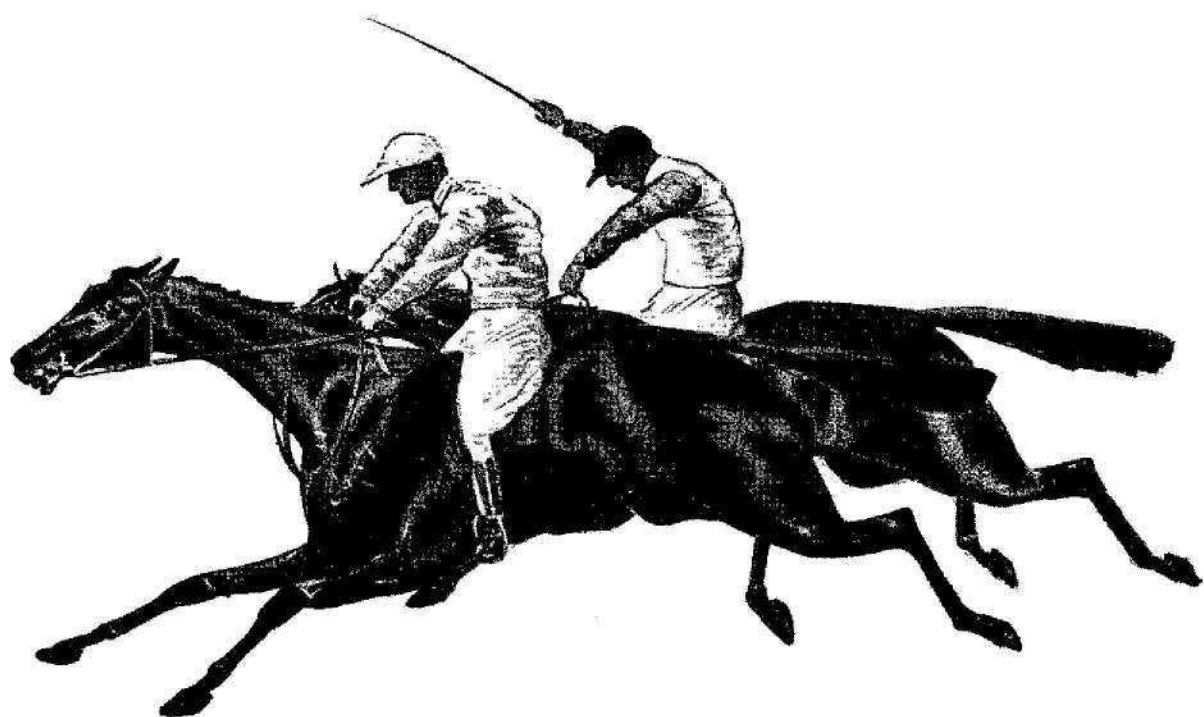


AÑO VIII : NÚM. 257 : 4 MAYO 1918

STADIUM



Carreras de Caballos

*Lucha entre los caballos Beating y Sir Hugo
en el premio St. Leger Stakes, en 1892*

(Reproducción de un dibujo de V. Longe, perteneciente a Mr. Charles Richardson)

30 cts.

Siempre vencen los autos

IDEAL

Carrera Peña Rhin - 112 kms. - 28 abril 1918

1^o J. Cortés
en 2 h. 2 m. 53 s.

COPA DE ORO del Real Círculo Artístico
PREMIO REGULARIDAD Agua Radial
COPA para el 1.º CON MOTOR NACIONAL
del Ayuntamiento de Villanueva y Geltrú

2^o A. Irazo
en 2 h. 6 m. 29 s.

COPA MONTAGUT

Con **Bujías**
Splitdorf
y Neumáticos
GOOD-YEAR

J. Alvarez sobre **Ideal** consigue la **mayor velocidad**
de la carrera en la primera vuelta al circuito en 28 m. 6 s. ⁴/₁₀

Coches de serie y fabricación Nacional

OTRAS VICTORIAS

Día 25 de abril de 1915

1.º, J. Barnola Prueba de Regularidad 228 kilómetros

Días 1 y 2 de enero de 1916

1.º, J. Custals Primera Vuelta a Cataluña 575 kilómetros

Días 6 y 7 de enero de 1917

1.º, S. Nadal Segunda Vuelta a Cataluña 567 kilómetros

Día 10 de enero de 1917

1.º, R. Peláez Cuesta de Galapagar (Madrid) 4.200 metros

Día 29 de abril de 1917

1.º, S. Nadal Carrera Peña Rhin 112 kilómetros

Fábrica Nacional : Talleres Hereter, S. A.-Barcelona

Agencia general de Ventas para España y Portugal

J. ALVAREZ Y C.ª, S. en C.

Provenza, 185, 260 y 262 - BARCELONA



Stadium

REVISTA SEMANAL ILUSTRADA DE SPORTS

PUBLICACIÓN DE LA EDITORIAL DEPORTIVA S. A.



SUSCRIPCION:

España, año, 15 pts. Extranjero, id., 20 fr.

