

# STADIUM



Fot. Branger

**HEMERY**  
ganador del Gran Premio de Francia

Gerente:  
Francisco de Moxó  
Director:  
Ricardo Cabot  
Redactor Jefe:  
J. Elías y Juncosa  
Secretario de Redacción:  
Rogelio Martí  
Reporters Gráficos:  
F. Sans de Gabilondo : J. M. Sagarra  
y P. Kaiser  
Administrador:  
Juan Suñé

# STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS  
Y SOCIEDAD

APARECERÁ LOS DÍAS 1 Y 15 DE CADA MES

Número suelto : 20 Cts.

Suscripción:  
Un año . . . 5 ptas.  
Seis meses. 3

Para anuncios y artículos de propaganda especial ver tarifas

Oficinas:  
Bilbao, 205, 1.º  
Barcelona

Despacho:  
De 12 á 1 y de 3 á 4

Para obtener **Automóviles de ocasión**  
en buenas condiciones

Para conseguir la venta de  
**Automóviles usados**

Rech Condal, 8 y 10 : BARCELONA

Relación con toda España

## ¡AUTOMOVILISTAS!

Después de los éxitos obtenidos por los buenos resultados de los Neumáticos, debido á su gran resistencia y haber aumentado considerablemente su producción con maquinaria de la más moderna, los

# PNEU-KLEIN

PARA AUTOMÓVILES

se venden en España á los

**MISMOS PRECIOS QUE EN EL EXTRANJERO**  
habiendo solamente la diferencia del cambio de moneda

**CALIDAD SUPERIOR GARANTIZADA**

**FABRICACIÓN PERFECTA CON MATERIALES INMEJORABLES**

Pídanse precios á

**G. KLEIN : Princesa, 61 : BARCELONA**  
PROVEEDOR DE LA REAL CASA

## Sección Varía

### La táctica en el Foot-ball

Es preciso distinguir los dos aspectos bajo los cuales puede ser estudiado el Foot-Ball, ó sea : considerado como ejercicio fisicoeducativo y como deporte atlético.

El Foot-Ball como elemento pedagógico y de cultura física, es sin disputa alguna el mejor y más completo de los deportes. En su práctica, pónense en juego, sin esfuerzo aparente y sin la enervante monotonía rítmica de la gimnasia, todos, absolutamente todos los músculos del cuerpo. Los movimientos adquieren, instintivamente, vivacidad y rapidez, la vista se aguza y la inteligencia, aun cuando muchos crean lo contrario, está sometida á un ejercicio activísimo, pues no en balde, se ha llamado al Foot-Ball el ajedrez de los deportes.

Los jóvenes y aun los niños, curtidos por el sol y atesados por el viento, practican jugando al aire libre la mejor y más eficaz gimnasia. Los cuerpos antes encorvados, de pechos hundidos, de estrechas espaldas, de débiles miembros y poco resistentes pulmones, adquieren paulatinamente y sin fatiga, vigor y armonía estética, convirtiéndose en hombre robusto, apto para las luchas de la vida, al adolescente enlenque, recién salido del colegio, donde practicó una gimnasia inútil, la mayor parte de las veces, divorciada del todo, con la higiene y el sentido común.

Naturalmente que sería craso error el decir que á todos conviene la práctica del Foot-Ball, pero ¡son tan escasas las excepciones! Aparte de los enfermos del corazón, médula y alteraciones nerviosas, puede decirse que el Foot-Ball es conveniente en alto grado á la juventud masculina.

Pero es preciso, y esto es de una inmensa importancia, sobre todo para los jugadores de poca edad, practicar el juego bajo un acertado plan, pues obrando sin método, todas las ventajas pudieran trocarse en inconvenientes.

A continuación damos algunas reglas que han de ser altamente beneficiosas para los principiantes.

1.<sup>a</sup> Es sumamente peligroso, sobre todo en los comienzos, dedicar al juego muchas horas diarias. Hay que comenzar poco á poco, aumentando paulatinamente el espacio de tiempo.

2.<sup>a</sup> Es regla precisa é ineludible el retirarse del campo de juego tan pronto como se sientan los primeros síntomas de fatiga. Es un error creer, en cualquier ejercicio atlético, que cuando el músculo se fatiga es cuando se desarrolla.

3.<sup>a</sup> No debe nunca jugarse poco ni mucho en traje de calle. El vestido de juego más recomendado bajo los puntos de vista higiénico y práctico es el siguiente :

Pantalón de franela corto hasta 2 ó 3 centímetros por encima de las rodillas, sin botones ni hebillas de clase alguna; cinturón de cuero, también sin hebilla ó una faja; camisa de franela ó jersey, de ancho cuello, manga corta y algo abierta por el pecho. Nada de gorras ni casquetes, ó cuando más un sombrero blanco de hilo que proteja el cogote de los rayos caniculares.

Medias de lana gruesas, y nada de defensas de caña ni rodilleras; zapatos exprofesos con tacos, guarda tobillos y plantilla de corcho ó goma roja.

Los porteros podrán usar muñequeras de cuero y guantes á propósito, pero sería conveniente (teniendo siempre en cuenta que hablamos del Foot-Ball como ejercicio higiénico) que se acostumbraran á jugar con las manos libres.

4.<sup>a</sup> Después del juego es preciso cambiar del todo la ropa puesta. Es absolutamente antihigiénico ponerse el traje de calle encima del traje de juego.

Séquese el cuerpo con una recia toalla y lávese luego ó tómese una ducha fría según la estación y clima.

5.<sup>a</sup> Hay que saber escoger el puesto que en el juego conviene á cada uno según sus condiciones físicas. Muchos casos se dan de que una elección disparatada malogre los frutos del ejercicio.

Así por ejemplo, nunca debe jugar en la puerta un individuo de temperamento nervioso pues la tensión que en ella se sufre le sería perjudicial. Debe reservarse el cargo para los que se fatigan fácilmente y en general á todos cuantos no convenga un prolongado ejercicio. El cargo de defensa tampoco cuadra á un carácter nervioso é impaciente. Para los de medio y delantero precisa gran resistencia y buenos pulmones.

Como complemento á estas reglas, debemos añadir que un entrenador celoso de su misión y teniendo siempre presente que tiene á su cargo la regeneración de muchos cuerpos jóvenes, puede obrar milagros.

Tratado ya el Foot-Ball como ejercicio higiénico, continuaremos estudiándolo como á sport atlético, sin disputa alguna el mejor entre los mejores.

En el primer caso, atentos sólo al desarrollo de los jugadores, se prescinde de la esencia del juego. Mientras se haga músculo el que se logren goals es lo de menos.

En el segundo caso la cuestión hay que tratarla bajo un aspecto totalmente distinto. Damos ya por supuesto, que el footballista que lucha en primeros equipos, que se disputa campeonatos, en una palabra, que lucha para vencer, posee las condiciones requeridas, como son vista, resistencia, fortaleza, agilidad é inteligencia.

Pero es indudable que hay una infinidad de jugadores, algunos de ellos notables, que teniendo

muchas por no decir todas las condiciones para el juego, no sacan del mismo todo el provecho que podrían.

Así vemos muy á menudo jóvenes jugadores que son una halagadora esperanza y envejecen en el juego sin haber dado el fruto prometido.

¿A qué se debe ello? Débese á la falta de *teoría*, elemento indispensable para los que del juego quieren obtener honores, nombre y el pleno convencimiento de su valía.

La teoría en todas los sports sirve para aumentar en un cincuenta por ciento el resultado de los esfuerzos verificados. A tratar del Foot-Ball teórico, hemos dedicado ya varios capítulos, concluyendo el presente con el estudio de las tres condiciones absolutamente indispensables que deben reunir los footballistas todos, ya sean novatos en el deporte, ya sean reconocidos campeones.

La condición primera, ineludible en todos los casos, es la *disciplina*, sin ella el Foot-Ball no es posible: el juego resulta antipático y propenso al apasionamiento. Carece en una palabra de la brillante labor mental que le coloca en el primer lugar entre los deportes.

Todo jugador, al figurar en un equipo, debe prescindir en absoluto de su personalidad y por lo tanto debe sacrificar muchas veces un éxito personal ante una jugada de conjunto.

Todo el equipo ha de constituir teóricamente un solo jugador. Atentos siempre á las indicaciones del capitán, la voz de éste es la única que debe resonar en el campo. Un perfecto entrenamiento consiga anuar las voluntades y las intenciones, dando un conjunto homogéneo y uniforme, sin nerviosismos ni juego personal alguno.

Nada hay tan perjudicial para un team, como un jugador codicioso. Esta regla deberían tenerla siempre presente todos los footballistas.

Otra de las condiciones precisas es la *sangre fría*. Nunca debe un equipo, y al decir un equipo nos referimos á cada jugador por sí y á todos en conjunto, llegar á lo que vulgarmente se llama «perder la cabeza».

Téngase presente que el bando que ante el contratiempo de un goal ó una mala jugada se desmoraliza, fatalmente es vencido. En cambio una mayor serenidad y un supremo esfuerzo puede llevarle á la victoria. La sangre fría del capitán y la disciplina de un equipo se ponen á prueba en estos casos.

Habiendo estudiado ya la táctica en general, así como el ataque y defensa, en nuestro próximo número nos ocuparemos de cada lugar del juego por sí, comenzando por el de *goal-keeper*.

HANS



## La Natación

(Continuación)

El *«side stroke»*. — La natación, por el sistema que hemos estudiado (*«breast stroke»*), tiene el inconveniente para los trayectos de larga duración de fatigar mucho las músculos del cuello, por efecto de la necesidad de mantener la cabeza levantada, y como dijimos, el de ser poco rápido por presentar el cuerpo en el agua una máxima resistencia al avance. Nadando de costado (*«side stroke»*) desaparecen estos inconvenientes. El cuerpo presenta una resistencia mínima, los movimientos son menos forzados y la cabeza, descansando á nivel de agua, esta exenta de toda tensión fatigosa.

Es indiferente nadar sobre el costado derecho que sobre el izquierdo, pero es necesario aprender á hacerlo en ambas formas, con objeto de descansar á intervalos, poder explorar el mar en toda dirección y poder sortear las corrientes y resacas. Estudiaremos el *«side stroke»* suponiendo que el nadador avanza sobre el costado izquierdo, manera la más corriente, por ser el brazo derecho el de uso más fácil en general. El movimiento se descompone en tres fases: golpe de pierna (*«legkick»*), golpe de brazo propulsor (*«upper arm stroke»*), y golpe de brazo sustentador (*«under arm draw»*).

Así como en el antiguo sistema de natación, las piernas contribuyen en todo en el avance, en el *«side stroke»* su papel es secundario, pues se reduce á una serie de contracciones alternas, fáciles de aprender. La planta del pie debe permanecer normal á la corriente y una vez el golpe dado, deben reunirse las piernas. El golpe de brazo debe darse como un golpe de remo. Desde el punto de partida se levanta el brazo en alto y se le hace describir una semicircunferencia hasta que la mano toca al muslo, retornando á la posición inicial.

El brazo izquierdo tiene por misión equilibrar los golpes del brazo derecho y piernas que por no efectuarse en la dirección general del cuerpo tienden á hacer bascular el busto, sobre todo al retorno á la posición de salida. Cuando el golpe de brazo está dado, arqueando el codo y apoyando en el agua la palma de la mano hay que aproximar esta al pulmón izquierdo y entonces con la mano extendida para cortar el agua, proyectar el brazo para encontrar de nuevo la posición inicial.

Es conveniente advertir, que siempre la posición general del cuerpo no es por completo sobre un costado, sino ligeramente reclinada sobre el pecho. Falta tan sólo coordinar los tres movimientos para nadar correctamente. El cuerpo ha de estar sumergido á flor de agua, siendo la espalda superior



FIG. 1



FIG. 2

el único punto que debe emerger. El propio cuerpo sirve de auto regulador, pues si se sumergen los pies es que las piernas están demasiado altas, y si las manos es que estas están demasiada bajas.

Cuando se está familiarizado con la cadencia de movimientos se avanza rápidamente y sin fatiga.

Este modo de nadar es el más á propósito para recorrer grandes distancias.

