una formidable carrera, igual que su compañero de equipo Fagioli, que se clasificó el segundo a muy escasa diferencia del vencedor.

La clasificación de esta carrera, la más importante de Checoslovaquia, fué la siguiente:

1. Chirón (Alfa Romeo), 494 kms., en 4 horas, 51 m., 22 s.
2. Fagioli (Alfa Romeo).
3. Wimille (Alfa Romeo).
4. Dreyfus (Bugatti).

**EL CIRCUITO DE LASARTE**



**INSCRIPCIONES**

hasta la fecha:

17 COCHES

Equipos oficiales

BUGATTI

ALFA-ROMEO

MASERATI

**LOCALIDADES**

para las tribunas de Lasarte.

En venta en el Automóvil Club de Guipúzcoa.

(Plaza de Oquendo)

S.S. 14 Septiembre 1933.

EL CIRCUITO

## 16 corredores tomarán la salida

### Un éxito jamás conocido.

No habremos de sacar el cliché. Imposible de describir la expectación que ha causado la presencia de todos los «ases» europeos en el Circuito de Lasarte, máxime después de lo que ha ocurrido en Monza. Aclarado que aquello fué debido a una imprudencia, pero a la que hay que añadir las enormes velocidades que viene haciendo el año actual los nuevos «bóhdos», todos los comentarios van hacia la presencia de los «ases». De Nuvolari, de Varzi, de Chiron, de Fagioli, de Divo, de Etancelin, de Zehender de Dreyfus, de Taruffi, de Brivio, etc.

Jamás, y cierta es la frase, se ha visto en Lasarte y hace muchos años en ningún circuito europeo este núcleo de montas de primera calidad. Ni, donde luego, los vehículos que en el Gran Premio de España han de tomar parte. 220, 230, 240... frente a Tribunas. Algo imponderable.

\*\*\*

A la emoción que precede a los grandes acontecimientos del motor por razón misma de la importancia deportiva de estas pugnas se añade la fiebre organizativa. Todos son números, datos, órdenes, y el consiguiente movimiento precursor de los días que han de pasar a la posteridad en los anales del automovilismo. El Gran Premio donostiarra supera en interés técnico a todos los Grandes Premios del año. Lo ha dicho «L'Auto» recientemente y lo confirman los periódicos italianos que dedican sendos comentarios a la presencia de Bugatti en Lasarte.

Y no muy en su favor. Se comprende.

\*\*\*

Es sabido que el Automóvil Club Guipuzcoano dedicó en los funerales que se celebraron recientemente en Monza por los corredores muertos Czaykowsky, Gampari y Zerzachini, tres hermosas coronas. Los diarios de la península vecina han agradecido el rasgo. El presidente del Automóvil Club Italiano representó al donostiarra.

\*\*\*

Por telégrafo ha comunicado Nuvolari que la casa Maserati ha sustituido a Borza, por el conde Tariffi, formidable as. Con ellos Zehender que ha quedado tercero en el Gran Premio de Italia, defenderá los colores de la casa de Bolonia.

Por tanto, los equipos oficiales amén de los individuales que ya de por sí se acercan a 10, son en la fecha:

Alfa Romeo: Fagioli, Chiron, Brivio.  
Maserati: Nuvolari, Tariffi y Zehender.  
Bugatti: Varzi, Dreyfus, Williams y Divo.  
Después vienen Lehoux, Etancelin, etc.

S.S. 15 Septiembre 1933.

## Circuito Automovilista de Lasarte

### La llegada de Bugatti y Alfa Observaciones al público y varios detalles

Por noticias telegráficas recibidas en la sede del Automóvil Club de Guipúzcoa, se sabe que el domingo próximo salen de Milán los famosos monopostas Alfa Romeo, vencedores del Gran Premio de Marsella, de Comminges, de Italia y tantos más. Los vencedores de Nuvolari en cuatro carreras consecutivas. Y es que Fagioli y Chirón forman la pareja de «ases» más imponente que se ha conocido en las carreras de cuatro o cinco años a esta parte.

Tienen anunciada su llegada para el martes, habiéndoseles reservado sus puestos de aprovisionamiento, etc., y el martes por la noche se hallarán también aquí el gran Luigi Fagioli, el no menos formidable Chirón y el tercer piloto del equipo, el famoso Brivio, vencedor de la Targa Florio del año actual. Un trio notabilísimo.

#### "BUGATTI", EN LASARTE

Para el mismo día está anunciada la venida de los "puro-cielo", que llegarán a Lasarte directamente procedentes de la fábrica de Molsheim. Existe una enorme expectación para ver los nuevos "puro-cielos". "La Gazette de Biarritz" hablaba de ellos días pasados. Han de ser legión los forasteros que simplemente vengan a los entrenamientos, sin contar los que arrastrará el Gran Premio, dado que Francia entera aguarda el resultado de la batalla que han de reñir los equipos italianos con el representante de la industria francesa.

Varzi, Dreyfus, Divo y Williams estarán en Lasarte el miércoles por la mañana. El jueves, a las seis y media, primer día de entrenamiento, que seguirán ininterrumpidamente hasta el día de la carrera.

#### OBSERVACIONES AL PÚBLICO

Dada la cordura del pueblo guipuzcoano, no son necesarias éstas; pero el hecho de haber transcurrido dos años sin circuito hace necesario recordarlas.

A los que acudan a los entrenamientos, lo mismo que a la carrera, se RECOMIENDA MUY ESPECIALMENTE tengan a cuenta las enormes velocidades que el año actual vienen haciendo los "bóhdos" y no hagan paso ni cruce alguno en la carretera del circuito, en su perímetro total, sin previa autorización de los comisarios que han de situarse en el recorrido.

Todas las precauciones serán pocas.

#### LOCALIDADES

Uno de estos días serán puestas a la venta, y en el Automóvil Club de Guipúzcoa se recogen los encargos.

Los socios del Club pueden pasar a recoger los carnets de entrada y coche por las oficinas del A. C. G.

## IX Circuito Automovilista



### Inscripciones

Sig. Fagioli, coche Alfa-Romeo.  
Sig. Chiron, ídem, ídem.  
Sig. Brivio, ídem, ídem.  
Sig. Siena (corredor suplente),  
ídem, ídem.  
Sig. Nuvolari, ídem, Maserati.  
Taruffi, ídem, ídem.  
Mr. Varzi, ídem, Bugatti.  
Mr. Dreyfus, ídem, ídem.  
Mr. Williams, ídem, ídem.  
Mr. Divo (corredor suplentes)  
Bugatti.  
Sig. Sartorio, ídem, ídem.  
Sr. Palacios, ídem, X.  
Sig. Zehender, ídem, ídem.  
Mr. Etancelin, ídem, ídem.  
Bussienne, ídem Bugatti.  
Mr. Falchetto, ídem, X.  
Mr. Lehoux, ídem, Alfa-Romeo.  
Falchetto, ídem X.

INSCRIPCIONES RECIBIDAS  
HASTA EL DIA DE HOY.

S. A. 12 de Septiembre 1933.

EL GRAN PREMIO DE MONZA

Borzachini, Campari y Czaykosky, resultaron muertos

El domingo se corrieron en el autódromo de Monza, los Grandes Premios de Italia y Monza. El Gran Premio de Italia debió haberse corrido el día 25 de junio. Dificultades burocráticas hicieron aplazar la Prueba para la fecha del domingo en que también había de correrse el Gran Premio de Monza. El Real Automóvil Club italiano decidió que ambas carreras se corrieran el mismo día. Por la mañana, a las nueve, ante más de 80.000 espectadores se dió salida a los participantes en el Gran Premio de Italia. La lucha fué dura, tenaz, como no se recuerda otra. El duelo Chiron-Nuvolari, levantó al público de sus asientos. Nuvolari no dejaba paso libre al Alfa de Chiron. La muchedumbre, emocionada, seguía la lucha con un interés pocas veces conocido. Fagioli iba cerca de la pareja competidora. Cuando llevaban recorridos 480 kilómetros, en un mano a mano imponente Chiron se retiró. Fagioli a 7 segundos de Nuvolari, pretendió pasarle sin que su compatriota le cediera terreno. 40 kilómetros antes de terminar Nuvolari pinchó y cambió en 30 segundos una rueda. Momento que Fagioli aprovechó para coger la cabeza y tras un duelo emocionantísimo con el piloto de Maserati, vencer a éste por 39 segundos de ventaja.