APARECE LOS SÁBADOS

Número suelto, corriente, 30 cént.
Número suelto, atrasado, 60 cént.

OFICINAS:

Consejo Ciento, 383, entr.º
Teléf. 733-A: BARCELONA

ÓRGANO OFICIAL DEL REAL AUTOMÓVIL CLUB DE CATALUÑA, DE LA ASOCIACIÓN DE LAWN-TENNIS DE CATALUÑA, DEL REAL MOTO CLUB DE CATALUÑA, DEL REAL POLO JOCKEY CLUB, DE LA SOCIEDAD DE CARRERAS DE CABALLOS Y DE LA FEDERACIÓN DE SOCIEDADES DEPORTIVAS

Retratos a pluma

MAÑANA se inaugura la temporada de carreras de caballos.

Fausto suceso en los anales de la vida deportiva de Barcelona.

Dentro de poco se anunciará la celebración del Concurso Hípico Internacional.

Soberbia manifestación que honora el calendario deportivo de la condal ciudad.

Y el mundo elegante, el gran mundo en el que al lado de la clásica belleza de la aristocracia catalana revolotea otro nuevo mundo, el deportivo, que se ufana y enorgullece de poderse codear con aquel otro, como de potencia a potencia, acudirá a presenciar las carreras en el hipódromo de Casa Antúnez y el Concurso en el parque del Polo Club, dando un esplendor inusitado a dos de los espectáculos deportivos más bellos y más sugestivos que se celebran durante el año en nuestra capital.

Pero para conseguir la brillantez que alcanzan esos grandes espectáculos, ¡qué de esfuerzos no significa todo ello, qué labor más portentosa no ha tenido que realizarse para obtener el que una serie enormísima de factores y otra importantísima de voluntades se unieran para que todo influyera en el éxito indiscutible que vienen alcanzando los concursos hípicos y merecieran las carreras de caballos en la fecha en que volvieron a instaurarse en el hipódromo de Casa Antúnez!

Los primates



D. LUIS MARSANS PEIX

Presidente de la Sociedad de Carreras de Caballos y del Real Polo Jockey Club

Esa obra es la que quisiéramos desmenuzar aquí ante los ojos de nuestros lectores, para hacerles comprender la enorme magnitud que encierra.

Llegar a abrir brecha en el caos de la indiferencia que predomina en estas materias tan áridas del deporte en su génesis; llevar al convencimiento de los incrédulos la seguridad de que el éxito recompensará sacrificios morales y ma-

teriales; reunir todos los elementos buenos, precisos e indispensables para presentar ante el público con toda magnitud y magnificencia, esos grandes espectáculos que se efectúan en las principales ciudades del mundo, todo ello representa una labor titánica que han realizado hombres de grandísima voluntad, a quienes Barcelona y España entera deben estar profundamente agradecidas porque les hicieron un gran bien.

Hemos citado en estas mismas páginas nombres de ilustres personalidades que laboraron en esa empresa.

Fuera un delito de lesa amistad y de lesa gratitud omitir el nombre prestigioso de nuestro querido y respetable amigo don Luis Marsans Peix, ilustre presidente de la Sociedad de Carreras de Caballos y del Real Polo Jockey Club, que desde los elevados cargos que ocupa ha contribuido como el que más a la realización felicísima de esas brillantes manifestaciones, no ciertamente por afanes de ridícula notoriedad, sino impelido a ello por sus aficiones al deporte hípico y por sus deseos de contribuir, tan excelentemente como lo ha logrado, al mayor esplendor de nuestra gran ciudad.

Con lo dicho queda ligeramente esbozado el retrato a pluma de persona a la que tanto debe el sport hípico nacional.

N. M.

Pórtico

El buen periodista

SIGUIENDO su labor protectora y cultural, el Sindicato de Periodistas Deportivos organiza una serie de visitas colectivas, todas ellas relacionadas íntimamente con el deporte.

Nos parece un verdadero acierto la idea. El periodista deportivo, más que un ligero reporter ha de ser persona que una a su cultura de temple elevado un perfecto conocimiento, no sólo de las cosas de sport, sino de cuanto con ellas se relaciona. Íntimamente ligadas con la propaganda deportiva están un crecido número de industrias e intereses nacionales que el periodista ha de conocer a fondo, tanto para no perjudicarlas algún día, pecando de ignorante, como para hacerse cargo de muchas consecuencias que en el terreno deportivo se le presentarán.

Para juzgar acerca toda cuestión deportiva y tener una noción bastante aproximada a la realidad de que el juicio es exacto, precisa conocer más que superficialmente los elementos de juicio. Al discutir la fuerza de un automovilista o un aviador, vale mucho conocer el valor exacto de los elementos coche, avión y hombre. Al discutir o comentar un invento o una modificación industrial del extranjero, no estará de más que el periodista sepa al detalle lo que da de sí el mercado de casa.