En la práctica el (*side stroke*) ha sido modificado varias veces, con objeto de obtener mayores velocidades. La modificación más conocida es la que se ha popularizado con el nombre de *over arm stroke*, universalmente empleada en todos los concursos de natación.

Consiste en hacer coincidir los movimientos propulsores de brazo y pierna: es decir, reunir en dos tiempos lo que se hacía en tres. Su descomposición es la siguiente: al mismo tiempo que las piernas se contraen, el brazo propulsor sale del agua, y se dirige hacia la cabeza describiendo una elegante curva, y el brazo sustentador se repliega sobre el cuerpo (fig. 1).

Dando entonces un vigoroso golpe de pie, y un golpe de brazo motor, violenta al unisono, el cuerpo, bajo el impulso de esta doble impresión da un extraordinario avance, debiéndose entonces adelantar rápidamente el brazo sustentador, volviendo entonces á la posición inicial (fig. 2). Pueden resumirse las movimientos del *over* en:

1.º Contracción general de los miembros motores.

2.º Extensión brusca de los mismos. Puede también nadarse el *over* sin sacar las manos del agua, pero este sistema es menos rápido. En este caso se reemplaza la rotación del brazo propulsor, fuera del agua, por una rotación de algunos centímetros bajo el agua un plano horizontal (fig. 2).

Los buenos nadadores de velocidad, obtienen gran partido de la cabeza, en el *over* que les sirve de quilla para abrir paso al cuerpo en el agua: debe evitarse, y en ello la práctica es maestra, los desequilibrios y la rotación del cuerpo. Por lo demás el *over* es sencillísimo y da excelentes resultados.

REDDY



## CURIOSIDADES SPORTIVAS

### Lord Byron y la travesía del Helesponto

De sobras es conocida la figura del gran poeta inglés. Su musa cínica y excéptica, su carácter aventurero y audaz, su campaña de Grecia, su cojera, su «D. Juan». Pero es desconocido y casi ignorado como sportman. Lord Byron, á quien su defecto físico privó de practicar varios sports, lo cual lamentó repetidas veces en sus obras, fué un consumado nadador, uno de los más esforzados de su época y anotó en su haber grandes proezas.

Suscitóse en su tiempo una interminable discusión acerca de un bello tema: la travesía del Helesponto, por el enamorado Leandro, cuya *performance* (que mal suena la palabrita entre la leyenda) fué discutida y aun rotundamente negada. Haremos un poquito de historia para el que desconozca la leyenda de los clásicos amores. Leandro, que residía en Abydos, orilla asiática del Helesponto (canal que separa á Asia de Europa) estaba enamorado de una bella y joven sacerdotisa llamada Hero, que vivía en Sestos, orilla europea de dicho estrecho. Dice la historia que el galán cruzaba el canal todas las noches para conversar con su amada, y que le servía de faro, en las tinieblas, una luz que Hero encendía en lo alto de una torre. Pero

una noche, sea porque el viento apagó el improvisado faro, sea porque Hero se olvidara de encenderlo, Leandro fué arrojado por las olas á los pies de su amada. El infortunado amante no había podido luchar á la vez con las ondas y la oscuridad de la noche. Hero, arrojóse al mar, en un arrebatado de desesperación.

Esta es la leyenda. Pasemos ahora á la crítica. Trátase de averiguar si era cierta la proeza de Leandro, es decir, si era practicable la travesía del Helesponto. La discusión era larga y estéril, y los argumentos en pro y en contra se sucedían unos á otros.

Desde Abydos, punto de donde partía Leandro, hasta la ciudad de Sestos, había 30 estadios de distancia, anchura superior á la del canal, teniendo en cuenta que dichas poblaciones no estaban una frente á otra. Era, pues, para muchos un mito, que Leandro pudiera salvar dos veces en una noche esta enorme distancia.

Alegaban otros que Leandro caminaba á pie hasta un promontorio situado frente á Sestos, desde cuyo punto el estrecho medía sólo 7 estadios (1,255 m.) lo cual era ya factible, aun cuando muy difícil. Pero la duda seguía en pie, y mientras unos relegaban al terreno de la fábula los amores de Hero y Leandro, otros afirmaban su posibilidad, referente á la proeza natatoria.

Entonces fué cuando Lord Byron, fiel á su carácter impulsivo, propuso la solución del problema. Lo que hiciera otro hombre, es evidente que podía haberlo hecho el sublime enamorado. El, ú otros, intentarían la prueba, y si lograban atravesar el Helesponto á nado, la leyenda quedaba en pie. En su obra «La novia de Abydos», dice el gran excéptico:

«Teníame aburrido tanta palabrería vana, y tanta discusión de gabinete, y no encontrando mejor medio para dírimir la cuestión, tomé el partido de pasar á nado el estrecho. La discusión se basa en una palabra del viejo Homero. El poeta llama *ilimitado* á un espacio de tiempo que no llega á media milla, como una mujer coqueta mide la duración del tiempo.»

Después de ultimados los imprescindibles preparativos, el día 3 de Mayo de 1810, acometió la empresa acompañado de su íntimo amigo el teniente Ekenhead. En una hora atravesó el estrecho (1,960 m.) en línea recta, llegando ambos en perfecto estado.

Pero la crítica no se dió por satisfecha. Alegó que Byron y su amigo habían salido de Europa para tomar tierra en Asia, nadando á favor de la corriente, al revés de lo verificado por Leandro. Otras muchas razones alegaron para quitar importancia al hecho, á las que contestó Byron, iniciándose otra nueva discusión, más personal y mordaz.

El inglés Turner intentó en 1811 la misma travesía, pero contra corriente, ó sea de Asia á Europa, y á los 25 minutos tuvo que regresar á la playa, completamente extenuado. Ello dió fuerza y argumentos á los que negaban la validez de la demostración del poeta cojo.

Por fin, encontrándose en 1818 Lord Byron en Venecia y cansado de tanta estéril discusión, acometió, junto con el italiano Menegaldo, agregado al consulado de Francia, en dicha ciudad, y también cojo, y otro nadador, cuyo nombre ignoramos, una empresa que había de ser decisiva.

Consistía en partir de la isla de Lido y nadar, boca arriba, todo el tiempo posible, siempre contra corriente, que en algunos momentos era muy impetuosa, mucho más que la reinante en el Helesponto.

Hasta Venecia el terceto nadó de conserva. En dicho punto abandonó Menegaldo y en Rialto, el otro compañero, á causa del intenso frío que se dejaba sentir. Lord Byron salió del agua á las 4 horas de la partida, declarando que á ser menester, se sentía capaz de nadar 4 horas más. La prueba fué concluyente y la posibilidad de la proeza de Leandro quedó demostrada.

Lo que hizo Lord Byron, á pesar de su defecto ¿no podía hacerlo Leandro, joven y fuerte?

El hecho del joven enamorado tuvo muchos

análogos en su tiempo, pero han quedado desconocidos por no ir rodeados de una aureola amorosa. Los fenicios y cartagineses pasaban horas y horas en el agua. En Grecia los atenienses, y particularmente los naturales de la isla de Delos, poseían una singular destreza. Prueba de ello es la frase de Sócrates, al querer descifrar algunos oscuros pasajes de los textos del filósofo Heráclito:

«Para salir de entre tanto escollo, es menester ser nadador de la isla de Delos.»

SPÓRTFILO

## Guía del Sportman

Indicador general de sociedades deportivas, campos de juego, establecimientos dedicados al comercio ó á la industria del Sport, relacionados por orden alfabético de artículos y de sports. — Números impares : **A = F.** — Números pares : **G = Z.**

Suplicamos á nuestros lectores, y principalmente á los industriales interesados en la exactitud de esta GUÍA, nos indiquen cualquier equivocación ú omisión que figure en ella, cooperando así á que sean pronto subsanados inevitables errores.

### GIMNASIOS

BRICALL. — Canuda, 26.

GARCÍA. — Instituto Higiénico-Kinesiterápico. — Gimnasia higiénica, médica y deportiva. — Rambla del Prat, 2, y Salmerón, 137.

GIBERT. — Lauria, 27.

SANTANACH. — Balmes, 6.

SOLÉ. — Montjuich del Carmen, 5.

TOLOSA. — Duque de la Victoria, 3 y 5.

VILA. — Xuclá, 15.

### HÍPICA (Sociedad de)

REAL POLO CLUB Y REAL SOCIEDAD HÍPICA DE BARCELONA. — Terreno de ensayo y oficinas: Calle Provenza, entre Diagonal y Lauria. (N.º 45 del plano). — Campo de carreras y concursos: Carretera de Sarriá. (N.º 4 del plano). — Ir: tranvía Plaza de Cataluña á las Cortes, á Sarriá ó á Vallvidrera por Hospital Clínico, apeándose frente Casa Rabia. — Trayecto: 15 cts.

### KEGELBANN (Locales de)

KURSAAL. — Rambla de Cataluña, 43. — (N.º 28 del plano).

MORITZ. — En los jardines de la cervecería. — Plaza Sepúlveda y calle de Muntaner.

### LAWN-TENNIS (Sociedades de)

L. T. C. BARCELONA. — Secretario: Ernesto Witty. — Pistas: Calle Alfonso XII, esquina á Laforja (S. G.). — Ir: tranvía C. G. Plaza de

Cataluña por Rambla de Cataluña á Plaza Molina; id. por Aribau á id.; ó id. por Rambla de Cataluña á Plaza Constitución (banderas números 16, 17 y 18), apeándose en calle Laforja. — Trayecto: 10 céntimos — (Número 7 del plano).

L. T. C. CATALUNYA. — Secretario: Manuel Tey, Paseo de Gracia, 49, 2.º, 1.ª. — Pistas: Calle de Muntaner, esquina á San Sebastián (S. G.). — Ir: tranvía Plaza de Cataluña á Bonanova por Muntaner; id. á Sarriá por id.; Bilbao á Bonanova por Rambla de Cataluña, ó id. á Sarriá por id. (banderas núms. 6, 10, 7 y 8), apeándose en Muntaner esquina á San Sebastián. — Trayecto: 15 cts. — (N.º 6 del plano).

L. T. C. SPORTVEREIN. — Pistas: Calle Mallorca esquina á Paseo de San Juan. — El tranvía que deja más cerca es el de Horta, apeándose en Roger de Flor, esquina á Valencia. — Trayecto: 10 cts. — (N.º 18 del plano).

L. T. C. DEL TURÓ. — Secretario: D. Carlos Ducasse. — Pistas: en la finca Bertrand, junto al ex-velódromo de la Bonanova. — Ir: Ferrocarril de Sarriá, apeándose en Bonanova. — Trayecto: 15 cts. — (N.º 2 del plano).

### LUBRIFICANTES

SABADELL Y HENRY. — Rambla de Cataluña, 62.

SOC. A. ESPAÑOLA DE LUBRIFICANTES. — Cortes, 672.

VACUUM OIL C.º. — Sucursal española: Cortes, 598.

### MAGNETOS

BOSCH. — Magnetos de alta y baja tensión para autos, motos, aeroplanos, canoas, globos, etcétera. — Handaró hermanos. — Universidad, 11.

EISEMANN. — Para todas las aplicaciones. — A. Fischer. — Rambla de San Andrés, 15 (S. A. de P.).

### MOTOCICLETAS

GRIFFON. — B. Lleys. — Plaza Universidad, 2.  
DURKOPP. — Otto Streitberger. — Universidad, 106.

ALCYON Y GOYRICKE. — J. Casanovas. — Ronda de San Antonio, 39 y 41.

LA MOTOSACOCHÉ. — J. Reynés. — Consejo de Ciento, 431 y 433.