No habían de parar aquí las cosas. Por la tarde se celebró el Gran Premio de Monza. Este se corre por eliminatorias; en la segunda de ellas tomaban parte Campari, Borzachini, Castellarbacó y Barbiero. En una de las vueltas, en la curva pequeña del autódromo, Campari tropezó con Borzachini cuando marchaban a 220 a la hora. Los vehículos saltaron destrozados. Campari murió en el acto y Borzachini quedó moribundo, falleciendo minutos más tarde en el hospital.

En la final Czaykosky que había ganado sobre su Bugati, la primera eliminatoria a más de 181 por hora, en la misma curva se despistó, incen-

diándose el coche y muriendo quemado el conductor.

Barbiero y Castellarbacó que corrieron en la eliminatoria de Campari, tropezaron con los vehículos que obstruccionaban la ruta y salían gravemente heridos.

El público lleno de enorme ansiedad acudió a los «box» en busca de noticias, confirmando el triste fin de los tres ases.

El pesar en toda Italia es general, no recordándose en los anales del automovilismo carrera tan trágica, que confirma la enorme rivalidad existente entre marcas y pilotos.

\*\*\*

Borzachini, Campari y Czaykosky habían de venir a Lasarte. Para darse idea de la importancia que representan estas pugnas para los corredores italianos, bastará decir que ayer mismo Nuvolari telegrafió al Automóvil Club de Guipúzcoa la sustitución de Borzachini por el formidable Taruffi. La batalla sigue sin tregua. Giuseppe Campari había venido a San Sebastián hace seis años, ensayando el Circuito en unión de algunos aficionados donostiarras. Tenía el empeño de correr en él. El próximo Gran Premio donostiarra coge un interés relevante, ya que todos los conductores de fama se hallan en él inscriptos y la presencia de Bugatti no hace sino acrecentar la pasión que en las carreras de automóviles ponen los corredores italianos, que condensan en su afición al volante todas sus ambiciones.

\*\*\*

Ayer mismo los organizadores del Circuito de Lasarte transmitieron a las casas Maserati y Alfa su pésame. Esta última contestó dando gracias al A. C. G. y anunciando la llegada de su equipo para el próximo domingo.—M.

S.S. 12 Septiembre 1933.



Czaykowsky, víctima del accidente de Monza.



Campari, muerto en el Circuito de Monza.



**BANDEJAS**

1000 unidades  
Luz...  
1933

S.S. 26 de Agosto de 1933.

EL CIRCUITO DE LASARTE

Promete ser un acontecimiento internacional

La importancia de Lasarte en el mundillo automovilista, es notoria. Por esto, nada tiene de extraño que hasta en América, concretamente en Chicago, el diario de la Exposición que allí se celebra con éxito de los tiempos de la "prosperity" dedique dos columnas en un sentido comercial, incitando a la producción estadounidense para que acudan a los célebres carreras españolas.

No tiene esto nada de particular. El Gran Premio de España, último de los Grandes Premios del Mundo, que han de correrse en la temporada actual ha suscitado un interés general debido a que España escasamente productora de vehículos mecánicos es uno de los mercados más perseguidos por los fabricantes extranjeros. Las carreras de Lasarte, siempre han repercutido en una intensificación de ventas, publicidad, etc. Se habla, se discute de automóviles y esto es el principio de una afición. No obstante Lasarte se halla lo suficientemente acreditado para poder esperar que los éxitos de años anteriores se repitan con más intensidad por la formidable pugna que existe entre los "drivers" italianos y franceses, todos los cuales estarán presentes a la llamada del "starter" en la memorable jornada que indudablemente ha de ser para el automovilismo internacional el día 24 de septiembre próximo.

Por cierto, que ha sido nombrado Juez de la Prueba, el veterano y conocidísimo aficionado guipuzcoano don Ramón Irazusta. Esto representa para los corredores una garantía de la sobriedad y justicia de que han de ir avaladas las decisiones del Comisario general de la carrera.

Desde Francia e Inglaterra se están solicitando continuamente datos al Automóvil Club de Guipúzcoa con respecto a localidades. Las tribunas serán renovadas totalmente y se procede en ellas al acondicionamiento necesario para acomodar a los miles de espectadores que el Gran Premio del año actual volcará sobre San Sebastián.

S.S. 5 Septiembre de 1933.

EL CIRCUITO DE LASARTE

Alfa-Romeo, se inscribe oficialmente

Cada día que transcurre, es una nueva noticia y un nuevo éxito para el Automóvil Club. La "scuderia" Ferrari, que es por la que corren los "Alfa-Romeo" durante la temporada, ha inscrito oficialmente, como oficialmente lo hizo Bugatti, tres coches que irán contra los nuevos "3 litros" de los azules.

Estos tres coches irán al mando del inmenso Fagioli (capitán), vencedor de la Copa Acerbo y del Circuito de Comminges; de Luis Chiron, vencedor de los 500 kms. de Marsella; y de Brivio, el triunfador de la Targa Florio del año actual.

Hace años (desde el 23) que no se conocía dos Casas participando oficialmente. Los individuales, que también vendrán este año, lo llenaban todo. La inscripción de los rojos, que desde Monza vendrán directamente a Lasarte, da al Circuito la verdadera pauta de la competencia roji-azul, que durante el año ha sido la nota principal de las carreras.

Bugatti ha telegrafiado ordenando le sean reservados los puestos de aprovisionamiento, etcétera. Se sabe ya que definitivamente correrán en San Sebastián por primera y única vez este año. No se han arreglado con los organizadores del Gran Premio de Monza.

Con esto, la carrera adquiere un interés mucho mayor aún.

"EL PUEBLO VASCO"

S.S. 10 Septiembre 1933.

EL CIRCUITO

La participación de los italianos

Como era de esperar, la participación oficial de los italianos en el Circuito de Lasarte, donde debutaron batiendo todos los "records" en 1930, ha causado enorme sensación. Tener ya en línea a los Nuvolari, Borzachini, Fagioli, Chiron, Varzi, Divo, etc. es plato de primera calidad. Por primera vez desde hace tres años, Bugatti vuelve oficialmente a las carreras. Sus nuevos "3 litros" son una incógnita. Tras ellos vienen los famosos monopostas "Alfa-Romeo" y los rapidísimos "Maserati", los coches más veloces, al parecer de los técnicos, de hoy en día.

Los primeros síntomas de la indudable expectación que ha causado el duelo franco-italiano, han empezado a notarse ya.

Francia, Toulouse, Pau y Burdeos, principalmente, han pedido localidades para la venta. Las Casas de autobuses pasean el programa del Circuito donostairra, y constantemente se vienen pidiendo detalles de precios y organización en las oficinas del A. C. G.



S.S. 17 de Agosto de 1933.

## AUTOMOVILISMO

# SOBRE EL PROXIMO GRAN PREMIO DE LASARTE

La Prensa ha dado ya a conocer, en una línea general, la reanudación de actividades del Circuito de Lasarte. El desesperamiento del que fué el mejor Circuito rutero de Europa, y del que—si los guipuzcoanos no hacen partida fallida de su padron y esfuerzo reconocidos—ha de volver a ser teatro motorista de mérito más relevante bajo los puntos de vista técnico y espectacular en las carreras de automóviles.

Hacemos historia del cómo y porqué de la reanudación. Todos, más o menos, donostiarros y extrarros, aficionados y profanos, conocen la mendicancia habida durante los años 1931 y 1932. El advenimiento de la República, con su cohorte de problemas agudos y tupidos que desbrozar, la situación gubernamental cargada de más imperiosos deberes, impidieron que el Estado se diera cuenta de que Lasarte fuese algo más que una carrera de automóviles. Este año, los ánimos más concentrados, un oportunismo manifiesto en la petición y un acierto—que el pueblo no se lo agradecerá bastante—rotundo de don Manuel Rezola, presidente del A. C. G., en el planteamiento de un problema, que repetiremos por millonésima vez, es de vitalísimo interés para la ciudad y la provincia hicieron todo ello con una predisposición congraciada en las acciones del ministro de Obras Públicas, que la manoseada subvención fuera un hecho.