El neumático, el ciclo, el auto y el avión, entre otros, motivan hoy importantísimas manufacturas que por su curiosidad y trascendencia es indispensable sean del dominio del periodista deportivo. La tarea de nuestra Prensa no termina con la reseña de un partido de fútbol o una prueba atlética; estos dos puntos, con ser capitalísimos en sport, no son el todo; a la sincera y franca propaganda deportiva deben buen número de negocios su prosperidad y hacen del sport algo más grande y algo más digno de ser tenido en cuenta que los al parecer simples juegos. Todo cuanto el sport ha divulgado durante unos años a esta parte ha llegado a tomar carta de naturaleza, adaptándose en nuestras costumbres — mirad los frentes de la gran guerra — y sin embargo, en muchas ocasiones, todo eso que vive, crece y se establece gracias a la constancia de nuestra Prensa, suele desconocerlo el periodista deportivo.

El Sindicato exige que sus componentes

sean gente docta y activa en cuestiones de periodismo deportivo, mas como el arte de la pluma está muy lejano de las demás artes, de ahí que juzgue preciso llevar al conocimiento de sus asociados el qué y el por qué de todas esas cosas que constituyen el objeto de crítica o de propaganda.

Y no cabe dudar que el Sindicato, en premio a esa misión cultural que se ha impuesto, ha de hallar la más entusiasta acogida en cuantos lugares solicite adquirir para sus asociados, preciosos conocimientos que redundan en pro de las riquezas industriales de nuestro suelo, máxime en cosas de sport, de las que hasta ahora fuimos por completo tributarios del resto del mundo.

KANT

Cosas de antaño

Aparición de STADIUM

7 de mayo de 1911

POR estos mismos días hace ahora siete añitos, andaban los fundadores de STADIUM atareadísimos preparando la publicación del primer número, que acabó de salir de las prensas, se puso a la venta y se vendió como pan bendito al mediar el día 7 de mayo.

Un grupo de entusiastas amateurs del sport y del periodismo tomó a su cargo la empresa, animados con la esperanza de que sus esfuerzos y sacrificios serían bondadosamente apreciados y recompensados; ansiosos de obtener el apoyo y el concurso de las personas y entidades que por su representación sintieran identificadas con los ideales que aquéllos sustentaran.

Y así ha sido; el público ha contribuido con su apoyo y sus simpatías a que STADIUM desarrollase sus planes. Las principales Sociedades han confiado su representación oficial a esta publicación, y nosotros, sin sentir fatiga ni tibieza, con la colaboración de importantes elementos, hemos seguido por un camino que nos conduce al fin deseado, al que trazara mano amiga en el primer número de esta Revista.

Al celebrar el séptimo aniversario del nacimiento de STADIUM cábenos el honor de reiterar nuestra gratitud a cuantos nos ayudan en nuestra empresa, confiando, toda vez que los lazos que nos unen con las sociedades deportivas y con cuantos se dedican al sport, se han anudado tan estrechamente, que pasadas las horas de angustia que al mundo proporciona la guerra actual, STADIUM llegará a ser la revista ideal con que soñara su fundador al lanzarla al estadio de la Prensa.

CICLOS

ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUELTAS

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SANROMÁ



Real Automóvil Club de Cataluña

NOTAS DE INFORMACIÓN

La reglamentación de las llantas de los carros

El Real Automóvil Club de Cataluña, creyendo la ocasión oportuna, habló al señor Cambó de la necesidad de proceder a reglamentar las llantas de los carros, y habiendo tenido noticia posteriormente que el senador por Lérida, don Isidro Valls, pensaba ocuparse de este asunto en el Senado, se dirigió a este señor animándole a realizar su propósito, y ha recibido contestación del mismo en la que manifiesta que tan pronto como sea aprobada la proposición en el Congreso — en donde parece la presentará el ex ministro señor Gasset — procurará pase al Senado y sea despachada con la mayor rapidez posible.

Un abuso

El día 1 del actual estaban citados gran número de automovilistas y mecánicos-conductores de automóviles en la Tenencia de Alcaldía del distrito VIII para responder de las denuncias contra ellos formuladas por infracciones al Reglamento de Tracción Urbana.

A la una de la tarde no había parecido aún por su despacho el señor teniente de Alcalde, por cuyo motivo tuvieron que retirarse los que le esperaban, sin que se les comunicara aviso alguno de suspensión; por lo que sería muy conveniente que dicho señor, cuando no pueda asistir a su despacho — aunque sea por tener que celebrar la fiesta del trabajo — se molestase enviando aviso, para evitar los considerables perjuicios que se ocasionan a las personas que, por acudir a las citaciones que reciben, tienen que abandonar sus habituales ocupaciones.

De carreteras

La Jefatura de Obras públicas de esta provincia participa al Real Automóvil Club de Cataluña que ha anunciado la subasta de un muro de sostenimiento en el kilómetro 2 de la carretera de Manresa a Basella, que evitará el actual peligro a los automóviles que circulen por la indicada carretera.

También comunica haber incluido en el plan solicitado por el señor ministro de Fomento, además de la reparación de todas las carreteras de la provincia, el adoquinado de los trozos comprendidos entre Barcelona y Cornellá, San Andrés a Sardañola y Sans a San Feliu de Llobregat, importantísimos proyectos que, de realizarse, mantendrían en constante buen estado las salidas de esta capital.