### NATACIÓN (Sociedad de)

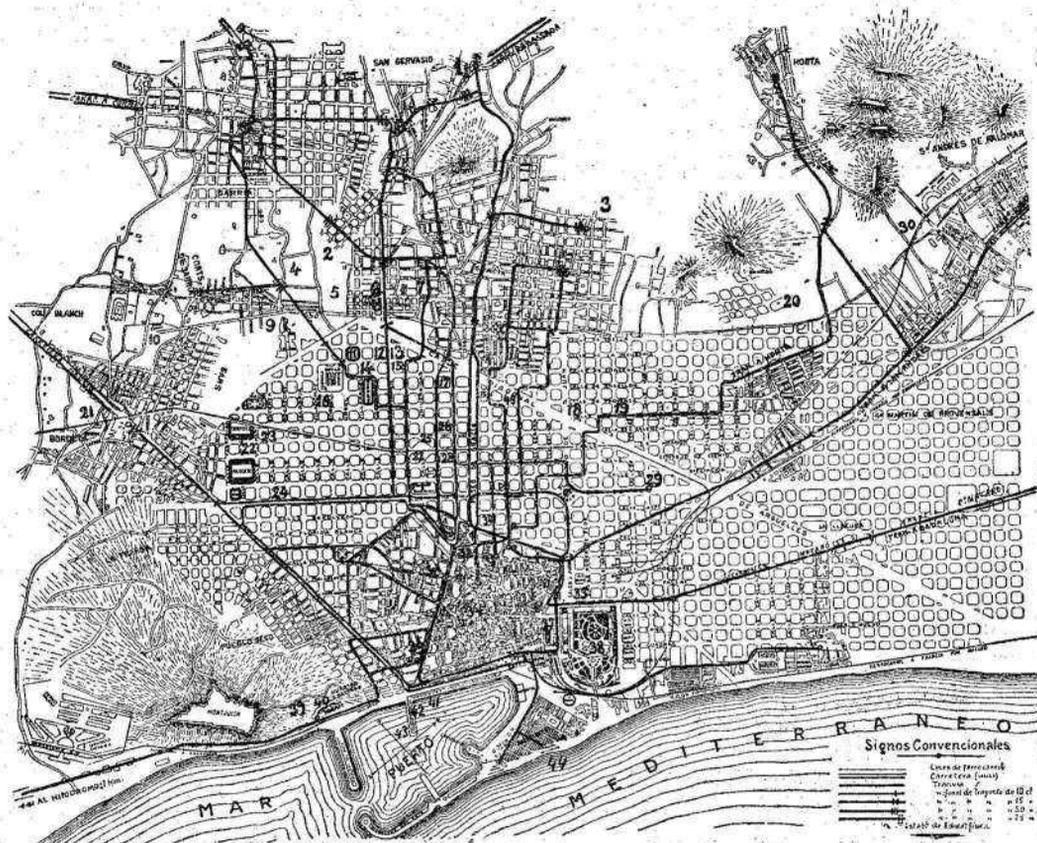
CLUB BARCELONA. — Local de invierno: Baños Orientales (Barceloneta). — Ir: tranvía de San

Antonio á los Baños Orientales (bandera azul con aspas blancas), apeándose al final del trayecto: 10 cts. — (N.º 44 del plano). — Local de verano: Baños de San Sebastián.

### NÁUTICAS (Construcciones de)

R. CARDONA. — Paseo Nacional: Barceloneta. ASTILLEROS BURELL. — Casa Antúnez.

## PLANO SPORTIVO DE BARCELONA



### CORRESPONDENCIAS DE LOS NÚMEROS

1. Campo del F. C. «Suis». — 2. Pistas del L. T. C. del Turó. — 3. Salud Sport Club. — 4. Campo del Real Polo Club. — 5. Campo del F. C. Numancia. — 6. Pistas del Catalunya L. T. C. — 7. Pistas del Barcelona L. T. C. — 8. Campo de la «Secció de Sports» del «C. A. D. C. I.» — 9. Campo del F. C. Provençal. — 10. Campo del F. C. Franco Español. — 11. Campo del F. C. Barcelona. — 12. Campo del C. D. Español. — 13. Campo del S. C. Catalá. — 14. Campo del S. C. University. — 15. Campo del F. C. Continental. — 16. Campo del F. C. Internacional. — 17. Frontón Condal. — 18. Pistas del «Sportverein». — 19. Campo del F. C. Europa. — 20. Campo del S. C. Hispania. — 21. Velódromo de Sans. — 22. Exvelódromo de las Arenas. — 23. Campo del F. C. España. — 24. Beti-Jai. — 25. Trinquete calle Valencia. — 26. Velopista Balmes. — 27. Club Deportivo. — 28. Kegelbann del Kursaal. — 29. Campo del Club B. de Base-ball. — 30. Campo del «F. C. Andresense». — 31. Local del Real Automóvil Club de Barcelona. — 32. Local de la R. A. de Cazadores. — 33. Local y gimnasio del «C. A. D. C. I.» (Secció de Sports). — 34. Centre Excursionista de Catalunya. — 35. Sportsmen's Park. — 36. Local de la R. S. Colombófila y del Tiro Nacional. — 37. Velo pista Parque. — 38. Instalaciones deportivas de la Plaza de Armas. — 39. Polígono de prácticas del Tiro Nacional. — 40. Campo de tiro de la R. A. de Cazadores. — 41. Edificio flotante y emplazamiento del R. C. Náutico. — 42. Local del «R. C. de Barcelona». — 43. Lugar destinado á nuevo emplazamiento del R. C. Barcelona. — 44. Club de Natación «Barcelona». — 45. Terreno de ensayo del Concurso Hípico y Oficinas del R. Polo Club.

## NAÚTICA (Sociedades de)

REAL CLUB DE BARCELONA. — Local : En el muelle de Barcelona, junto al punto de arranque. — Ir : tranvías Circunvalación, Cruz roja, Gracia, Ramblas y otros. — (N.º 42 del plano).

REAL CLUB NAÚTICO. — Local : en el edificio flotante de la Sociedad, emplazado junto a las escaleras de la Plaza de la Paz. — Ir : como al anterior. — (N.º 41 del plano).

## NEUMÁTICOS Y BANDAJES

### I. — Fábricas

PNEU KLEIN. — Carretera Mataró. — Despacho: Princesa, 61. — Neumáticos extra para automóviles, bicicletas y motos.

B. GARRIGA : Calle Nápoles. — Despacho : Rambla de San José, 12.

### II. — Depositarios

BERGONGNAN. — Bandajes, semineumáticos. — B. Ferrer Bittirré. — Paseo de Gracia, 41.

COLIN AINÉ. — Antiderrapants: chapa movable, la más práctica. — Depositario : Aragón, 240.

CONTINENTAL. — Reynard Cils. — Paseo de Gracia, 61.

DUNLOP. — Blanc frères. — Paseo de Gracia, 69.

HUTCHINSON. — Rambla de Cataluña, 64, tda.

KLEIN. — Princesa, 61.

LE GAULOIS. — B. Ferrer Bittirré. — Paseo de Gracia, 31 bajos.

MICHELIN. — Representantes exclusivos en Cataluña. — Biada, Elizalde y C.ª. — Paseo San Juan, 149. — Tel. 3921.

MICHELIN (Stocks). — Abadal y C.ª : Aragón, 239 a 245. — M. Bertrand é hijo : Trafalgar, 50 y 52. — J. Reynés : Consejo de Ciento, 433.

PALMER. — A. Mir Albarrell. — Princesa, 59, pral.

PETERS UNION. — Carbonell y Vilardell. — Comercio, 6 y 8.

POLACK. — D. Montel y C.ª. — Rambla de Cataluña, 101, ent.º.

### III. — Reparaciones

AUTO CORSÉ ANTIDERRAPANTS Y RECHAPAGES. — Aragón, 240.

FRANCISCO CODINA : — Universidad, 11.

MANUEL FERRER MARCET. — Despacho : Calle de la Unión, 3.

GUSTAVO GÓMEZ. — Valencia, 205.

T. PONS SALA. — Balmes, 74.

VULCANIZACIÓN. — Balmes, 67.

## PARQUES DE SPORT

SATURNO PARQUE. — Los Urales, Montañas rusas, Water chut, Patines, Carroussel eléctrico, Tiro, etc. — Plaza de Armas del Parque. — (N.º 38 del plano).

SPORTSMEN'S PARK. — Salón de San Juan, junto al Palacio de Justicia. — Patines, tiro y otras diversiones. — (N.º 35 del plano).

## PELOTA VASCA (Sociedad de)

SOCIEDAD DE SPORT VASCO. — Local y cancha en el Frontón Condal (calle Rosellón esquina a Balmes). — Ir : con cualquiera de los tranvías que pasan por la Rambla de Cataluña, ó con el tren de Sarriá, apeándose en Provenza. — (N.º 17 del plano).

## PERIÓDICOS DEPORTIVOS

BOLETÍN DE LA U. V. E. — T. C. N. — Mensual. — Redacción y administración : Mallorca, 242, 1.º

EL MUNDO DEPORTIVO. — Periódico semanal de información. — Aparece los jueves. — Oficinas : Consejo de Ciento, 383, ent.º

ECO DE SPORTS. — Semanal de información. — Aparece los lunes. — Redacción y administración : Muntaner, 171, 2.º, 2.ª

REVISTA DE LOCOMOCIÓN AÉREA. — Mensual. — Boletín de la A. L. A.

AVIACIÓN. — Revista quincenal. — Redacción y administración : Claris, 62.

EL SPORT. — Revista semanal ilustrada. — Aparece los lunes. — Redacción y administración : Valencia, 194, pral.

SPORTING. — Revista ilustrada semanal. — Dirección, Balmes, 151.

STADIUM. — Revista quincenal. — Oficinas : Bilbao, 205, 1.º

## RADIADORES

COROMINAS. — Ricardo Corominas. — Gran vía Diagonal (Argüelles), 458. — Torrente de la Olla, 45 (Gracia).

## REPRESENTACIONES VARIAS

J. MACAYA. — Aragón, 238.

J. PUIG DE ABARIA. — Ancha, 8.

M. SANTÍN. — Sillines marca *L'inextensible*. — Rambla de Cataluña, 103.

## SEGUROS

L'ASSICURATRICE ITALIANA : Paseo de Colón, 17. — Tel. 1639.

HISPANIA. — Cortes, 651. — Tel. 2075.

## SPORTS VARIOS (Sociedades de)

SALUD SPORT CLUB. — Fuente Castellana, 10. — Foot-ball, Lawn Tennis, Croquet, Billar, etc. — Véase Foot-ball (Soc. de). — (N.º 3 del plano.)

SECCIÓ DE SPORTS Y EXCURSIONS DEL C. A. D. C. I. — Gimnasio, Esgrima, Boxe, Excursionismo, Foot-ball, Pelota vasca, etc. — Local social : Condal, 43. — (N.º 33 del plano). — Campo de foot-ball : Calle Muntaner, esquina a San Sebastián. — Ir : Véase Lawn Tennis (Soc. de) : Catalunya L. T. C.

CLUB DEPORTIVO ESPAÑOL. — Foot-ball, Atletismo, Hockey, Rugby, etc. — Local : Muntaner. Casanova, Industria y Coello. Véase Foot-ball (Soc. de) : Club Deportivo Español.

SECCIÓN DEPORTIVA DEL A. E. P. — Local : Carmen, 30.

## TIRO (Sociedad de)

SOCIEDAD DEL TIRO NACIONAL. — Local : Plaza del Teatro, 6, pral. — Campo de tiro : Polígono de Montjuich. — (N.º 39 del plano).

## TURISMO (Sociedades de)

U. V. E. — TOURING CLUB NACIONAL. — Mallorca, 242, 1.º

ASOCIACIÓN NACIONAL PARA EL FOMENTO DEL TURISMO. — Caspe, 24.

SOCIEDAD «TURISME MARITIM». — Mundial Palace.

# Sección Técnica y Comercial

## Advertencia importante á los industriales

Siguiendo el plan que nos impusimos desde el primer día, de dar la mayor amplitud á esta sección en cuanto las circunstancias se prestasen á ello, hemos decidido ofrecer á nuestros industriales un nuevo servicio que, sobre prestarse completamente gratis, creemos puede serles de gran utilidad para el desarrollo de sus negocios.

Se trata de la creación de un capítulo dedicado al

### Movimiento comercial

en el cual publicaremos cuantos datos y noticias interese á los industriales comunicar al público, por medio de nuestra Revista, sobre fabricación, existencias, ventas y demás transacciones que se realicen en sus establecimientos.