Después, todos sabéis, lectores lo que la provincia el Ayuntamiento y el C. A. T. han ayudado más o menos y con tal o cual presteza y voluntad. Lo que sí es cierto es que han ayudado y hay que agraciarse.

\*\*\*

Todos preguntan: pero ¿qué podrá ser el Circuito este año? ¿La carretera? ¿Los corredores? Se ve, se palpa admirablemente en el inter“és de las masas lo que este deporte, emocional como ninguno, sugiere. Sin embargo la generalidad no sabe que el Circuito tiene algo de mucha más importancia que la material de celebración. Atracción, atracción y merodeo manifiestos de un mundillo internacional que nos interesa en extremo si queremos situar el turismo local sobre las bases de altura que necesita, aunque no las busca, y para las que está preparado, aunque aquél no acuda. Ya en la Prensa extranjera, por sus más importantes diarios, magazines, revistas técnicas, se ha dado la fecha del IX Gran Premio de España: 24 de septiembre. El diario de la Exposición de Chicago ha citado ya a San Sebastián, “y recordado que los americanos estuvieron a punto de participar el 1928”. Se habla, se discute; la tramoya periodística invisible, da calor, en su necesidad de servicio informativo, a todo aquello que es la máxima actualidad. Inserciones que se repiten a docenas, sin que las facturas se vean por el C. A. T. o Ayuntamiento, pero sí los resultados al dar la sensación geográfica de exis-

tencia de una playa europea que aun a falta de sentido turístico, tiene sobrados medios naturales para sostenerse en un plan muy moderno. Lástima que cada día sea más palpable la falta, la absoluta carencia, la pérdida de ese instinto turístico que ha presidido siempre la orientación de San Sebastián por nuevas vías...

¿Volverá esto, donostiarros?

\*\*\*

Pero tú, lector, me has interrogado sobre “bóliditos”, “drivers” y demás léxico internacional de que nos servimos para escamotear nuestra insuficiencia—o la de la Academia—sobre denominaciones modernas, o para epatar al profano. Las “montas”, los coches, vendrán, y vendrán en cantidad y calidad. El prestigio de San Sebastián es de categoría internacional. Hoy, y antes también, una victoria en Lasarte, en el duro recorrido del Buruntza, se cotiza técnicamente. Una prueba: Bugatti, tenía en Montlhéry (Gran Premio de Francia), en Spa (Gran Premio de Bélgica) su 3 litros—novísimo “puro cielo”, de maravillosa línea y potencia—preparado. Una insuficiencia de esquema hizo que el gran Ettore, el donostiarro hombre de la “bimba”, desistiese de una y otra participación. “Cuento—ha dicho—que los tres coches se encuentren preparados para el Gran Premio de Italia (se correrá en Monza, el 10 de septiembre), y especialmente de España, puesto que aquel Circuito ha ido siempre muy bien con mi fabricación.”

Si esto es cierto, mejor dicho si esto se confirma, que ciertas son las manifestaciones de Bugatti, Lasarte verá los 3 litros “puro-cielo”, novísimos, preparándose y adelantándose posiblemente a la fórmula de los Grandes Premios de 1934, 35 y 36 a que van destinados, y asistirá al impresionante “debut” del constructor de Molsheim sobre una distancia y potencia, que han de ser aproximadamente las básicas de los Grandes Premios de los años citados.

\*\*\*

Esto en cuanto a los franceses. ¿Y de los italianos? Estos, necesitan, y máxime el año actual, por méritos propios adquiridos en las luchas más fantásticas que ha conocido la pugna del «motor» de cinco años a esta parte, trato aparte, y si los apartamos, desliguemos en primer lugar del grupo a Tazio Nuvolari; al gran Nivola, el caso más admisible de “monta” conocido en la historia de los Nazzaro, Bordino, Palma, Segrave... A los cuarenta y cuatro años, domingo por domingo, todos los Grandes Premios han sido acaparados por él..., y si así no ha resultado, puede decir, lector, que ha habido avería del coche...

¿Pero interesará Nuvolari y en qué plan a Donostia? Con el gran corredor italiano suceden dos cosas: que se lo disputan Ferrari, la “scuderia” y Maserati, que tiene a la vez un contrato con aqué-





Paris, le 15-16 Août 1933.

## **L'Automobile** \*\*\*\*\* **et l'Aéronautique** \*\*\*\*\*

### **LE IX<sup>e</sup> GRAND PRIX DE LA BAULE**

Bugatti vient de remporter au Grand Prix de la Baule, qui se disputait dimanche, un magnifique succès. Williams, sur Bugatti 4.900 cmc., prend la première place du classement général à la moyenne horaire de 143 km. 600 et Czaykowski, sur Bugatti 2 litres, se classe premier dans la catégorie de 1.500 cmc à 2 litres.

Devant un public particulièrement dense, le Grand Prix de la Baule s'est débattu dans des conditions intéressantes, mais sans causer aucune surprise. Il faut cependant reconnaître que l'épreuve n'est pas sans difficulté. La piste de sable de trois kilomètres, qui s'étend au long du boulevard de l'Océan, devient en effet de plus en plus difficile au fur et à mesure que se déroule la course. C'est ainsi que, vers la fin, les pilotes eurent à faire preuve d'une grande virtuosité puisqu'ils devaient manier des voitures dans un terrain en quelque sorte labouré.

Voici les classements :

#### *Classement général*

- Williams (Bugatti 4.900 cmc., pn. Dunlop), 204 km. en 1 h. 25 m. 14 s. 1/5, moy. hor. 143 km. 600.
- Lehoux (Bugatti 2.300 cmc.), 1 h. 25 m. 46 s. ; 3. Falchetto (Bugatti 2.300), 1 h. 29 m. 7 s. ; 4. Waldthausen (Alfa Romeo 2.350 cmc.), 1 h. 29 m. 42 s. ; 5. Czaykowski (Bugatti 2 litres), 1 h. 32 m. 16 s. ; 6. Braillard (Bugatti 2.300 cmc.), 1 h. 32 m. 43 s. ; 7. Veyron (Bugatti 2 litres), 1 h. 34 m. 34 s. ; 8. Jacob (Bugatti 2 litres), 1 h. 36 m. 23 s. ; 9. Delorme (Bugatti 2 lit.), à 2 tours ; 10. Villars (Alfa Romeo 2.350), à 3 tours ; 11. Ducouret (Bugatti 2.300), à 6 tours ; 12. Renaldi (Bugatti 2 lit.), à 13 tours ; 13. Mefils (Bugatti 2 lit.), à 15 tours.

#### *Classement par catégories*

Au-dessus de 2 litres. — 1. Williams (Bugatti, pn. Dunlop) ; 2. Lehoux (Bugatti) ; 3. Falchetto (Bugatti) ; 4. Waldthausen (Alfa Romeo) ; 5. Braillard (Bugatti) ; 6. Villars (Alfa Romeo) ; 7. Ducouret (Bugatti).

De 1.500 cmc à 2 litres. — 1. Czaykowski (Bugatti, pn. Dunlop) ; 2. Veyron (Bugatti) ; 3. Jacob (Bugatti) ; 4. Delorme (Bugatti) ; 5. Renaldi (Bugatti) ; 6. Matile (Bugatti).

Au-dessous de 1.500 cmc. — Aucun classé.

Paris, le 24 Août 1933.

### **Fagioli, sur Alfa-Roméo, gagne le Grand-Prix du Comminges**

Cette année, plus encore que par le passé, le Grand Prix de Comminges, qui se disputait dimanche, a connu la grande affluence. C'est devant un public fort dense et très enthousiaste que l'épreuve s'est déroulée, donnant lieu à de beaux duels, bien que celui qui devait être le gagnant, Fagioli, sur Alfa-Roméo monoplace, ait mené la course de bout en bout. Seul, Etancelin, sur

Alfa-Roméo 2 l. 350, essaya de donner la chasse à Fagioli, mais la façon dont celui-ci s'échappa lui enleva l'envie de persévérer. En définitive, une très belle course, pour laquelle on doit simplement déplorer des forfaits trop nombreux qui réduisent forcément un peu son attrait.