De la Mancomunidad

Habiendo solicitado el señor Presidente de la Mancomunidad de Cataluña al Presidente del Real Automóvil Club de Cataluña, en reciente entrevista, que le trasladara cuantas quejas recibiera de sus socios sobre el estado de las carreteras a cargo de aquella entidad, el señor Bertrand le ha dirigido una comunicación indicándole la conveniencia de hacer arreglar el ramal que va desde Las Franquesas a Cànoves, que tiene profundas roderas y en el que los acopios de grava ocupan la mitad de la carretera; la necesidad de construir dos obras en otros tantos torrentes que se han desbordado entre los kilómetros 13 y 15 del camino de San Adrián a La Roca; tener éste, además, algún trozo malo en los kilómetros 8 y 9 y estar muy deficiente en las cercanías de Santa Coloma y el resto hasta San Adrián; faltando un poste indicador en el cruce de la carretera de Madrid a Francia con el ramal construido para evitar la travesía de San Adrián, y, finalmente, que la carretera de Granollers a Llinás está bastante deficiente, particularmente cerca de Cardedeu, donde fué suprimido el paso a nivel, y la de Gracia a Manresa está muy mala desde Rubí a Tarrasa y pésima en la travesía de esta ciudad.

Real Moto Club de Cataluña

La prueba de Regularidad, aplazada para el día 26

En la reunión que celebró ayer la Junta directiva del Real Moto Club de Cataluña se acordó aplazar la prueba de Regularidad que debía celebrarse el día 12, para el día 26.

Hasta ayer se habían recibido en la Secretaría del Club las siguientes inscripciones, que suponemos han de aumentar mucho con los días que faltan para la carrera.

MOTOS DE 560 C. C.

Antonio Alá, *Triumph*; Manuel Almirall, *Motosacoche*.

MOTOS DE 1.000 C. C.

Enrique Pujolar, *Excelsior*; Alfredo Ferrán, *Excelsior*.

SIDE-CARS DE 1.000 C. C.

Antonio Renom, *Indian*.

AUTOCICLOS

Antonio Sagnier, *David*; «Lluquet», *David*.

ESPAÑA SPORTIVA

PERIÓDICO SEMANAL ILUSTRADO

SUSCRIPCIONES Y ANUNCIOS: Hileras, 10 - MADRID

DE VENTA EN TODOS LOS KIOSCOS

FÁBRICA DE AEROPLANOS e HIDROAEROPLANOS ESCUELA DE AVIACIÓN

PUJOL, COMABELLA Y C.^A

Fábrica y Despachó:

Independencia, 113 - Almogávares, 167

Campo de Aviación:

Aeródromo "La Volateria" (Prat del Llobregat)

PNEUS PIRELLI

**Los que prefieren
los deportistas**

LE CHAUFFEUR

Gran casa especial para la venta
de toda clase de accesorios para

AUTOMÓVILES Y CICLOS

Especialidad en últimas novedades de París

**Rambla de Cataluña, 24 - Teléfono 2182
BARCELONA**

**Los grabados
para STADIUM se
ejecutan en los**

**Talleres Gráficos
Thomas**

**Calle Mallorca, 291-293
Tel. G-583-Barcelona**

NUEVOS TALLERES DE REPARACION

de Automóviles y Construcciones Mecánicas

Vallet, Fiol y C.^A, S. en C.

**Calle Borrell, 236 - 244. - Teléfono 1351-A
BARCELONA**

En el circuito del Bajo Panadés

Las carreras Peña Rhin



Salida de los corredores en una de las categorías de la prueba de motos

La clasificación general

AUTOCICLOS (112 kms.)

MOTOCICLETAS (112 kms.)

	H.	M.	S.	D.
1.º Orús, <i>Motosacoche</i> .	1	51	57	⁸ / ₁₀
2.º Borrás Jelpi, <i>Harley Davidson</i> .	2	14	34	⁸ / ₁₀
3.º Cardelús, <i>Motosacoche</i> .	2	14	50	
4.º "Sardinilla", <i>Indian</i> .	2	28	35	
5.º R. Oriol, <i>Motosacoche</i> .	2	41	46	
6.º "Cafeteirum", <i>Motosacoche</i> .	3	7	59	⁶ / ₁₀

1.º Cortés, <i>Ideal</i> .	2	2	53	
2.º Iranzo, <i>Ideal</i> .	2	6	29	
3.º Jip, <i>David</i> .	2	34	14	
4.º A. Sagnier, <i>David</i> .	2	36	56	⁴ / ₁₀
5.º Andreu, <i>David</i> .	2	43	57	⁶ / ₁₀
6.º Romano, <i>Edis</i> .	3	7	48	⁶ / ₁₀
7.º J. A., <i>Ideal</i> .	3	32	14	⁴ / ₁₀

MOTOCICLETAS T. T. (112 kms.)