A este apartado seguirá otro de

### Ocasiones

haciéndose en él una relación sucinta de toda clase de artículos y útiles para la práctica de los deportes, que se vendan en buenas condiciones de uso.

Para facilitar este servicio, y queriendo por nuestra parte que sea lo más completo posible, un empleado de nuestra administración pasará por lo menos una vez cada quince días por los garages, establecimientos de automóviles, bicicletas y demás, para recoger los datos necesarios que esperamos nos sean facilitados por los industriales, en interés exclusivo de los cuales instituímos estos servicios.

Hemos de advertir, no obstante, que el trabajo que representa su definitiva instauración, exige que se destine un mayor espacio á esta sección; lo cual nos obligará á aumentar el número de páginas, haciendo con ello un nuevo sacrificio en aras del interés de los industriales favorecedores nuestros. Y como á ésta acompañarán otras reformas, no inauguraremos estos servicios tan pronto como quisiéramos, pero á pesar de ello, podemos asegurar que será muy en breve.



## Interesante para los automovilistas

La C. G. A., cuya gerencia está á cargo de nuestro particular amigo D. A. Mir Albanell, á más de los neumáticos Palmer, ofrece actualmente al público muchos otros artículos de automovilismo á cual más interesante.

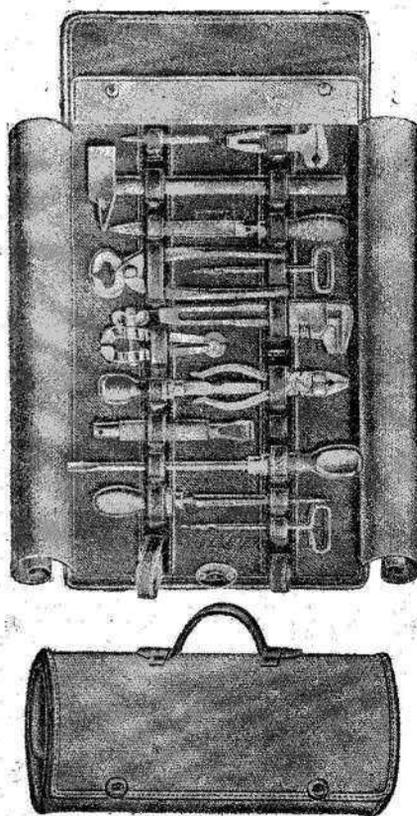
Hoy nos ocuparemos de algunos de los mismos, convencidos de que con ello proporcionamos interesantes datos á nuestros lectores.

### Trousse de utilaje para automóviles. —

Las muchas dificultades con que infinidad de veces tropieza el automovilista para proveer su coche de útiles que sean necesarios y el trabajo que

debe tomarse todo chauffeur cuidadoso antes de emprender la excursión, de revisar si su colección de herramientas está completa, quedan enteramente evitados llevando en el coche las trousse que á continuación daremos á conocer á nuestros lectores.

Estas trousse reportan además muchas otras ventajas, como : facilidad de encontrar en el momento necesario la herramienta de que ha de hacerse uso, medio de llevar en un reducido volumen y poco peso todos los útiles que puedan precisarse, todos ellos adecuados y prácticos, economía por cuanto las pérdidas de herramientas son muy difíciles ya que con un rápido examen de la trousse se echa de ver si echa la reparación se dejó olvidada alguna pieza en la carretera ó en el taller, etcétera, etc.



Trousse núm. 1

La trousse núm. 1 se compone de las 16 herramientas siguientes :

- 1 llave de auto, acero, 20 c/m.
- 1 pequeña llave, acero, 10 1/2 c/m.
- 1 botador, acero, 10 c/m.
- 1 Idem, ídem, 10 c/m.
- 1 lima triangular, 15 c/m., con mango pulido patentado.
- 1 lima media caña 15 c/m., con mango pulido patentado.
- 1 alicates, plano, forjados, 14 c/m.
- 1 tenazas, acero, 22 c/m.



LA "COPA SAMÁ" (210 kilómetros  
2 Julio de 1911)

ha sido ganada por las motocicletas 2 <sup>3</sup>/<sub>4</sub>

**MAGNAT-DEBON**

únicas que lograron terminar el difícil recorrido

Único representante con depósito : PEDRO COLL, Velo-Pista Balmes, Barcelona

AUTOMÓVILES **RENAULT**

AGENTE EXCLUSIVO

ENRIQUE PUJÓ, Diagonal, 440, Barcelona (Teléfono 3798)

— P N E U —  
**PALMER**

DE CUERDAS

Economía, duración, seguridad Princesa, 59, pral.  
BARCELONA



**¡AFICIONADOS  
FOTÓGRAFOS!**

Se construyen y arreglan  
toda clase de aparatos y  
accesorios para la foto-  
grafía, con perfección y  
gran economía

**CASA AGUSTÍ**

Tallers, 50



TALLERES

DE

**FOTOGRAFADO**

DE

M. Gomila

Provenza, 224  
interior



# Ciclos Sanromá

BALMES, 62

## Gran triunfo de la ALCYON

CIRCUITO MATARÓ : 150 KMS. : 30 JULIO 1911

1.º Turismo **Durán** sobre moto **Alcyon 2 HP.**  
2.º Velocidad

Representante : J. CASANOVAS, Ronda San Antonio, 41

## EL CLAVILEÑO

GASOLENO PARA AUTOMÓVILES

DEPOSITARIO EN BARCELONA:

Casanova, 48, 1.º \* Teléfono 2623

### DAMIÁN MARTÍ

Venta al por mayor y detall de pelotas foot-ball y zapatos para el mismo; raquetas y pelotas para el tennis, jerseys, croquet y toda clase de juegos desports

## A. ALIMUNDO Y C<sup>A</sup>

ARAGÓN, 261 : BARCELONA

TELÉFONO 1017

Única casa que vende a mejores precios

Zapatos foot-ball desde 8 pesetas

# Daimler

AUTOMÓVILES SIN VÁLVULAS

Agencia General para España :

S. G. Albertí, S. en C.

Aragón, 289 ; Barcelona

## Bicicletas

Rambla Cataluña, 103

# Santin

# STADIUM

Revista ilustrada de Sports



Fot. Vela

SPORTSMEN ILUSTRES

**D. LAUREANO MIRÓ Y TREPAT**

Diputado á Cortes, Miembro de las directivas de «R. A. C. de C.» y «R. C. B.», á cuyas valiosas gestiones se debe la aprobación definitiva de las obras y emplazamiento del nuevo edificio del «Real Club Barcelona»

## Fiestas deportivas en Mataró

A modo de última hora podemos dar á nuestros lectores un avance de la reseña que en nuestro próximo número dedicaremos á los importantes concursos y fiestas de sports que se han organizado en Mataró, coincidiendo con la Fiesta Mayor y bajo el patronato de la dignísima comisión mixta de Fiestas.

El viernes último, día 28, por la tarde se verificó un gran festival atlético, cuya organización técnica corrió á cargo de STADIUM.

Por ser cosa en la cual somos parte interesada, dejaremos de hacer comentarios, limitándonos á consignar que fué un éxito.

Las primeras pruebas se hicieron con alguna dificultad, á causa de que la curiosidad excesiva del público hizo que este se saliera más de lo conveniente del límite de la pista, invadiéndola poco á poco, hasta el punto de hacer necesaria la intervención de los agentes de la autoridad para mantenerlo en su sitio.

Ganaron primeros premios Balat, Masana, Hodge, González, Fernández, Matas, García, Donday, Batllori y Pons, siendo muy aplaudidos los vencedores de las pruebas celebradas.

El éxito de tarde fué para los señores Balat y Fernández en los asaltos de lucha grecorromana, durante los cuales hicieron verdaderos prodigios de habilidad, de ciencia y de fuerza.

También gustó mucho la carrera de obstáculos, los asaltos de florete y bastón, la lucha á la cuerda y el conjunto gimnástico de mazas, ejecutado bajo la dirección del profesor señor Vila, por alumnos de su gimnasio, que fueron ovacionados al terminar sus difíciles y vistosos ejercicios.

Nosotros hacemos presente á todos los que tomaron parte en la fiesta y que con su presencia y concurso contribuyeron al mayor lucimiento de la misma, nuestro más grande agradecimiento, debiendo expresarlo muy singularmente á D. Jaime Vila, por su cooperación entusiasta rayana en sacrificio, uno más que habrá hecho en favor de la profusión de los ideales de cultura física que en él tienen uno de los más decididos y firmes adalides.

También, finalmente, nuestras gracias y nuestro aplauso á los entusiastas socios del «Sport Mataronés» que con nosotros compartieron horas de pesado trabajo.

\* \* \*

Para el domingo último estaban anunciados dos importantes acontecimientos:

la carrera de motocicletas, la de canots automóbiles y la fiesta marítima denominada Rally-Buoy.

Las carreras de motocicletas que se celebraron por la mañana constituyeron un acontecimiento sin precedentes en la historia del motociclismo español.

Las luchas que en el terreno epistolar han venido sosteniendo por la prensa los partidarios é interesados de diversas marcas, los desafíos lanzados por algunos corredores; la rivalidad que desde la «Copa Samá» se ha avivado cada día más entre las marcas que se disputan la supremacía, todo ha tomado cuerpo con motivo de las carreras de Mataró, y la lucha se presentaba dura y empeñada como pocas veces.

A las 8'35 se dió la salida, faltando solamente el número 13. Con intervalos de medio minuto entraron en carrera todos los corredores, en medio del entusiasmo del público, que era muy numeroso.

La carrera era larga, y el calor verdaderamente sofocante que hacía, la convirtió en una prueba durísima y pesada para los corredores.

Sin embargo se hicieron buenas velocidades, y la carrera en general, fué de las más afortunadas é interesantes que pueden recordarse.

El primero en llegar á la meta fué Legh, amateur inglés, que montaba una preciosa motocicleta *Triumph* que dejó encantados á cuantos la vieron.

El segundo fué Durán, que con una ligera moto *Alcyon* 2 H. P. hizo una carrera espléndida.

Y el tercero en llegar fué Pujol, que con su pequeña *Magnat-Debon* hizo también un magnífico recorrido.

Este era de 150 kilómetros y la clasificación en dos categorías de Velocidad y Turismo dió el siguiente resultado:

*Velocidad*: 1.º Legh, sobre motocicleta *Triumph*, en 2 h. 58 m. 45 s. — 2.º Durán, sobre *Alcyon*, en 3 h. 4 m. 8 s. — 3.º Pujol, sobre *Magnat-Debon*, en 3 h. 25 m. 15 s.

*Turismo*: 1.º Durán, sobre *Alcyon*. — 2.º Pujol, sobre *Magnat-Debon*.

Estaban, además, representadas en esta carrera las marcas *Griffon*, *F. N.* y *Motosacoche*.

Por estar ya compuesto el presente número al terminar esta carrera, no nos es posible dar la información gráfica de la misma, que publicaremos en el número próximo junto con otros detalles de esta prueba, así como también la reseña de la fiesta náutica que se celebró por la tarde.

## Fiesta en el Gimnasio García



*Conjunto de gimnasia sueca, por la sección de niños*

**E**N el «Instituto Kineseterápico», centro importantísimo de cultura física que dirige el profesor Sr. García, celebróse días pasados la fiesta de fin de curso, ante distinguida y numerosa concurrencia.

Por la tarde, celebróse la sesión dedicada á señoritas y niños, los cuales fueron ovacionados por sus conjuntos de gimnasia sueca y belga y sus ejercicios con mazas y barras.

Por la noche, tuvo lugar un festival atlético, entre cuyos números sobresalieron, dos asaltos de lucha grecorromana, salto

de trampolín, lanzamiento de peso, etc., etc., distinguiéndose los Sres. Martínez, Guardia, Morgades, Pérez, Taixó, era, Torrens y señorita Bori, entre otros muchos, cuyos nombres sentimos no recordar.