Voici le classement :

- Fagioli (Alfa-Roméo 2.650 cmc., pneus Englebert), 2 h. 41 m. 1 s. 2/5, moyenne horaire: 143 km. 443.
- Wimille (Alfa-Roméo 2.350 cmc.), 2 h. 42 m. 54 s.
- Moll (Alfa-Roméo 2.350 cmc.), 2 h. 45 m. 38 s.
- Waldthausen (Alfa-Roméo, 2.350 cmc.), à 1 tour.
- Etancelin (Alfa-Roméo, 2.350 cmc.), à 1 tour.
- Villars (Alfa-Roméo, 600 cmc.), à 1 tour.
- Miquel (Bugatti 2.300 cmc.), à 4 tours.
- Lehoux (Alfa-Roméo, 2.350 cmc.), à 7 tours.

Paris, le 29 Août 1933.

## **L'Automobile** \*\*\*\*\* **et l'Aéronautique** \*\*\*\*\*

### **Le grand prix de Marseille**

#### **Louis Chiron vainqueur sur Alfa Roméo**

C'est dimanche que s'est disputé, à l'autodrome de Miramas, devant une foule considérable de spectateurs, le Grand Prix de Marseille. La course fut d'ailleurs magnifique, émouvante même, et si tout le monde a pu croire longtemps à la victoire de l'Italien Nuvolari, arrêté quelques kilomètres avant la fin de la course, par un incident mécanique, celle de Chiron, à la moyenne horaire de 178 km. 986, n'en fut pas moins très brillante.

Voici le classement :

- Louis Chiron (monoplace Alfa Romeo, pn. Englebert), les 500 kms en 2 h. 49 m. 15 s. 1/5, moy. hor. 178 kilomètres 986.
- Luigi Fagioli (monoplace Alfa Romeo), 2 h. 50 m. 25 s. 1/5.
- Guy Moll (Alfa Romeo 2.350 cmc.), à 4 tours.
- Wimille et Sommer (Alfa Romeo 2.350), à 4 tours.
- Zehender (monoplace Maserati), à 4 tours.
- Lehoux (Alfa Romeo 2.350 cmc.), à 6 tours.
- Hartan (Bugatti 2.300 cmc.), à 17 t.
- Félix (Alfa Romeo 2.350 cmc.), à 20 tours.
- Mlle Hellé-Nice (Bugatti 2 lit.), à p9 tours.

Paris, le 12 Sept. 1933.

## **L'Automobile** \*\*\*\*\* **et l'Aéronautique** \*\*\*\*\*

### **Les Grands Prix d'Italie**

Fagioli, sur Alfa Romeo gagne le Grand-Prix d'Italie à la moyenne horaire de 174 km. 740.

Lehoux, sur Bugatti, pneus Dunlop, gagne le Grand-Prix de Monza à la moyenne horaire de 175 km. 400.

Malheureusement, trois des meilleurs coureurs automobilistes: Campari, Borzacchini et Czaikowski, se tuent au Grand-Prix de Monza.

Les deux premiers accidents mortels sont dus à un dérapage: la Duesenberg ayant, à la suite d'une crevaison de carter, répandu sur la piste 20 litres d'huile: la voiture de Czaikowski, à la suite d'une embardée, prit feu et quitta la piste en tuant net son conducteur.

Ces trois deuils éprouvent très cruellement le monde du sport automobile.

Paris, 19 Sept. 1933.

## **L'Automobile** \*\*\*\*\* **et l'Aéronautique** \*\*\*\*\*

### **LE GRAND PRIX DU CIRCUIT MASARYK**

C'est dimanche que s'est disputée la grande épreuve tchécoslovaque, à Brno, sur le circuit Masaryk. Quinze coureurs prirent le départ dans la catégorie de plus de 1.500 cmc et dix-sept dans la catégorie de 1.500 cmc. Le classement a été le suivant :

*Catégorie plus de 1.500 cmc.* 1. Louis Chiron (Alfa Romeo 2.650 cmc, pneus Continental), couvrant 495 km. 411 en 4 h. 50 m. 22 s. (moy. hor.: 102 km. 300); 2. Fagioli (Alfa Romeo 2.650 cmc, pneus Englebert), 4 h. 51 m. 2 s.; 3. Wimille (Alfa Romeo 2.350 cmc), 5 h. 0 m. 4 s.; 4. Dreyfus (Bugatti 2.300 cmc), 5 h. 2 m. 12 s.; 5. Zdenek (Bugatti); 6. Harimann (Bugatti); 7. Kubicki (Bugatti); 8. Balestrero (Alfa Romeo).

*Catégorie 1.500 cmc.* 1. Birggaller (Bugatti), couvrant 427 km. 230 en 4 h. 32 m. 50 s. (moy. hor.: 96 km. 130); 2. Sojka (Bugatti); 3. Ruesch (Alfa Romeo); 4. Ripper (Bugatti); 5. Trumpeš (2).

Paris, le 18 Juillet 1933.

## **l'Automobile** ■■■■■■ ■■■■■■ **■■■■■■ et l'Aéronautique**

### **Lehoux, sur Bugatti gagne le Grand Prix de Dieppe**

Lehoux, que la malchance avait poursuivi depuis sa victoire à Pau, vient de prendre sa revanche. Dimanche, au Grand Prix de Dieppe, il s'est classé premier, sur Bugatti, à la moyenne de 129 km. 217, après avoir mené la course de bout en bout. Pendant les 10 derniers kilomètres, il fut assez étroitement talonné par Dreyfus, mais celui-ci ne parvint pas, malgré une conduite très brillante, à lui ravir la première place.

Dans la catégorie moins de 2 litres, il faut signaler la belle tenue de la Bugatti de Czaykowski, le recordman de l'heure, qui prend la première place de sa catégorie et la troisième place du classement général.

En somme, une belle journée pour des pilotes que nous aimons voir à l'honneur et une belle journée aussi pour Bugatti, qui se trouve récompensé une fois de plus de son tenace effort dans la défense de nos couleurs.

#### *La course a lieu sur trois heures Catégorie plus de 2 litres*

1. Marcel Lehoux (Bugatti, pneus Dunlop), 387 km. 651 (moy. horaire: 129 km. 217).
2. René Dreyfus (Bugatti, pneus Dunlop), 386 km. 660 (moy. hor.: 128 kilomètres 886).
3. P. Bussienne (Bugatti), 353 kilomètres 836.
4. F. Montier (Montier), 299 km. 303.

#### *Catégorie moins de 2 litres*

1. St. Czaykowski (Bugatti, pneus Dunlop), 367 km. 524 (moy. hor.: 122 kilomètres 509).
2. Lord Howe (Delage 1.500, pneus Dunlop), 365 km. 791 (moy. hor.: 121 kilomètres 930).
3. P. Veyron (Bugatti, pneus Dunlop), 359 km. 897 (moy. hor.: 119 kilomètres 965).
4. Jacob (Bugatti), 357 km. 249.
5. J. Scaron (Bugatti 1.500), 352 kilomètres 937.
6. Renaldi (Bugatti), 351 km. 633.
7. Domenici (Bugatti), 326 km. 634.
8. Vagniez (Maserati 1.500), 324 kilomètres 042.
9. Cattaneo (Bugatti), 319 km. 462.
10. Abit (Bugatti), 285 km. 914.

Paris, le 8 Août 1933.

## **l'Automobile** ■■■■■■ ■■■■■■ **■■■■■■ et l'Aéronautique**

### **Le Grand Prix automobile de Nice**

Dimanche s'est couru le Grand Prix automobile de Nice devant une assistance considérable. Décidément, ces « courses dans la cité » sont toujours un succès. Il faut reconnaître d'ailleurs que l'épreuve fut de nature à maintenir les spectateurs constamment en haleine. Après une lutte très serrée entre Nuvolari et Etancelin, qui dura jusqu'à mi-course, Etancelin abandonna avec un frein cassé ; Nuvolari, finalement, se classa premier, suivi de près par Dreyfus, sur Bugatti, qui fit aussi une très belle course.

Le frein cassé d'Etancelin appelle une remarque. En fait, l'épreuve fut particulièrement pénible pour les freins et ceux-ci, aux derniers tours, se montrèrent, d'une façon générale, complètement à bout, si l'on nous permet cette expression. Il y a encore beaucoup à faire dans le domaine des freins. Le Grand Prix de Nice le montre une fois de plus ; espérons que les enseignements de la course porteront leurs fruits et que la voiture de tourisme en retirera le bénéfice attendu.