1.º Estalella, <i>Indian</i> .	2	19	12	
--------------------------------	---	----	----	--

SIDE-CARS (84 kms.)

1.º "Carbón I", <i>Indian</i> .	1	43	13	
2.º Gómez, <i>Indian</i> .	1	51	49	⁶ / ₁₀

MERECEN un aplauso los elementos que integran la Peña Rhin por haber realizado íntegramente su programa anual sin escrúpulos cobardes y sin que hicieran mella en su ánimo las circunstancias actuales, nada favorables al noble intento de los organizadores de esta prueba, única en circuito que desde hace algunos años podemos ver, a pesar de los deseos que en diversas ocasiones hemos



Sectores escogidos de la concurrencia en las tribunas emplazadas junto al santuario de «El Vinyet»

Fotos Claret

Carreras Peña Rhin

28 de abril de 1918

Los motocicletas

INDIAN ganan:

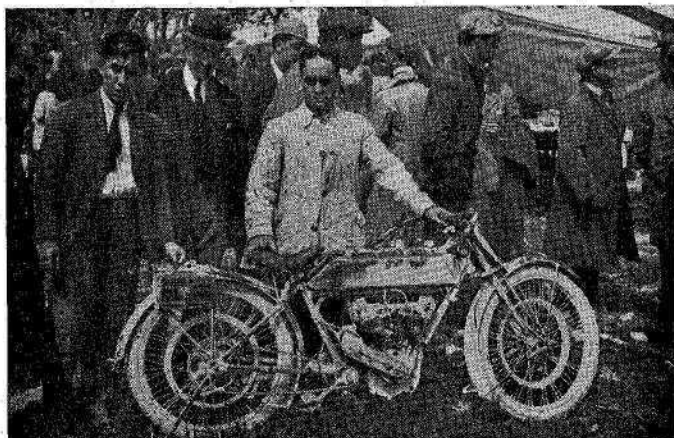
- 1^{ER}** premio regularidad . . . Sardinilla
- 1^o** motos, categoría libre . . *P. Estalella*
- 1^o** side - cars. *J. Santaló*
- 2^o** side - cars. *Gómez*
- 4^o** motos, categoría 560 c. c. Sardinilla

Las motocicletas INDIAN funcionan con cualquier substitutivo

La INDIAN sigue detentando el record del Circuito Bajo Panadés

Los modelos 1918 pueden verse en el
Automóvil Salón

Plaza de Cataluña, 18 : BARCELONA



J. A. Orús y su Motosacoche, con la cual estableció el mejor tiempo de la clasificación general. (Bujías Lodge, pneus Dunlop.)

manifestado de que se imitara ese ejemplo por quienes mejor pueden hacerlo y a pesar de ser evidentes que tanto el público como las casas industriales dan una importancia muy distinta a esta clase de carreras.

Como presumíamos y deseábamos en nuestro último número al comentar el número de inscripciones recibidas por los organizadores, no tomaron la salida más de la mitad de los que se apuntaron y ello fué indudablemente un bien, sobre todo en la prueba de autociclos, que es en donde se notaba más el exceso de inscripciones, pues con las deficiencias de organización que creemos han de remediarse en lo sucesivo, podían producirse fácilmente sucesos lamentables, que por esta vez — y de ello nos alegramos infinitamente — no han ocurrido ni por casualidad.

Estas abstenciones a que nos hemos referido hay que señalarlas en su inmensa mayoría con satisfacción, ya que su papel en carrera no podía ir mucho más allá de estorbar a los demás, pero en cambio hubo unas pocas incomparecencias que nos ocasionaron profundo disgusto, puesto que en aquellos nombres que faltaron en la escena tenían puesta muchos una esperanza para satisfacción de sus simpatías de marca, pero muchísimos más,

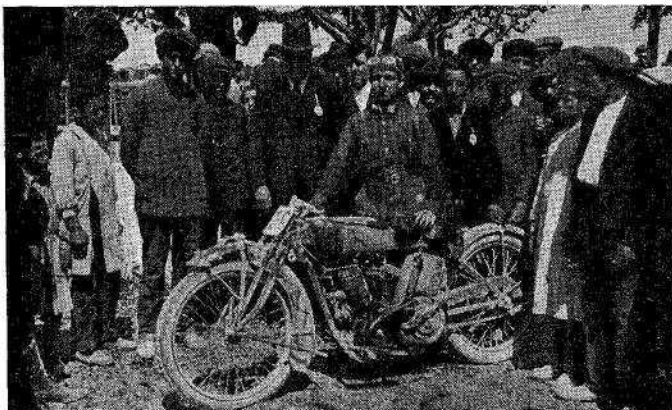
mirando aun más alto, tenían puesta la esperanza en ellos como brazo fuerte de uno de los bandos que entraba en lid y que debía con su esfuerzo, hacer de aquella una lucha homérica, dando a la carrera su más alto grado de interés y a los espectadores el más alto grado de sensación emotiva.