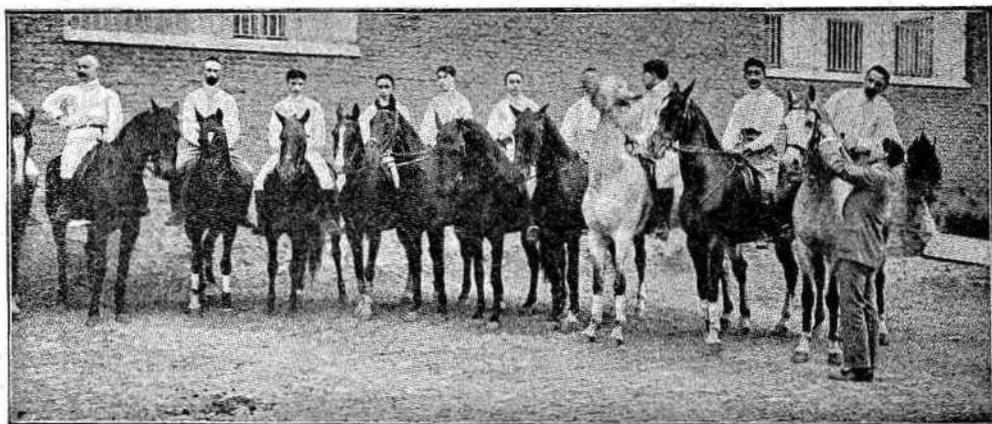
La concurrencia quedó en alto grado satisfecha del resultado de la fiesta, y á los plácemes que dirigió al profesor Sr. García, unimos los nuestros, por haber colocado su local á la altura de los mejores existentes.

Nuestros grabados reproducen dos momentos de la fiesta infantil.



*Ejercicios de barra, por la sección de niñas*

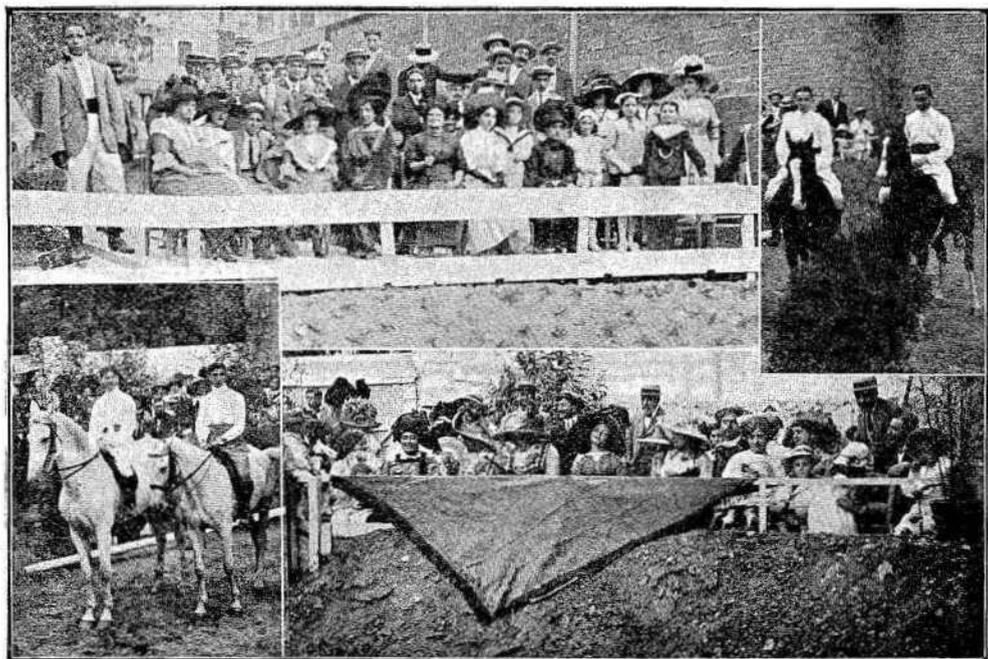
## Hípica : Inauguración de una pista



*Ginetes que tomaron parte en la fiesta*

**E**L Picadero que tiene establecido en la calle de Provenza D. Juan de Lara, tan conocido entre los *sportsmen* devotos de la Hípica, y cuyos servicios y desvelos en pro del fomento del sport de la equitación, han sido siempre tan patentes, acaba de inaugurar un nuevo campo de equitación en un apropiado y bien instalado terreno que ha adquirido al lado mismo de su edificio-Picadero.

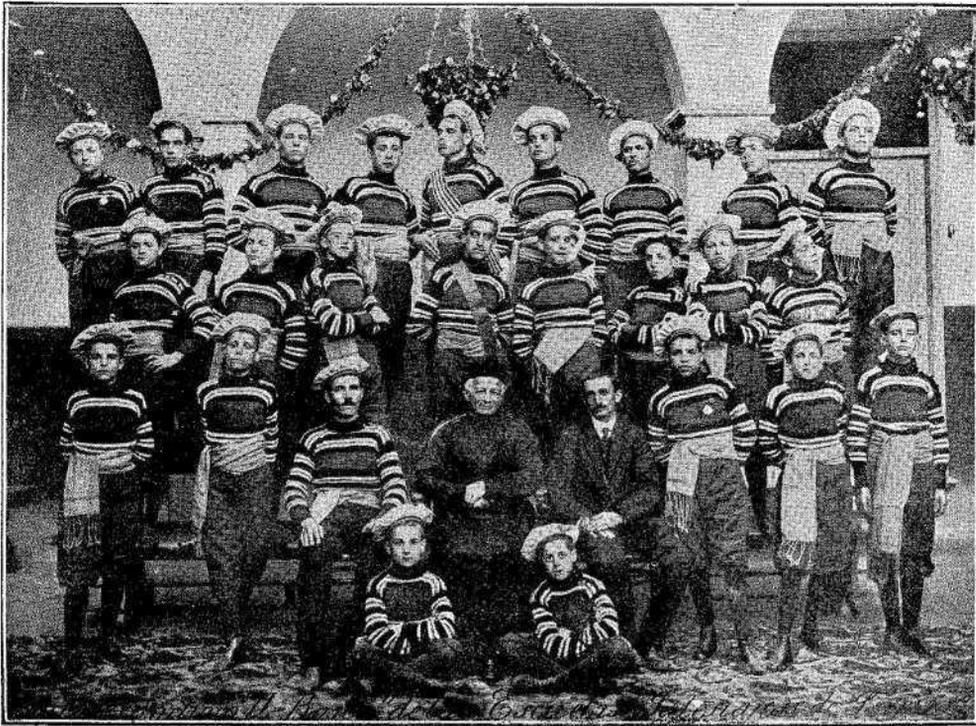
La ceremonia inaugural se celebró hace pocos días con una fiesta lucidísima en la cual tomaron parte gran número de alumnos, los más distinguidos del Picadero Lara, ejecutando diversos ejercicios que hicieron las delicias de la elegante concurrencia que presenció la fiesta. Entre las familias que allí hicieron acto de presencia, recordamos las siguientes : Vidal-Solares, Aldrufeu, Hernández, Ordura, Tasso, Fernández, Tei-



*Detalles de la inauguración de la pista de equitación*

Foto. S. garra

## Fiesta deportiva en el Colegio de los PP. Salesianos



Grupo gimnástico «Dom Bosco»

xidor, Corrons, Sitges, Vilardell, Cert, López, Oller, Baguer, Rosillo, Tupini, Fernández, Doménech y otras.

Se efectuaron pruebas de obstáculos, quedando primero D. Federico Plaja, y segundo D. Ramón Fernández.

A continuación se empezó el bonito juego de la Rosa, que dió ocasión á que se lucieran especialmente los Sres. Vilardell y Laporta, y más tarde se corrió la Prueba Lara, que fué ganada por D. R. Fernández.

En los demás ejercicios distinguieronse los señores Meyerhoff, Jorge, y Roldós, siendo todos muy aplaudidos y felicitados.

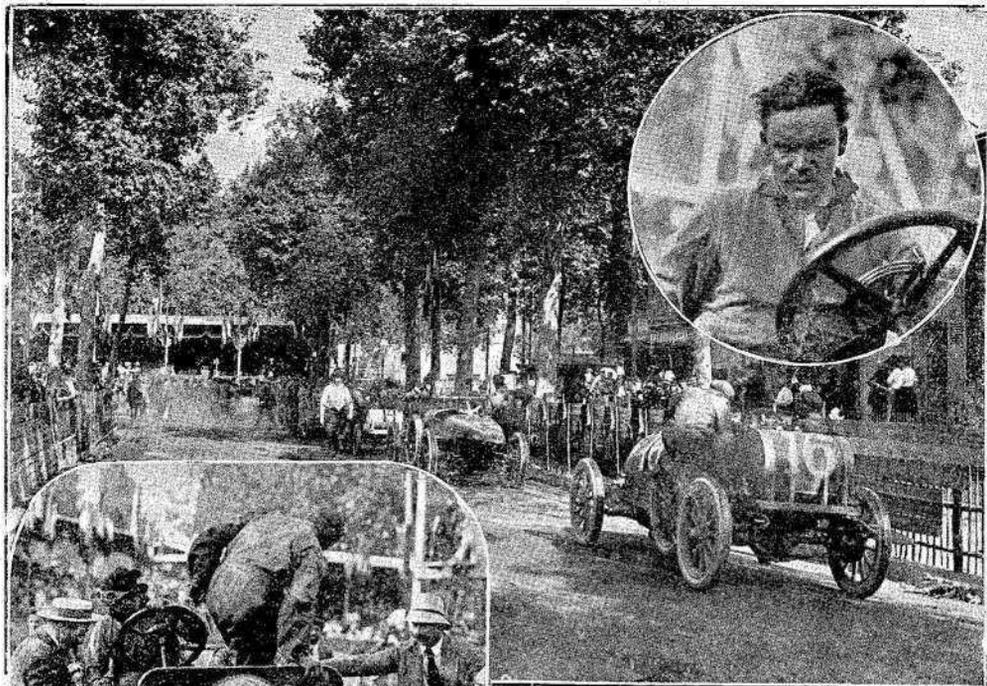


**H**AY en las Escuelas de Artes y Oficios de Sarriá un floreciente círculo deportivo «Dom Bosco» que el 16 de pasado mes de Julio, ante numeroso público, celebró su tercer festival de educación física. Nacido y crecido bajo los auspicios de los PP. Salesianos, nos aventuramos á declarar que hoy día compite con los mejores centros de la capital en su género. Lo forman jóvenes artesanos de 14 á 18 años de edad que, sacrificando sus recreos, se re-

únen cada día bajo la dirección de un profesor salesiano, ejercitándose en juegos de paralelas, barra fija, anillos, apoyos Baunman, saltos con pértiga y á lo largo, etc., etc. ¡Como encanta y admira ver la habilidad y maestría con que trabajan en las paralelas, barra fija y demás aparatos! En sus movimientos se ve que dominan el aparato haciendo juegos de fuerza y agilidad que admiran aún los más entendidos en esta clase de sport. Pero en lo que más se distinguen es en los ejercicios de conjunto, formando variadísimos juegos, cuadros, evoluciones y marchas que arrancan siempre calurosos y entusiastas aplausos. El último cuadro plástico en conjunto del 16 de Julio fué de tanto agrado que el público prorrumpió en frenética y prolongada ovación.

¡Cuánto puede la buena voluntad, la constancia de estos jóvenes y el auxilio de maestros tan buenos y hábiles como son los salesianos! Ojalá que estos círculos de gimnasia se multipliquen más y más con tanto provecho de la juventud, pues la gimnasia bien entendida refuerza el cuerpo, alivia el alma y prepara soldados á la patria.

## Automovilismo : Gran Premio de Francia



*Hemery, vencedor de la carrera, sobre coche Fiat.  
Vista general de la salida*



*Hemery, después de llegar á la meta*

EL día 23 del corriente corrióse en el circuito de la Sarthe (12 vueltas : 636 kms.) esta gran prueba de velocidad organizada por el «A. C. de la Sarthe et de l'Ouest».

Había veintiún corredores inscritos, pero á la salida se presentaron solamente catorce. La carrera fué en extremo accidentada, siendo innumerables las penas que sufrieron los vehículos durante la misma, como lo prueba el hecho de que de los catorce corredores que salieron de la meta, uno solo, el vencedor, terminó la carrera.