Voici le classement :

1. Tazio Nuvolari (Maserati, pneus Dunlop), couvrant les 95 tours (305 kilomètres 330) en 2 h. 56 m. 17 s. 3/5 (moyenne horaire : 103 km. 916).
2. René Dreyfus (Bugatti, pneus Dunlop), en 2 h. 57 m. 47 s. 1/5 (moyenne horaire : 103 km. 045).
3. Guy Moll (Alfa-Romeo, pneus Dunlop), à un tour.
4. L. Fagioli (Alfa-Romeo), à deux tours.
5. M. Lehoux (Bugatti), à trois tours.
6. Brian Lewis (Alfa-Romeo), à trois tours.
7. Pierre Félix (Alfa-Romeo), à quatre tours.
8. G. Campari (Maserati), à quatre tours.

S.S. 24 de Julio de 1933.

EL CIRCUITO AUTOMOVILISTA

## El Gran Premio de España

PROMETE SER UN GRAN  
ACONTECIMIENTO

El Automóvil Club de Guipúzcoa ha puesto este año más que nunca a prueba sus afanes deportivos, y su firmísima voluntad de vencer, esto es, de resucitar su Gran Premio, y mejor dicho "el Circuito". La gente conoce, en efecto, por "el Circuito", toda la historia, la espléndida historia de las carreras de automóviles en Lasarte-San Sebastián. Y esa gente no es sólo la de San Sebastián y la de Guipúzcoa, es la de toda España. El Circuito es por antonomasia, para todos los españoles, el de San Sebastián. Ello acredita quizá mejor que ninguna otra cosa lo arraigadas que están en el ánimo de todo aficionado, y aun en el del simple espectador de espectáculos emocionantes, las organizaciones siempre magníficas, siempre del mejor tono internacional del Automóvil Club de Guipúzcoa.

El Gran Premio tendrá lugar el 24 de septiembre próximo, siendo el penúltimo de los grandes premios que puntúan para el campeonato de Europa—el último es el Gran Premio de Alemania—. La fórmula de la carrera será libre; es decir, que no habrá restricción de cilindrada ni de carburante; que gane el más rápido, como quiera que sea. Lo demás, no importa. Esta es la fórmula que gusta al público y la única que puede garantizar la presencia en Lasarte de coches cuya capacidad de velocidad

rebasa ampliamente la capacidad de velocidad del circuito... La distancia, 519 kilómetros; mañana y tarde en el Circuito. Jornada completa.

•••

Siendo como es prematuro hablar de los participantes en el Gran Premio, no lo es el adelantar que los españoles podrán ser testigos en él de una batalla épica entre los dos fenómenos del volante: Tazio Nuvolari y Aquiles Varzi. Este último es el recordman de Lasarte—vuelta y carrera—y correrá con uno de los nuevos Bugatti. Nuvolari tendrá en sus manos cualquiera de los dos bólidos de que puede disponer: o un Alfa-Romeo o un Maserati tres litros. Y se conoce el rango de Maserati en San Sebastián... Claro que también habrá otra gente. Pero sólo con los dos nombramientos, un match entre ellos sería bastante, mejor dicho, sería un Gran Premio excepcional.

El cetrino Nuvolari y el taciturno Varzi! ¡Qué carrera, de "bandera"!

Pues todo eso es lo que prepara el Automóvil Club de Guipúzcoa. Felicitamos con entusiasmo a sus directivos que han sido capaces de realizar esfuerzo tan admirable, y dispongámonos a ver el Circuito de 1933 aguardando al 24 de septiembre con la impaciencia que es reflejo de la expectación por los grandes sucesos.

## AYER, EN EL AYUNTAMIENTO

**- Se concede un aval de 15.000 pesetas para las posibles pérdidas del Circuito automovilista. -**

He aquí el extracto de la sesión pública que el Ayuntamiento donostiarra celebró ayer tarde, bajo la presidencia del alcalde-presidente, don Fernando Sasiain.

Se abre la sesión a las seis y media, aprobándose acto seguido el acta de la anterior.

**Aval al Automóvil Club.**—La Comisión de Fomento presenta un informe proponiendo la concesión de un aval al Automóvil Club de Guipúzcoa para la celebración de las carreras de este año. Propone la concesión de un aval de 15.000 pesetas para responder de posibles pérdidas, bien entendido que del mismo sólo podrá hacerse uso cuando se hayan agotado las disponibilidades económicas concedidas por la Diputación y el Centro de Turismo. Se aprueba.

### El Circuito de Lasarte

**La carrera "Gran Premio de España" se correrá el día 24 de Septiembre**

El Automóvil Club de Guipúzcoa, dedicado de lleno a la organización de las pruebas que se han de celebrar este año en el Circuito de Lasarte, se ocupa de la organización de la carrera de velocidad "Gran Premio de España", en la que se disputará una copa de S. E. el presidente de la República española.

Esta carrera será de treinta vueltas al Circuito, que en total suman 519 kilómetros 450 metros.

El Automóvil Club está en relación con las primeras figuras del volante para la participación en esta interesantísima prueba.

## Por fin, habrá Circuito

El Ayuntamiento aprobó en su sesión de ayer tarde el aval de 15.000 pesetas solicitado por el Automóvil Club para la celebración del Gran Premio de España. Con esto es un hecho el Circuito del año actual. De ello nos congratulamos, ya que hora era de que se reanudase el espectáculo más clásico y amplio en extensión y atracción del turismo donostiarra. Lo que precisa es que la venturosa nueva etapa continúe y que se insista cerca del Gobierno para que la concesión tenga carácter anual para lograr la creación de un circuito permanente que sería una gran riqueza para la ciudad.

Sabemos que los organizadores se hallan ya en tratos con Nuvolari, Borzachini, Chiron y el equipo Bugatti. También Etancelin será solicitado, y se cuenta desde luego con la segura participación de Campari, que por fin podrá cumplir su promesa de correr en San Sebastián. Promesa que lo hizo hizo siendo piloto de Alfa-Romeo.

Los trabajos de restauración del circuito van a ser comenzados inmediatamente. Seguirán a ellos los de propaganda y no queda sino esperar que el 24 de septiembre, el Gran Premio de España, que se correrá sobre 30 vueltas del circuito (519 kilómetros), reúna todos los aficionados peninsulares y extranjeros a las bellas pugnas del motor. Que este año, por la importancia de la temporada y correrse nuestro Gran Premio en último lugar de los ocho Grandes Premios del Mundo, alcanzará singular resonancia y desde luego un decidido carácter deportivo.

A última hora podemos asegurar que los Bugattis 3 litros de nueva creación que habían de debutar en Spa, y que no corrieron el Gran Premio de Bélgica, por no hallarse a punto, participarán el 10 de septiembre en Monza, Gran Premio de Italia, y de allá se trasladarán a San Sebastián. La capital de Guipúzcoa verá, por tanto, la reaparición de Bugatti el año actual, después del "trote" de ensayo en Italia.

S.S. 30 de Junio de 1933.

AYER, EN LA DIPUTACION

**Se concede un aval para el déficit que pueda resultar del Circuito automovilista**

Se avala, el 50 por ciento del déficit, con un límite hasta treinta mil pesetas

A las cuatro de la tarde de ayer celebró sesión plenaria la Comisión gestora, bajo la presidencia del señor Castro y con asistencia de los señores Arratibel, Toyos, Fernández, Sotos, Torre, Liceaga y Sasiain.

**Aval para el Circuito automovilista.**—La Comisión de Fomento, Caminos y Obras presenta un dictamen proponiendo la concesión de un aval de 30.000 pesetas para el Automóvil Club de Guipúzcoa con destino al Circuito automovilista. Esta cantidad se señala como límite del 50 por ciento del déficit que pueda resultar de la organización del Circuito, cuyos gastos se elevan a 260.000 pesetas. Una vez conocido el déficit, se arbitrará el crédito necesario.

” EL PUEBLO VASCO ”

S.S. 30 de Junio de 1933.