Donde se notó esto de una manera especial y casi exclusiva fué en la prueba de autociclos, pero hay que decir en honor a la verdad, que los que en ella resultaron vencedores no echaron de menos a sus mejores contrincantes, pues como si los tuvieran, pusieron todos sus esfuerzos en alcanzar el puesto de honor, y lo consiguieron, demostrando de lo que son capaces el corazón y la voluntad, cuando la energía de un motor y una perfecta construcción responden brillantemente, espléndidamente, al ideal de un glorioso triunfo.

Los detalles minuciosos de la carrera acerca de los que salieron y los que dejaron de salir y otros pormenores que han divulgado ya suficientemente las informaciones de la Prensa diaria y aun más la profesional, los pasamos nosotros por alto dada la manera como entendemos nuestra misión en estas cosas, y nos concretaremos a la selección dada por los mismos resultados, deteniéndonos



J. A. Orús, recordman de la jornada, en plena carrera



J. Estaella con su Indian, vencedor de la categoría de motos tipo T. T. (Substitutivo Rofe.)

Fotos Claret

Los **DAVID** detentan **LOS RECORDS DE SITGES**

Ganando:

D. JUAN ANDREU

y el equipo de amateurs:

Juan Petit

Antonio Sagnier

Juan Andreu

La COPA Basté, Ferrer y Ros

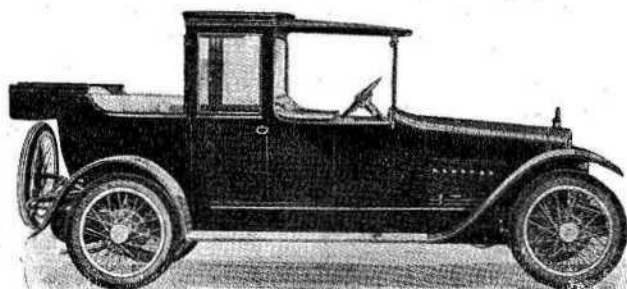
PARA LA

Vuelta más rápida

Copa Abadal

Automóviles

**Awen
Magnetic**



El coche de las mil velocidades

Sin cambio de marcha - Sin embrague

La última perfección del automovilismo

Modelos 30 y 50 HP., 6 cilindros

Entrega inmediata

Concesionario para Cataluña:

Carlos Plaja : Rambla de Cataluña, 61 : Barcelona

Concesionario para España: JOSÉ JUNQUERA : Olózaga, 12 : Madrid



«Carbón», que se clasificó primero, con Indian, en la prueba de side-cars. Ganador de la Copa Rofe. (Substitutivo Rofe.) Foto Juandó

nada más en los hechos más salientes. Y los hechos más salientes, según se desprende del cuadro de clasificación, fueron:

El triunfo *esclatante* de los *Ideal*, que después de una carrera magnífica se adjudican los dos primeros puestos en la prueba de autociclos, confirmando con esta nueva victoria la que alcanzaron no menos brillantemente el año pasado con ocasión de la misma prueba, entre otras importantísimas que han contribuido a crear para esta marca netamente nacional un nombre de primera categoría.

La performance de Juan Andreu, que al adjudicarse la vuelta más rápida entre los clasificados, dejó su fama de excelente conductor a la altura de las grandes simpatías personales que atesora y demostró que los *David*, aun huérfanos circunstancialmente de sus mejores *defenders*, son los que han sido siempre.

El record de la jornada que se atribuyó J. A. Orús, haciendo la mayor velocidad media registrada en conjunto, sobre su inseparable *Motosacoche*, para cuya marca tantos triunfos ha conquistado con su valeroso esfuerzo.

Las *Indian* con su doble victoria en la categoría de motos tipo T. T. y en la de side cars, ganando en esta última los dos primeros puestos.

El vuelo magistral con que dió mayor relieve a la fiesta el novel piloto aviador catalán don Luis Bertrand.

Y finalmente, hemos de anotar como uno de los hechos más salientes de la jornada, para nosotros especialmente interesante, la iniciativa que nació entre un corro de señoritas y de entusiastas del sport, brindando a nuestra Revista la organización de una carrera automovilista, reservada a señoras y señoritas.

Por nuestra parte, aceptamos con satisfacción inmensa el honor que se nos hace, en atención a la simpatía que nos merece tan bello proyecto, pero no podemos por el mo-

mento comprometernos a otra cosa que a estudiar las posibilidades de realizarlo con toda la atención que exige su índole especial.

En este sentido, empezaremos por recabar la opinión de aquellas damas cuya pericia en el manejo del volante es conocida y admirada por todos y desde luego anticipamos que nuestra decisión será la suya, y si ésta se manifiesta como esperamos, en sentido favorable a la realización de tan bello propósito, no omitiremos esfuerzo ni sacrificio alguno que pueda contribuir a que se dé con la mayor pompa y la mayor felicidad ese paso que alguien ha bautizado ya con la frase «del delirio a la realidad».