La clasificación final fué la siguiente :

1.º *Hemery*, sobre *F. I. A. T.* en 7 h. 6 m. 30 s., 91 km. 265 m. á la hora.

2.º *Cherbuy*, sobre *Bugatti*, 10 vueltas en 7 h. 16 m. 50 s.

Foto Branger

3.º *Gabriel*, sobre *Rolland-Pilain*, 9 vueltas en 8 h. 4 m. 38 s.  $\frac{3}{5}$ .  
4.º *Leduc*, sobre *Côte*, 8 vueltas en 6 h. 19 m. 33 s.

La clasificación por categorías fué como sigue :

*Categoría libre.* — 1.º *Hemery*.

*Categoría 110/200.* — 1.º *Cherbuy.* — 2.º *Gabriel*.

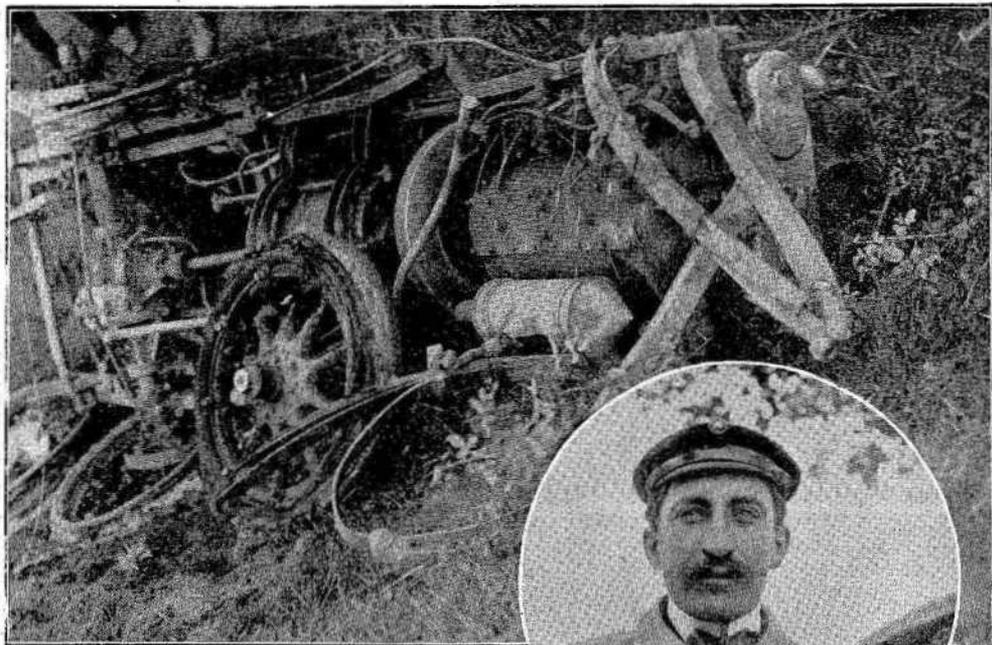
*Criterium de coches ligeros.* — 1.º *Leduc*.

La carrera, aparte los incidentes desgraciados que en ella se registraron, fué provechosa en enseñanzas, y, según afirma unánimemente la prensa francesa, será causa de que se corrijan, en distintas marcas, pequeñas pero esenciales deficiencias mecánicas que esta vez las han distanciado del éxito.

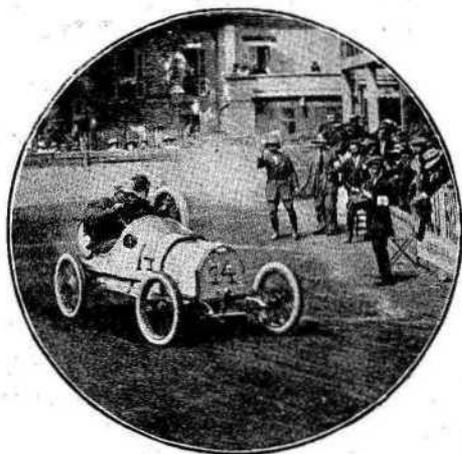
\* \* \*

Dos víctimas ha causado esta carrera. La muerte del corredor *Fournier*, que sobre máquina *Corre*, fué el primero en salir de la meta, y su mecánico. Los dos encontraron la muerte á pocos kilómetros de *Poutliene*, á causa de haber sufrido una avería del vehículo, que le produjo un vuelco terrible.

## G. P. F. : El accidente de Fournier



*El coche de Fournier, tal como quedó después del accidente*



*Cherbuy, que llegó 2.º sobre coche Bugatti, pasa frente á las tribunas*

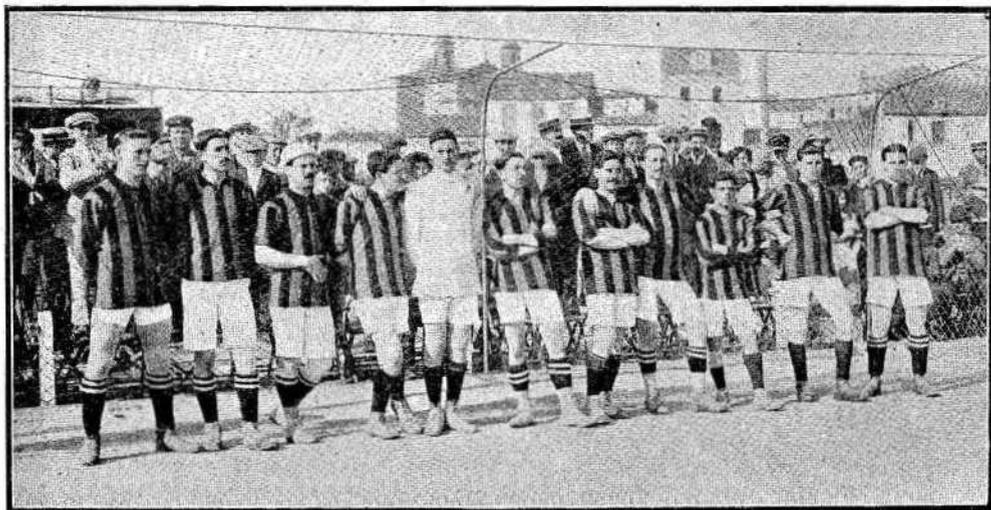
Fournier murió en el acto, á causa de la fractura del esternon y del temporal. y el mecánico Louvel, joven amateur, que tomaba parte en la carrera como un viaje de placer, murió unas horas después en el hospital.



*Gabriel, sobre Roland Pilain, 3.º de la clasificación*

Fot. Francor

## Foot-ball : El "C. D. E." en la Coruña



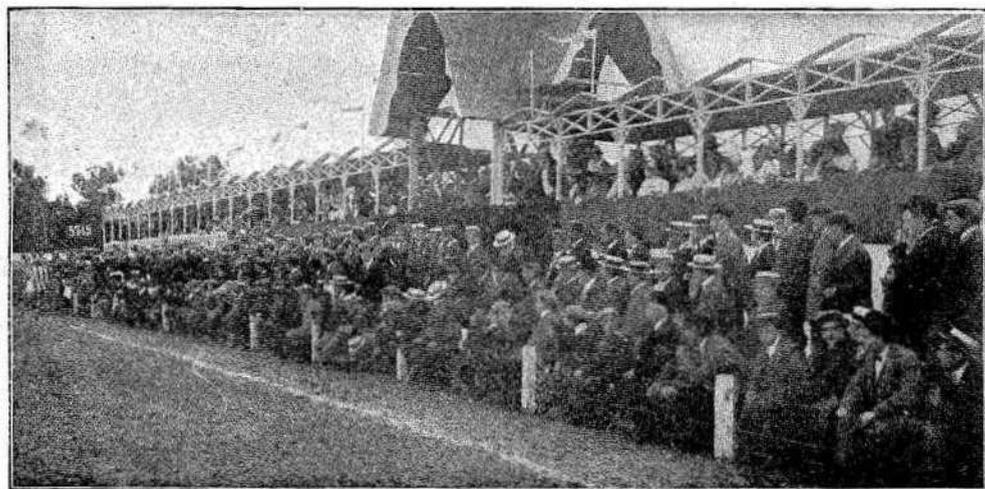
*Primer Equipo del «R. F. C. Coruña»*

LA reciente excursión del «C. D. Español» á la Coruña, ha sido un éxito para este Club, no precisamente por el resultado favorable ó adverso que con suerte desigual ha tenido en los partidos jugados con el primer equipo del «Real Club Coruña», sino muy particularmente por la simpatía con que los jugadores del «Español» fueron acogidos por sus compañeros coruñeses, que no cesaron de prodigarles todo género de agasajos y obsequios, de los cuales han venido muy satisfechos nuestros compatriotas, que no tienen palabras para expresar su agra-

decimiento á conducta tan noble y caballerosa como la observada para con ellos por los footballistas coruñeses.

Los partidos, celebrados en el campo de Monellos, revelaron una gran igualdad de fuerzas entre los bandos contendientes, aunque por ciertos detalles de la lucha y por los resultados logrados, puede afirmarse que los nuestros jugaron alguna ventaja.

La impresión que nuestros jugadores sacaron de la valía del equipo coruñés fué en extremo excelente, reputándolo como uno de los más fuertes de la península.



*Aspecto de las tribunas durante la celebración de un partido*

## El «C. D. E.» en la Coruña



*El «Coruña», atacando en el campo del «Español»*

Asimismo, sin excepción, toda la prensa de la Coruña, expresó en halagueños términos su admiración por el juego de los footballistas barceloneses, los cuales fueron repetidas veces y con justicia ovacionados, especialmente el veterano Hooek, que estuvo insuperable en todos los partidos y los notables delanteros Hodge, Gibson y Allack.

Lo mejor de la buena sociedad coruñesa, acudió á presenciar estos partidos, viéndose entre la concurrencia infinidad de damas de las más distinguidas familias, siendo de notar entre estas, las del capitán general de Galicia D. Amós Quijada, del Alcalde y comandante de Marina.

Los jugadores barceloneses durante su estancia en la capital de Galicia, fueron objeto de cariñosas muestras de afecto, y de continuos obsequios, por parte de sus compañeros del «R. C. Coruña», habiéndose celebrado en su honor un banquete al que asistieron más de 300 comensales, en el que

se exteriorizó una vez más la fraternidad entre los comensales.

También la Sociedad Gallega *Oza Coruña*, quiso tomar su parte en esta serie de agasajos, y organizó una excursión á la «Villa Betanzeira» que resultó muy agradable.

El equipo del «C. D. E.», regresó muy contento de la expedición realizada, y encantados de la amabilidad y galantería del Club Gallego, y en particular de los señores don Laureano Martínez, Presidente del «Coruña», Peña, Prego, Pombo, Broad, Zarza, Franco Caballero y otros, que lograron hacer de esta expedición una gesta inolvidable para el «C. D. Español».

Felicitemos á dicha sociedad por el éxito de su excursión, primera de la serie que con muy buen acuerdo tiene en proyecto emprender por distintas regiones, con objeto de estrechar lazos y conquistar amistades entre los clubs españoles de football.



*Equipo del «C. D. Español», que ha jugado varios partidos en Coruña*

## Inauguración de "La Rabassada"

El día 20, ante nutrida representación de la prensa barcelonesa y escogido número de invitados, inauguró la acaudalada sociedad «La Rabassada» sus nuevos edificios, que, destinados á casino de recreo y parque de sports, ha levantado en el pintoresco lugar donde se alzaba antes modestamente el hotel restaurant de dicho nombre.

Un tranvía eléctrico, construído expresamente por la empresa, y un continuo servicio de automóviles, en combinación con el Funicular del Tibidabo, conducen al visitante hasta los umbrales del edificio de «La Rabassada» que, como visión fantástica, surgen de entre los frondosos bosques de pinos, ofreciendo al visitante una agradable impresión de belleza.

La característica de las instalaciones es la esplendidez, de la cual dan al lector un pálido reflejo nuestros grabados. Nada se ha regateado para hacer agradable al visitante su estancia en el local, y para que el turista, al penetrar en su recinto, no eche de menos, la suntuosidad de los grandes casinos europeos.