SESION DE LA GESTORA

**Un aval de 30.000 pesetas para el Circuito**

A las cuatro de la tarde se reúne la Gestora en el salón de actos de la Diputación, bajo la presidencia del señor Castro y con asistencia de los señores Sasiain, Arratibel, Sotos, Liceaga, De los Toyos, Torre y Fernández.

**UN AVAL PARA EL CIRCUITO.**—En vista de la solicitud de los organizadores del circuito automovilista que indican tienen un déficit de 60.000 pesetas para la organización de aquella carrera de automóviles, a pesar de las ayudas oficiales concedidas, se acuerda avalar con el 50 por 100 de dicho déficit, o sea con 30.000 pesetas, la organización del circuito, siendo éste el límite máximo con que contribuye la Diputación.

Celebramos el apoyo de la Diputación al Circuito. Para que éste tenga lugar, no falta ahora sino que el Ayuntamiento avale (lo que significa la inversión total) la cantidad restante de 15.000 pesetas, de la que quizá no haya que hacer uso.

S.S. 20 de Junio de 1933.

DEL CIRCUITO

¡Señor alcalde!

Tratándose de unas carreras automovilistas en las que los "records" de velocidad constituyen la nota deportiva que



conquista al espectador más flemático y que se expande rápidamente por los ámbitos de la información

mundial, no es congruente la gestión al "ralentiz" de quienes deben sentir por contagio y por el interés de la ciudad e afán de poner en marcha la organización del Circuito anunciado oficialmente para el mes de septiembre próximo

Desde que el ministro de Obras Públicas, cumpliendo su promesa, consignó con el "placet" del Gobierno de la República, e hizo envío de la subvención para el Circuito, van transcurridos lo menos cuatro meses. El dinero quedó depositado en la Caja de Ahorros Municipal a disposición (?) del Automóvil Club de Guipúzcoa.

Esta es la fecha, señor alcalde, que siguen las cosas tal y como estaban antes de que don Indalecio Prieto le hiciera remesa de las doscientas mil pesetas.

Nosotros estamos completamente al margen de esa lamentable pugna que ha venido sosteniéndose entre el C. A. T. y el A. C. G. Tenemos ligeras referencias de ese "mal entendido" que ha tardado en descifrarse más de un trimestre. Nos parece tan pueril lo ocurrido, que habríamos saludado a la solución llegada en carreta en vez de un doce cilindros, con una sonora carcajada...

Pero están en juego los intereses verdaderos de la ciudad; se llevan perdidos muchísimos días de propaganda, y no del espectáculo en sí, sino de San Sebastián. La "reclame" gratuita de la Prensa extranjera que habría recogido en sus páginas el anuncio de nuestro Circuito automovilista; lo que se comenta en las revistas técnicas; lo que se habla y escribe en torno de estos grandes acontecimientos deportivos—semilla que fructifica turísticamente—se ha anulado con nuestro silencio, hijo de un "mal entendido"... Habría sido peor otra cosa...

Finalmente, la subvención ha sido puesta a la disposición—ahora de ver-



CHIRON

el famoso corredor monegasco, "abonado" al Circuito de San Sebastián.

dad—del Automóvil Club de Guipúzcoa, ya que éste, a su vez, debe colocar en depósito, según está ordenado por los reglamentos internacionales, el importe total de los premios y primas de salida de los corredores.

Si las carreras del Circuito de Lasarte han de tener la resonancia deportiva y el aliciente que movilice a las gentes que gastan su dinero tras de las grandes emociones, hay que organizar una prueba magna, con la participación de los más famosos "ases" del volante. Y a éstos no se les atrae más que a fuerza de valiosas compensaciones económicas. Y al gran público, el que puede hacer innecesario en parte, el aval reclamado a las Corporaciones, se le arrastra a la taquilla de las tribunas de Lasarte, ofreciéndole un espectáculo interesante, emocional.

Hay que terminar de una vez con esta situación pasiva.

Vengan esos apoyos económicos solicitados si se cree que responden al interés de organizar una cosa digna de San Sebastián y que ha de reportarle beneficios tangibles.

Señor alcalde: "Herrar o quitar el banco"...

S.S. 27 de Junio de 1933.

POR LOS CENTROS OFICIALES

¿Se celebrará este año en San Sebastián. el Circuito automovilista?

DE LA DIPUTACION

El presidente de la Gestora nos comunicó que había asistido a una reunión celebrada en el Gobierno civil relacionada con el circuito automovilista de Lasarte, regresando a su despacho para presidir la Junta de la Liga Anticancerosa.

SOBRE EL CIRCUITO AUTOMOVILISTA DE LASARTE

El gobernador civil, señor Artola, hizo referencia en su conversación con los periodistas a la entrevista celebrada en su despacho a las diez, y en la que habían estado presentes el presidente de la Diputación, señor Castro y Casal; el alcalde accidental, señor Zaldúa, y don Manuel Rezola, en representación del Automóvil Club de Guipúzcoa.

En esta entrevista el señor Rezola hizo saber el interés de la entidad que representa en que se solucione de una vez la parte que afecta a la organización del circuito automovilista, por lo que quiere saber la determinación que toman el Ayuntamiento y la Diputación en cuanto a las cantidades con que han de subvencionar los gastos que ocasione el Circuito.

Caso de que no se organizara este año el Circuito, España quedaría excluida de organizarlo al pasar tres años sin efectuarlo, contando con que en el actual no se celebrara por falta de consignaciones para ello.

El señor Castro, en nombre de la Diputación, manifestó que por parte de la Corporación de su presidencia no se hará esperar una resolución, ya que inmediatamente resolverán sobre ello indicando la cantidad que aportan a tal menester.

Por su parte, el representante del Ayuntamiento dijo que ya lo tenía resuelto, dado que ellos contribuyen a los gastos de organización con 15.000 pesetas por medio del C. A. T.

La entrevista después de estas manifestaciones, quedó su pendida a reserva de lo que acuerde la Diputación para, a su vez, el Automóvil Club decir su última palabra respecto a la organización.



S.S. 20 Septiembre 1933.

AUTOMOVILISMO

Los Bugatti, nuevos, magníficos,  
expléndidos en San Sebastián

Verdadero asombro causó el desfile de los «racers» de la casa de Molsheim que ayer mañana desfilaron por San Sebastián rumbo a Lasarte, donde tienen su «curie». De línea más baja que los anteriores, soberbiamente terminados, quizás algo más anchos, dando una sensación acabada de lo que debe ser el coche de carrera. Su presencia fué recibida con marcadísima simpatía. Con ellos venía el famoso Divo y buen número de mecánicos. El trayecto Frontera-Lasarte, lo cubrieron a remolque de sendas camionetas que acompañan a los nuevos productos de Bugatti en su desplazamiento. Las alabanzas eran unánimes para los novísimos «bóidos» que dejaron, no nos cansaremos de repetirlo, un magnífico sabor de boca.

Hoy son esperados los Alfa y los Maserati que corren oficialmente. Tras ellos vendrán los individuales, de los cuales se tiene noticia de algunos de ellos que se encuentran en la frontera. La ansiedad por ver de cerca los famosos monopostas Alfa-Romeo, crece y lo mismo puede decirse de los magníficos vehículos que ha de montar especialmente preparados los del equipo Maserati.

INSCRIPCIONES.—Ayer se cerraron, llegando a la número 19, no alcanzado jamás en el Circuito de Lasarte y en muy pocos circuitos del mundo, exceptuando el Gran Premio de Indianópolis.

Este éxito de participantes traerá el record de la prueba en cuanto a público, pues los pedidos de localidades no descansan.

Y recordando lo de las inscripciones, que las últimas han sido la del piloto suizo Grosch, mecánico de la casa Alfa-Romeo y la del formidable chileno Zanelli, que vendrá seguramente al mando de otro Alfa, que es el coche que hasta ahora parecía destinado a sustituir los antiguos Bugatti.

Los nuevos 3 litros de Molsheim entrarán la palabra el domingo para lo futuro.

Se sabe ya que de aquí irán al Salón de París, donde han de ser expuestos. La victoria, pues les es necesaria.

ENTRENAMIENTOS.—Mañana, de seis y media a ocho de la mañana primera sería. Se repetirán viernes y sábado; media hora antes se cerrará el Circuito.

Volvemos a encarecer la mayor prudencia a todos los espectadores. Los vehículos ruedan mucho más fuerte que nunca. Las velocidades son grandes y toda precaución será poca.