El edificio destinado á Restaurant y Casino, es de una grandiosidad y esplen-

didez extraordinarias. Allí hay espaciosos salones, concierto, music-hall, y todo cuanto puede exigirse á un establecimiento de primer orden, dentro de su categoría, tanto como se ve en los grandes casinos de mayor renombre universal, y hasta más, pues pocos sitios podrán ser tan apropiados para un edificio de esta índole, y pocos podrán darle tanto relieve como el pintoresco valle donde se encuentran enclavadas las instalaciones de «La Rabassada».

Además, al aire libre, entre aquel hermosísimo paisaje, se han construído gran número de pabellones dedicados á varios de estos atractivos deportes tan en boga en las ciudades americanas, y que por las emociones que producen, sin peligro alguno para el que las prueba, son verdaderamente deliciosos.

Algunas de estas atracciones, como las montañas rusas, el water chutte, aleys bowling y casa encantada, han quedado ya abiertas al público, pero hay muchas otras que se irán abriendo poco á poco, pues falta terminarlas todavía.

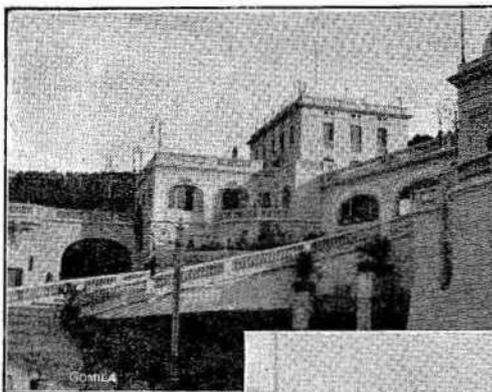
Sin embargo, no deja de poderse apreciar lo que será «La Rabassada» cuando esté del todo terminada, precisamente por lo



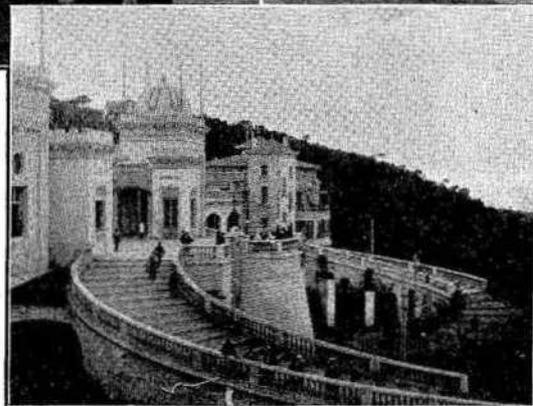
*Entrada principal del establecimiento*

Fot. Martí

## Inauguración de "La Rabassada"



*Vistas del edificio, construido por la Sociedad «La Rabassada», que acaba de ser inaugurado. Por ellas podrán formarse idea nuestros lectores de la magnificencia y suntuosidad de los edificios y pabellones que se alzan ahora entre el macizo verde del bosque de pino,*



*de la impresión de riqueza y grandiosidad que producen al visitante esas espaciosas terrazas y amplias escaleras que se ven en las fotografías y del buen gusto que resplandece en todas las instalaciones, que acaban de abrirse, para solaz y recreo del gran mundo*

que es con lo que ahora hay en disposición de funcionar.

Los planos del edificio son debidos al arquitecto francés Mr. Lechevalier, á cuyas órdenes han trabajado: el ebanista A. Segarra; los cerrajeros Rafael Costa, de Barcelona y José Vilarasau, de San Cugat del Vallés; los carpinteros Andet y Santandreu; por yeso Vicente Ramos; la casa de lampistería de la viuda de Molinari; la de vidrios de Buixeres y Codorniu; los hermanos Reverter por los estucados; la casa Sauret para todas las instalaciones de sanidad; el marmolista Emeterio Costa; Doménech, los metales; la casa Magori y Andreu, las tuberías de hierro; la de Orsola Solá y C.<sup>a</sup>, las baldosas; Juan Bonet, los muebles; la A. E. G., la electricidad; Santamaría, la tapicería y catifas; la casa Mans, Comas y Marsal, cristalería y porcelana, etc.

Al acto de la inauguración precedió un banquete, que se celebró el día antes en los propios salones de la Rabassada, al que asistieron más de 300 comensales, entre los que figuraban el Sr. Rodó, alcalde de Sant Cugat; el representante de la empresa, señor Sabadell; el presidente acidental de la Audiencia, Sr. Martín Cereceda; el rector de la Universidad, Dr. Bonet, y personajes tan significados en la política catalana

como los Sres. Rahola (D. Federico), Calvet (D. Eduardo), Alegre, Pelfort, varios concejales de Barcelona, propietarios, industriales, etc., etc.

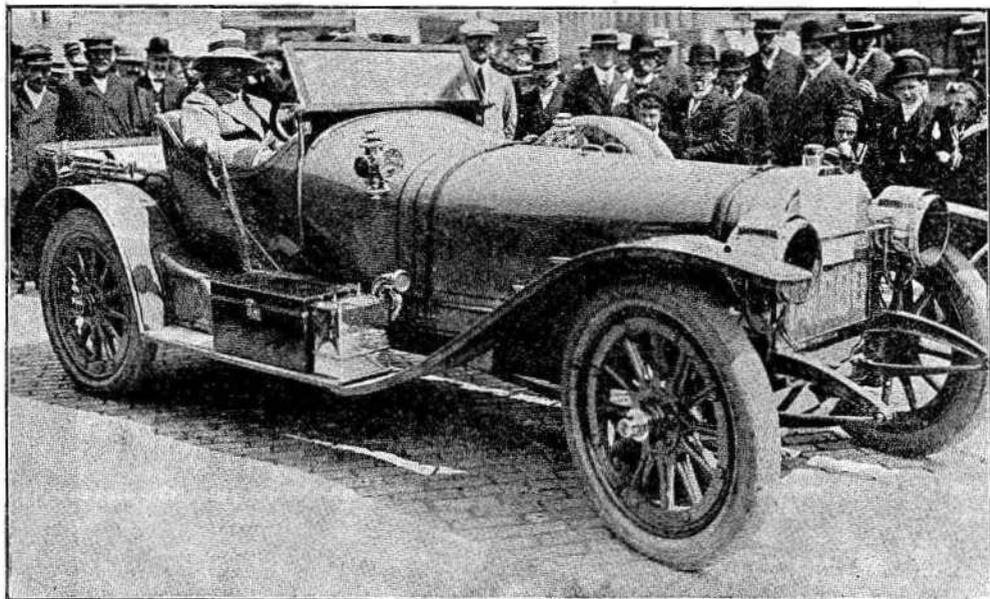
Al finalizar el banquete se pronunciaron entusiastas brindis, expresivos todos del deseo de que la empresa de «La Rabassada» obtenga el éxito que su grandioso esfuerzo merece.

No nos detenemos hoy en dar detalles de las instalaciones deportivas de la Rabassada, pues, dada su variedad é importancia, les dedicaremos en números sucesivos el espacio necesario, para que nuestros lectores puedan irse formando cargo de la importancia que tienen y del cuidado que ha tenido la empresa en dotar á este establecimiento de cuantos elementos de distracción puede apetecer el más exigente gentleman, convirtiendo á sus bosques y jardines en un verdadero parque de sports.

La iniciativa de la sociedad «La Rabassada», al exponer sus capitales, para dotar á Barcelona de un centro de atracción de turismo, similar á los que ostentan varias importantes capitales europeas, y que para ellas constituyen abundante fuente de ingresos, merece los plácemes de todos cuantos deseamos ver á nuestra ciudad al nivel de las más ricas y florecientes.

Fels Martí

## Mitin de Ostende. — Premio de Elegancia

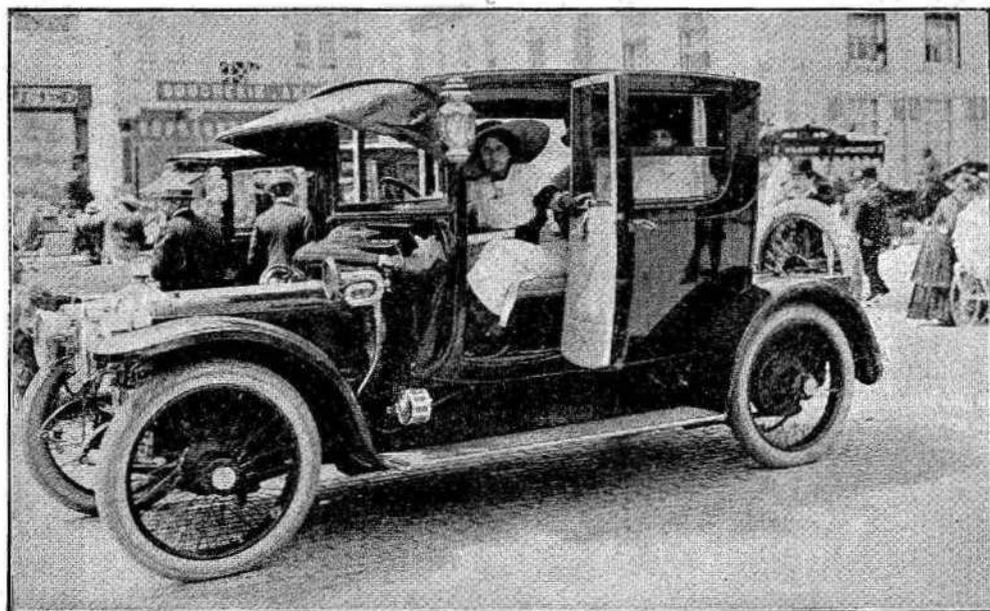


*Coche Clement-Bayard, ganador del premio de elegancia en carrocería abierta*

**P**OR novena vez acaba de celebrarse en Ostende el renombrado mitin automovilista.

Aparte de los premios de elegancia, cuyos coches ganadores presentamos en esta

página á nuestros lectores, se habían ofrecido para las carreras premios de gran importancia, entre los que deben ser citados la Copa Franco-Belga del Litoral y la Copa Crespel.



*Coche Daimler, ganador del premio de elegancia en carrocería cerrada*

Fots. Branger

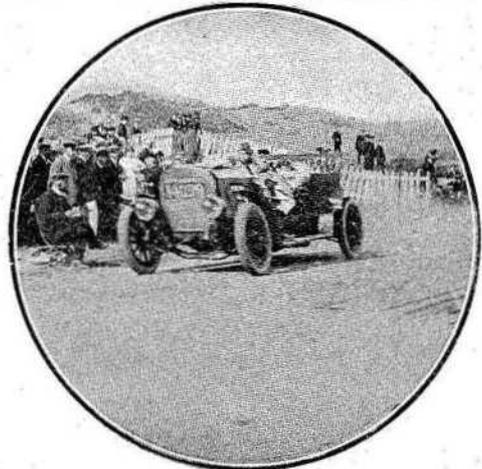
## Mitin de Ostende.— Las carreras

Una de las más interesantes carreras consistía en la ida y vuelta de Ostende á Weuduyne, con un recorrido total de 20 kilómetros, clasificándose los coches que tomaron parte en estas carreras en dos categorías : de Turismo una y de Velocidad la otra.

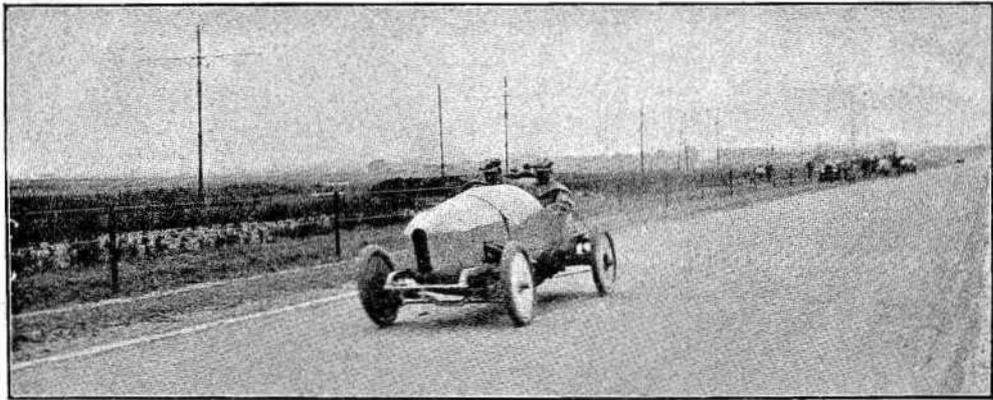
En conjunto tomaron parte en estas pruebas más de treinta coches, distinguiéndose, entre los de la primera categoría, Joers, sobre *Opel*, que hizo el recorrido en 9 m. 58 segundos, y entre la segunda, Wery que, con su coche *Nagant*, lo hizo en 12 minutos 49 segundos.

Jenatzy, sobre *Pipe*, hizo también un magnífico recorrido, en 9 m. 58 s.

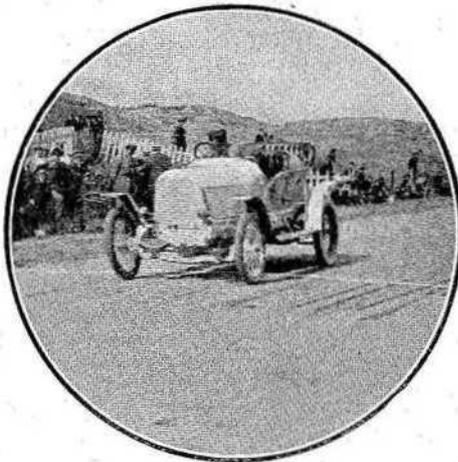
Además se corrió la prueba del kilómetro lanzado, que ganó Joers, sobre coche *Opel*, llegando segundo Jenatzy, sobre coche *Pipe*, que hicieron, respectivamente, el recorrido de ida en 35 s.  $\frac{2}{5}$ , y en 37 s. y  $\frac{1}{5}$ .



*Jenatzy, sobre coche Pipe, en marcha*



*Wery, sobre Nagant, en plena carrera*



*Joers, sobre Opel*

y el de vuelta en 37 s.  $\frac{4}{5}$  y 39 s., ó sea con un tiempo total de 1 m. 13 s.  $\frac{1}{5}$  y 1 minuto 16 s.  $\frac{1}{5}$  ida y vuelta.

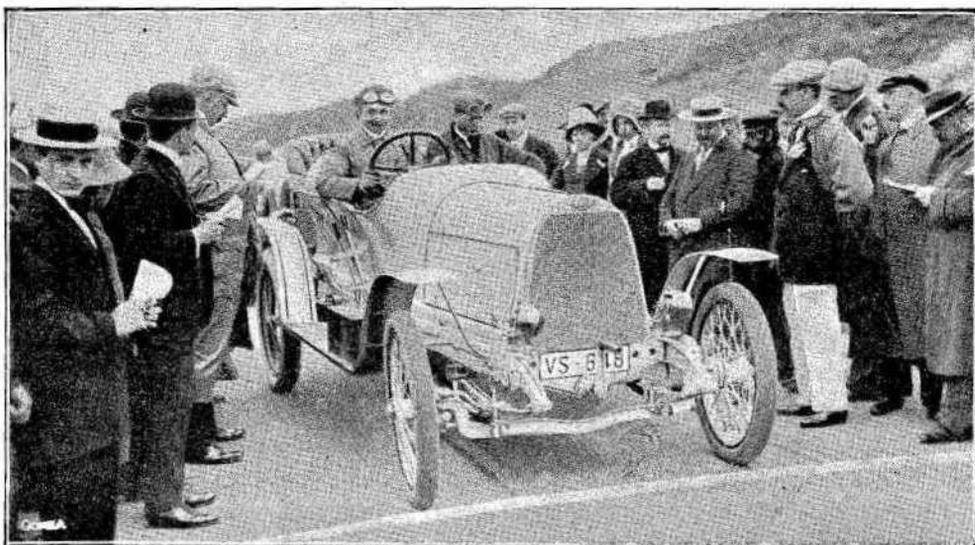
Se probó una tentativa del record del mundo, en kilómetro lanzado, para coches cuyo motor tuviera menos de dos litros de cilindrada, por Carlos Vogt, sobre coche *Rupper*, y dió el siguiente resultado : ida, 33 s.  $\frac{1}{5}$ ; vuelta, 38 s.  $\frac{1}{5}$ .

\* \* \*

Terminadas las carreras se celebró un banquete, en el cual hablaron los señores Opel, Servais y Maelstaf, citándose para luchar nuevamente en la semana de carreras que se realizará próximamente en Septiembre.

Fots. Branger

## Carreras de Boulogne Sur Mer - Le Touquet



Joerns, sobre coche Opel, ganador de la «Copa Pavillon Imperial»

Los días 19 y 20 de Julio se corrió por séptima vez la carrera automovilista que se celebra anualmente organizada por la «Section Boulognaise del Automóvil C'ub de Norte de Francia».

La primera jornada se consagró á la «Copa Franchome», sobre los 7 kilómetros que median entre Boulogne y Calais. Esta Copa, cuya posesión tenía desde el año anterior la marca Opel, ha sido ganada esta vez por Boillot, el afortunado corredor de la casa Peugeot, que tan brillante carrera hizo también en el circuito donde ahora acaba de triunfar, con motivo de la «Copa de Coches ligeros» organizada por L'Auto

y de la cual con tanta extensión nos ocupamos ya en nuestro número anterior.

Boillot, hizo el recorrido en 4 m. 6 s. y  $\frac{2}{3}$ , alcanzando una velocidad de 102 kilómetros por hora.

Quedó en segundo lugar Lamarche, sobre coche Spriguel, que hizo los 7 kilómetros en 4 m. 50 s.  $\frac{1}{5}$ .

La prueba de coches de carrera, fué ganada por Hantvast, sobre coche Springuel, en 4 m. 3 s.  $\frac{2}{3}$ . Gasté y Zucarelli, abandonaron por averías en sus coches respectivos.

El segundo día estaba reservado principalmente á las pruebas denominadas «Copa de Caraman-Chimay», y «Copa del Pavillon Imperial».

Ambas carreras obtuvieron un éxito inmenso, pues tomaron parte en ellas numerosos corredores y se hicieron tiempos realmente espléndidos.

La «Copa Caraman-Chimay», fué ganada por el mismo Boillot, con su coche Peugeot, de turismo. En segundo lugar se clasificó Lamarche sobre coche Springuel. La lucha estuvo buen rato indecisa entre Boillot y Lamarche, llegando el primero con poco más de un minuto e ventaja sobre el segundo.

La «Copa del Pavillon Imperial», cuyas condiciones y reglamento son muy semejantes á las de la carrera anterior, fué ganada por Joerns, conduciendo un coche Opel.

Boillot y Joerns fueron, pues, los héroes de estas pruebas.



Boillot, que sobre coche Peugeot, ha ganado las «Copas de Franchome» y «Caraman Chimay»

Fots. Branger

## Notas de aviación : Un monumento. — Nuevo aparato

EL desarrollo que han alcanzado los estudios técnicos de la aviación, y los adelantos cada día mayores que se consiguen en su manejo, cosas debidas ambas de un modo muy especial á estas grandes pruebas últimamente realizadas, como el Circuito Europeo de Aviación, y el muy reciente Circuito Inglés, hacen que frecuentemente se prueben nuevos aparatos con los cuales se buscan ó seguridades de estabilidad que hasta ahora no se han logrado de un modo absoluto, mayores velocidades de las que ya se llevan registradas, ó bien la disminución de espacio de sustentación á fin de hacer más universal la adopción de los aeroplanos como medio de locomoción.

Son estas las dificultades con las cuales se lucha desde que comenzaron las primeras

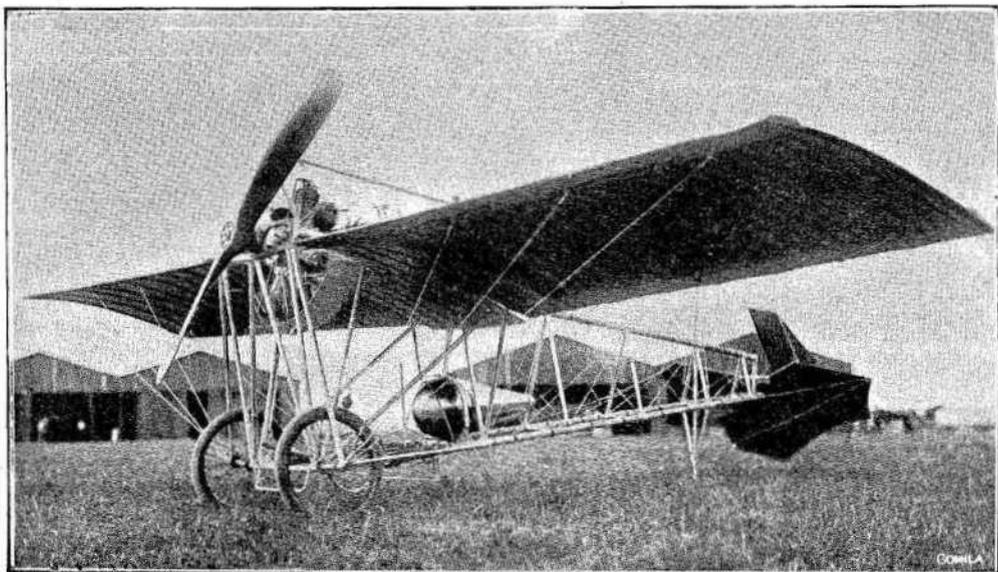


*Monumento erigido en les Baraques, sitio donde se elevó Blériot, al emprender la primera travesía del Canal de la Mancha, en memoria de aquella feliz empresa*

pruebas de aeronáutica por el sistema de aparato más pesado que el aire, dificultades que si se han evitado y subsanado ya en buena parte, no se han hecho desaparecer por completo, pues los técnicos de la aviación están todavía bastante lejos de lograr lo que constituye el ideal de la ciencia en este punto.

Un buen paso hacia la realización de ese ideal lo constituye el aeroplano de pequeño tamaño, inventado por Garros y Audemars, parecido á la *Demoiselle* de Santos Dumont, y bautizado con el mismo nombre por sus inventores.

Ofrecemos á nuestros lectores una fotografía de este precioso aparato cuyas condiciones, de responder en la práctica á lo que esperan sus constructores, hará de él sin duda alguna, el aeroplano más reducido, estable y veloz.



*Nueva «Demoiselle» Audemars-Garros, cuya velocidad prevista es de 130 km. por hora*

Fots. Branger

## Notas de Aviación : Aviadores condecorados

### Nuevos records. — La Copa Michelin



*Los aviadores Vuilleune, Bois, Leblanc, Saconney y Latham  
ingresados recientemente en la Legión de Honor*

POR promoción del Ministro de la Guerra francés, en 14 de Julio han sido nombrados miembros de la Legión de Honor los distinguidos aviadores cuyos retratos publicamos, y cuyos nombres van unidos á heroicas jornadas de la Aviación.

Alfredo Leblanc, el coloso del Circuito del Este, y concurrente infatigable á todos los concursos internacionales; Latham, el rival de Eleriot, en la primera travesía de la Mancha; los capitanes Boix y Saconney, tan conocidos por sus estudios, y Vuilleune, cuyos triunfos le han dado fama universal.

\* \* \*

Cada día se hacen mayores proezas en aeroplano y se establecen nuevos records. Los más recientes son los logrados por los aviadores cuyo retrato publicamos aquí.

Uno de ellos, Level, ha establecido el record del mundo con pasajero, y el otro, Loridan, ha establecido el de altura, ganando, además, pocos días después de lograr aquel record, la Copa Michelin, que es uno de los trofeos más codiciados en Aviación.



*Level, que con su biplano Savary, motor Labor, ha establecido el record del mundo del vuelo con pasajero por 200 km. en 2 h. 38 m.*



*Loridan, en su biplano H. Farman, con el que ha establecido el record de la altura, en 3.280 m., y acaba de ganar la Copa Michelin*

Fots. Branger