LOCALIDADES.— Continúa la venta en las oficinas del A. C. G., a las horas de 11 a 1 y de 4 a 8 de la tarde.

PRENSA.— Entre otros Gastón Benac, el popularísimo cronista galo que tantas simpatías cuenta entre nosotros, anuncia su llegada para el próximo sábado. A este siguen otros extranjeros y desde luego todos los técnicos.

EL SORTEO.— Ayer noche tuvo lugar el sorteo de números para los participantes, dándose el caso curioso de que Zanelli, que es el último de los inscriptos, lleva el primero en la clasificación y orden de salida.

Los números para el mismo son:

2. Zanelli, "Alfa Romeo".
  4. Williams, "Bugatti".
  6. Brivio, "Alfa Romeo".
  8. Lehoux, "Alfa Romeo".
  10. Fagioli, "Alfa Romeo".
  12. Sartorio, "Maserati".
  14. Palacio, "Bugatti".
  16. Grosch, "Bugatti".
  18. Varzi, "Bugatti".
  20. Bussienne, "Bugatti".
  22. Etancelin, "Alfa-Romeo".
  24. Taryffi, "Maserati".
  26. Dreyfus, "Bugatti".
  28. Frankl, "Bugatti".
  30. Wimille, "Alfa-Romeo".
  32. Zehender, "Maserati".
  43. Falchetto, "Bugatti".
  36. Nuvolari, "Maserati".
  38. Chiron, "Alfa-Romeo".
- Total, 19 corredores.

S.S. 21 Septiembre 1933.

AUTOMOVIL

Un formidable éxito de nuestro  
Circuito

Hoy, jueves, los primeros entrenamientos.

Ayer, víspera de entrenamientos, la actividad motorista de la ciudad llegó a límites insospechados. Con decir que de poblaciones cercanas como Biarritz, Bilbao, etc., fueron muchos los que se desplazaron con el exclusivo objeto de presenciar el arribo de los “bóldos”. Por Lasarte, sede de todos ellos, la animación fué extraordinaria. Los “Alfa-Romeo” llegaron ya entrada la noche y se posesionaron inmediatamente de sus respectivos departamentos. Los “Maserati” llegarán hoy, por la mañana. No se habla sino de automóviles; y no se discute sino de Nuvolari, de Chiron, de Varzi, de Fagioli... Todos los ases están en línea. No hay “forfait” alguno, puesto que todos ellos están ya en San Sebastián; y para cuando estas líneas salgan a la luz, Nuvolari y Fagioli, que son los que han pernoctado en Hendaya, estarán ya en San Sebastián.

La animación sigue en aumento. El mejor barómetro es la venta de localidades. La realizada hasta el día de ayer, supera en mucho a la de igual fecha en años anteriores. Principalmente, las numeradas y los palcos sufren un verdadero asalto. De Barcelona, París y Madrid, en particular, las peticiones son innumerables.

\*\*\*

Maserati.—Se encuentra ya en San Sebastián Ernesto Maserati, jefe de la marca de Bolonia. El nos participó la llegada de Nuvolari y Taruffi a Bayona, donde quedaron ayer noche. Y esta mañana se encontrarán ya en San Sebastián. Los famosos monopostos rojos se alojarán también en Lasarte, donde hoy sufrirán la última revisión, para sacarlos mañana en los entrenamientos.

“Alfa-Romeo”.—Con el famoso Ramponi, ganador de las Mil Millas con el gran Campari, llegaron los “Alfa-Romeo”. También se residenciaron en Lasarte. Hoy, lo mismo que los “Maserati” no harán sino un pequeño “galop”; y, desde luego, los monopozas de Chiron y Fagioli no saldrán, pues sufrirán una nueva revisión.

“Bugatti”.—Estos sí acudirán al entrenamiento. Llevan tres días en preparación intensa y marcharán hoy, aunque lentamente, para ir haciéndose al Circuito. Dreyfus y Williams pilotarán los suyos respectivos; y el tercero irá al mando de Divo, jefe de pilotos o quizás de Constantini, que también se halla en San Sebastián, alojándose en el Hotel María Cristina.

Anoche llegó Nuvolari.—Tazio Nuvolari el corredor italiano que está reputado como un fenómeno del volante por su brillante historial de vic-

torias, llegó anoche a San Sebastián.

Fué recibido en el Automóvil Club de Guipúzcoa por los organizadores del Circuito de Lasarte, a los que manifestó que su ilusión era muy grande por participar en el Gran Premio de España, prueba que considera la más trascendental de cuantas se han celebrado este año en Europa, por el carácter oficial con que concurrían las Casas y por el lote valioso de corredores que coinciden en esta carrera del domingo próximo.

Añadió que hoy llegarán a Lasarte los rojos “Maserati” y que mañana realizarán el primer entrenamiento.

Nuvolari no corrió en Masaryk, reservándose para nuestro Circuito, del que quiere salir triunfante.

Marchó luego, tras de recibir la cordial bienvenida de los directivos del A. C. G., al Hotel Biarritz, donde se hospeda también el fabricante de los “bóldos” rojos, señor Maserati (E.).

Los individuales.—Ayer llegó el famoso Etancelin, el vencedor moral del Gran Premio de Francia. Zanelli, Lehoux y Wibille son esperados de un momento a otro. Hoy, jueves, la concentración en Lasarte tendrá carácter definitivo; y puede asegurarse que mañana, viernes, el entrenamiento conocerá ya todos los participantes. Cada uno según sus planes y orientaciones...

\*\*\*

Se comentaron ayer unas palabras atribuidas a Ernesto Maserati. Y son ciertas. El popularísimo y afamado constructor afirmó, ante miembros del Automóvil Club de Guipúzcoa: “Han logrado ustedes la mejor carrera del año...”, afirmación que corrobora y asienta todo cuanto sobre el particular viene diciéndose principalmente por parte de la Prensa extranjera.

De Francia e Italia, según las últimas noticias, núcleos imponentes de aficionados tienen previsto su desplazamiento. De Bilbao, una sola caravana de amigos del “Camping”, ha llegado a reunir más de 30 vehículos.

Se habla ya de velocidades. La vuelta más rápida, al 55; y la de media horaria, alrededor de los 145 kilómetros. Son cifras atribuidas a Divo. Claro es que algunos las consideran excesivas; y otros creen que nada tiene de particular, si tenemos en cuenta que se trata de los coches más veloces que han rodado desde hace tres años...

ALFRED CAMDESSUS O.I.Q.C.®

Rédacteur en Chef du "Courrier de Bayonne,  
de Biarritz et du Pays Basque"  
Lauréat de l'Académie Française  
(Prix Montyon)

et son affectueux souvenir

23 Septembre 1933.

## Avant le Grand Prix Automobile

### L'entraînement de ce matin à Saint-Sébastien

A 7 heures 30 exactement, la plupart des concurrents roulent en piste. Malgré des averses momentanées, Nuvolari est chronométré à 143 de moyenne (le record de 1930 est de 148). Les nouvelles Bugatti, plus basses et plus rapides, ont encore amélioré leur tenue de route, mais les monoplaces Maserati, leur paraissent supérieures en accélération.

Les Alfa-Roméo, avec Chiron, auront leur chance.

Lehoux et Etancelin tirent au maximum avec leur 2 litres 300.

En voulant trop serrer la corde dans le virage à gauche, en face Hernani, Williams arracha la palissade. Aucun mal pour lui ; mais les mains avant des châssis ainsi qu'une partie de la direction sont à changer ; ce qui peut être prêt demain.

S'il ne pleut pas du tout, il est certain que le 150 de moyenne sera atteint, au moins sur un tour ; et à moins de pannes mécaniques Maserati reste notre favori.

J. E.

*Victor de la Haye*

Bayonne, le 25 Septembre 1933.

# Les Sports

AUTOMOBILISME

## Le Grand Prix d'Espagne

Chiron gagne l'épreuve

Hier, à Saint-Sébastien, après trois ans de repos forcé, l'Automobile Club de Guipuzcoa a montré une organisation impeccable, dont il faut féliciter M. Rezola, son président : piste, commissaires, ambulances, accès, tribunes, garages.

Des milliers de spectateurs ont couronné cet effort ; et en rentrant en France, hier soir, je déplorais, une fois de plus, que chez nous, Pays Basque Français, les autorités municipales aient toujours jusqu'ici, dédaigné les efforts, même réunis dans cette branche, qu'elles classent volontiers dans leur esprit avec les concours de mollets ou de pêche à la ligne.

Le premier passage aux tribunes, sépare déjà les Bugatti nouvelles du peloton de tête et la course se disputera entre les Maseratti, dont la tenue de route n'est pas en rapport avec la vitesse des Alfa Roméo, qui les talonnent de si près que Nuvolari et Tarussi sortiront de la piste plutôt que de ralentir sur le sol mouillé.

C'est ainsi que le vrai soldat qui ne peut plus avancer, se fait tuer sur place. C'est ainsi aussi que, sans pousser davantage, Chiron se trouva en tête et remporta une victoire magnifique de tactique et de courage.

J. E.

Sous un ciel presque convenable, Saint-Sébastien, rompant avec la tradition, s'est éveillé hier matin au milieu des trompes des voitures françaises qui avaient traversé la frontière à l'aube.

Le circuit de Lasarte retrouve, après trois ans de repos, une animation des Grands Prix, et le monde international de l'automobile en casquettes claires semble perdu bientôt dans l'océan des bérets bleus qui s'étend vers l'horizon verts des montagnes basques de Guipuzcoa.

On a occupé de bonne heure non seulement les tribunes et enceintes diverses mais les excellents points stratégiques tels que rochers et mamelons qui font es-

corte au parcours dans un décor d'un pittoresque rare.

Notre confrère Naychent écrit :

« Combien sont-ils de jeunes gens qui, coiffés du large béret basque, se pressent contre les barrières en gesticulant et s'interpellant comme à la plaza ? »

M. Manuel Rozela, le distingué président de l'Automobile-Club de Guipuzcoa, garde le sourire malgré les averses.

La course ne commence qu'à midi, heure espagnole, et nous profitons des heures que nous avons devant nous et de l'aimable invitation pour aller faire un tour de circuit. Celui-ci n'est pas commode. Il y a, de-ci, de-là, des virages coupant l'horizon qui ressemblent comme des frères à celui à la sortie duquel Williams décapita un jeune arbre et détraqua sa mécanique, trop heureux d'avoir sauvé sa peau.

Les concurrents arrivent un à un, se frayent un passage à travers la foule qui déambule sur la ligne droite transformée en promenoir, mais qui ne va pas tarder à être évacuée sur un simple appel du speaker sans que les gardes aient à intervenir.

L'organisation est d'ailleurs impeccable.

A 11 heures 15, M. Alcalá Zamora, président de la République descend d'automobile devant les tribunes. Accompagné de son escorte, il gagne, sous les acclamations, le fauteuil qui lui a été réservé.

Williams, Grosch, Bussenne et Cartorio ne prendront pas part à la course.

Quinze coureurs répondent à 11 heures précises au signal du starter. Le grand prix d'Espagne est commencé.

On sait que le circuit de 17 km. 315 comporte trente tours faisant au total 519 km. 450.

Le recordman de l'épreuve est jusqu'ici Varzi avec 146 km. 564 de moyenne.

**La ronde des bolides**

Au premier passage devant les tribunes, Faggioli sur Alfa-Roméo est en tête, accomplissant le

tour en 7' 22" soit 141 de moyenne. Il distance Nuvolari de 100 mètres. Les autres suivent de très près. Franck paraît au ravitaillement, puis repart.

#### Nuvolari en tête

Au second tour, c'est Nuvolari qui est premier, abattant la distance de 17 km. 315 en 6' 58" soit 149 km. à l'heure. Chiron suit à 50 mètres, puis viennent Faggioli, Fachetto, Etancelin dans l'ordre.

Nuvolari est toujours en tête au troisième tour et dans le duel qu'il a engagé avec Chiron il est maintenant le meilleur, car il ne cesse d'augmenter sa légère avance sur le Français. Ce dernier précède Faggioli, Lehoux, Varzi, Etancelin assez loin des deux leaders.

Au quatrième passage Nuvolari a pris 40" à Chiron tout en faisant 6' 50 sur le tour, ce qui fait 152 kilomètres de moyenne. Franck est doublé et Williams perd un temps précieux au ravitaillement.

#### Nuvolari réalise au cinquième

tour 6' 52" ; Chiron est second avec 52" de retard et Faggioli troisième.

Prenant les virages avec une audace rare, Nuvolari paraît d'ores et déjà capable de s'assurer la victoire, car sa vitesse est supérieure.

Nuvolari littéralement déchaîné est toujours en tête gardant son avance sur Chiron.

Les 6e, 7e et 8e tours ne modifient rien, mais cependant le Français s'est un peu rapproché, son retard étant de 46".

Au 10e tour, les positions sont les suivantes : 1. Nuvolari, 173 km. 750, en 1 h. 9' 43" ; 2. Chiron, en 1 h. 10' 43" ; 3. Faggioli, en 1 h. 11' 44" ; 4. Varzi, en 1 h. 12' 44".

La foule ovationne Nuvolari à chaque passage.

#### Le duel Nuvolari-Chiron

Nuvolari bat le record du tour à 155 de moyenne.

Au quinzième tour, le champion italien s'arrête pour se ravitailler en essence ; l'opération ne dure que 50 secondes et Nuvolari repart avant que Chiron n'arrive.

Le Français lui aussi fait un arrêt au stand où il demeure 49 secondes.

Au seizième tour, Nuvolari s'arrête pour faire serrer son bouchon de radiateur mal fermé. Chiron a rattrapé un peu de son retard. Il est maintenant à 40 secondes. Son duel avec Nuvolari continue avec beaucoup d'âpreté, malgré la pluie qui commence à tomber.

Au dix-septième tour, Nuvolari passe en trombe devant les

tribunes suivi de Chiron à 46 secondes et de Faggioli à 13 secondes.

Viennent ensuite : Taufi, Etancelin, Lehoux, etc...

Zehender a abandonné.

Aux deux tiers de la course, le classement est le suivant :

1. Nuvolari, 346 km. 300, en 2 h. 21' 55" ; 2. Chiron, 346 k. 300 en 2 h. 22' 33" ; 3. Faggioli, en 2 h. 22' 46" ;

On annonce que les dix-huit premiers tours ont été effectués par Nuvolari à 148 de moyenne.

#### Taufi capote,

mais il n'est pas blessé

Au vingt et unième tour, le speaker annonce que Taufi a fait une embardée et que sa machine s'est écrasée à Rebie contre une maison. On ajoute que le coureur n'est pas blessé.

La pluie continue à tomber, rendant le circuit plus glissant.

#### Nuvolari victime d'un dérapage

##### Chiron en tête

Coup de théâtre ! C'est Chiron qui aborde le vingt-deuxième tour devant les tribunes.

Nuvolari a dérapé à 2 kilomètres de là ; fortement contusionné, il est transporté à l'hôpital, mais il reviendra sur une civière au quartier des coureurs. Son état n'est pas grave.

Au dernier tour, Faggioli prend la place de second, mais il ne pourra rien contre Chiron qui paraît gagnant de la course.

La pluie tombe plus drue encore.

Franck, à 6 kilomètres, capote, mais n'ayant aucun mal il revient à pied vers les tribunes.

Au vingt-troisième tour, Etancelin abandonne.

Lehoux se ravitaille et continue ; il améliore un peu plus tard sa position. Aucun changement sérieux n'intervient dans les derniers tours.

Le Français Chiron reçoit une vibrante ovation lorsqu'il franchit la ligne d'arrivée. Sa science de conducteur et son sang-froid lui ont valu une magnifique victoire. Il inscrit son nom au palmarès du grand prix d'Espagne.

Il est chaleureusement félicité par M. Zamora, président de la République ».

#### Le classement général

1. Chiron (Alfa-Roméo), fait 519 km. 450, en 3 h. 50' 57" ;
2. Faggioli (Alfa-Roméo), 3 h. 55' 22" ;
3. Lehoux (Bugatti) 4 h. 12' 50" ;
4. Varzi (Bugatti) 4 h. 14' 14" ;
5. Vimille (Alfa-Roméo), 4 h. 15' 57".