R. C. M.

Crónica ligera

Opiniones

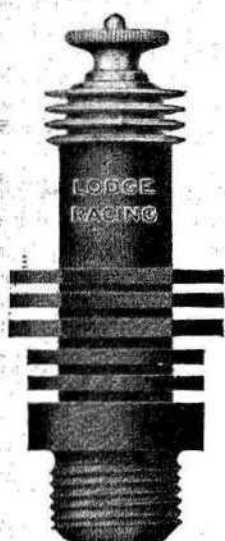
QUIEN haya dispensado el honor de leer nuestros modestos escritos, habrá adivinado en más de una ocasión el ferviente anhelo que tenemos de que las manifestaciones del deporte tiendan siempre a convencer a los más indiferentes y arraiguen entre nuestras costumbres populares, es decir, que en todo concurso predomine entre la masa espectadora, la clase modesta—factor poderosísimo de propaganda—y la fracción de los refractarios.

Por ello hemos de acoger y trasladar a estas líneas la opinión de una buena parte de amigos nuestros que nos han expresado la satisfacción con que verían que en lo posible, también en el circuito de Vilasar-Argenton-Mataró por ejemplo, se llevasen a cabo carreras automovilistas o autociclistas como la realizada con notable éxito el pasado domingo en el circuito del bajo Panadés.

Ciertamente, los motivos para exponer esta opinión son más que fundados. Para trasladarse a Sitges es necesario un regular presupuesto económico que haga frente al viaje en



Gómez, sobre Indian, segundo de la prueba de side-cars. (Substitutivo Rofe.) Foto Claret



¡Las Bujías LODGE siempre triunfantes!



Carrera de la Conreria

24 marzo de 1918

1.º J. ANDREU

Carrera PEÑA RHIN

28 abril de 1918

Motocicletas: 1.º de la clasificación general
J. ORUS, sobre Motosacoche

Autociclos: VUELTA MAS RAPIDA

PREMIOS BASTE-FERRER-ROS

J. ANDREU, sobre David

3.º J. PETIT, sobre David

5.º J. ANDREU, sobre David

6.º R. ROMANO, sobre Edis

Todos equipados con Bujías "LODGE"

Estas bujías están adoptadas oficialmente por
el Gobierno Inglés en todos sus aeroplanos

De venta en todos los Garages y establecimientos del ramo

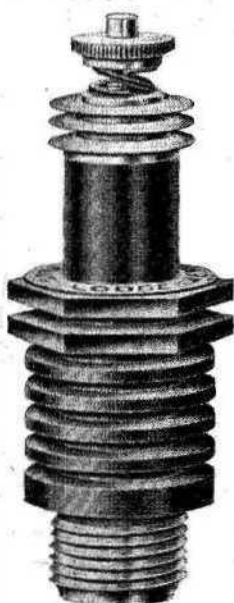
CONCESIONARIO:

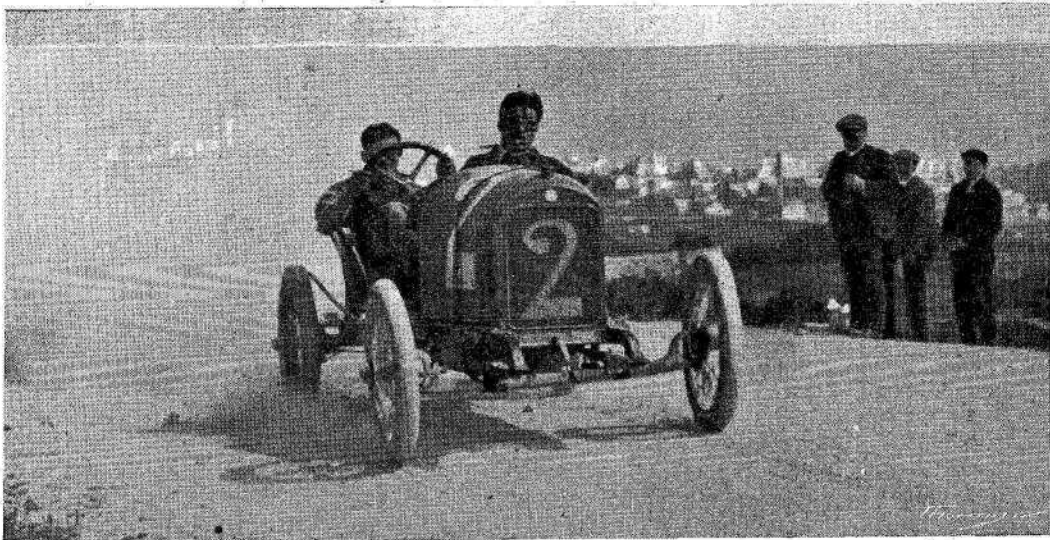
CARLOS PLAJA

Exposición:

Rbla. Cataluña, 61 : Teléf. 1259-G

Almacén: Rosellón, 255 - Barcelona



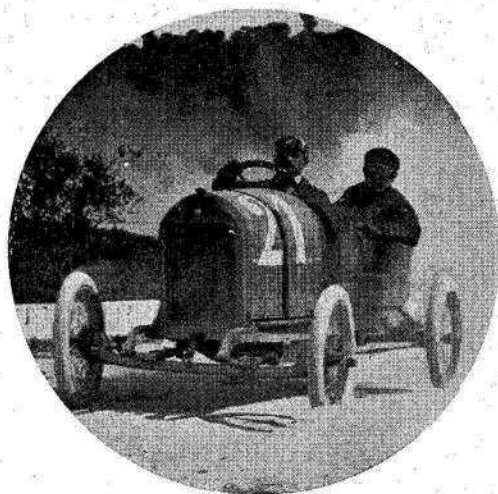


El coche Ideal que, conducido por Cortés, resultó vencedor de la prueba de autociclos, en lo alto de la cuesta que termina en la Cruz de Ribas, destacándose en el fondo la población de Sitges, velada por el polvo levantado por la marcha vertiginosa del vehículo. (Pneus Good-Year, bujías Splittorf.)

ferrocarril, al abusivo gasto del hotel, y si el viaje ha de ser en ciclo, moto o auto, las costas de Garraf, según para quiénes, son un obstáculo y no pequeño. Y téngase en cuenta que para trasladarse por ferrocarril a la blanca Subur, en realidad sólo puede disponerse de ¡¡dos trenes!! con cinco horas de intervalo. En cambio, para el litoral levantino existen medios más rápidos y económicos de viaje, el terreno es llano, el camino reducido a la mitad—incluso en carruaje es fácil acudir—y el número de trenes más que suficiente.



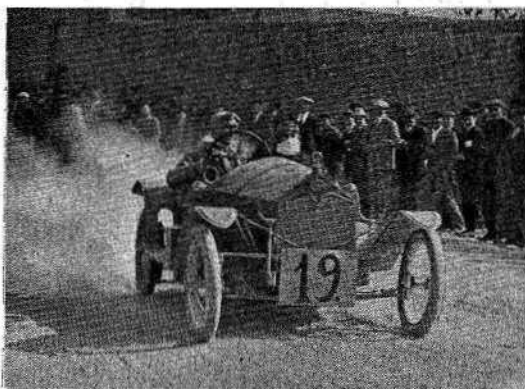
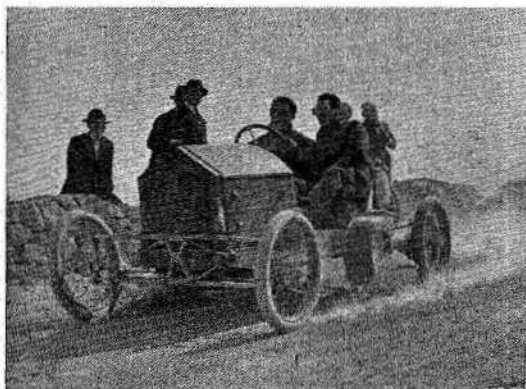
Cortés, festejado y felicitado después de la llegada, sobre el Ideal vencedor Foto Claret



Iranzo, con su Ideal, que se clasificó en segundo lugar en la prueba de autociclos. (Bujías Splittorf.)

Fotos Juandó

No es un prurito de eterna protesta lo que nos hace exponer estas impresiones; nuestros amigos que durante tres años consecutivos brindan un día de carreras donde nada falta, saben que la afición y la Prensa les guarda la consideración y simpatía que por su constancia merecen. Rompemos hoy una lanza en pro de los humildes porque creemos que el éxito de estos acontecimientos motoristas en el circuito de Levante habría de sobrepasar hoy a cuanto hemos visto en Sitges. Allí, año tras año, ciertamente la concurrencia es considerable, pero siempre, siempre nos hallamos los mismos, es idéntico; hasta en los lugares estratégicos del circuito hallamos los mismos espectadores.



Los David de «Jip» y A. Sagnier, que se clasificaron, respectivamente, en tercero y cuarto lugar en la prueba de autociclos
Fotos Claret y Juandó

Y como creemos que la forma de que el pueblo se acostumbra a estas cosas y sienta por ellas tanta simpatía como hoy aversión consiste en convencerle por la vía de los hechos, hay que procurar llevar cerca de él los hechos para que juzgue y para ver de desterrar el prejuicio, por desgracia aun existente, de que sport y locura corren parejas.



Juan Andreu, con su David, que consiguió dar la vuelta más rápida al circuito en la prueba de autociclos. (Bujías Lodge, pneus Pirelli.)
Foto Claret

El «clou»

Indudablemente, después de admiradas las proezas de Orús, un héroe y un maestro; de Estalella, de lamentar la «guigne» del bravo Vidal y demás incidentes de la carrera de motos y ciclos, el plato fuerte era la de autociclos, y en realidad se esperaba un duelo David e Ideal.

La «performance» del primer año, realizada por un David y no batida aún, y la triunfal carrera de 1917, verificada por un Ideal, eran presagio de que la lucha sería enconada, y sin que las demás marcas concurrentes sufran desprecio alguno, podemos afirmar que David e Ideal eran el papel más cotizado.

Fué una suerte la abstención de varios de los inscriptos, porque dado el estado de algunos trozos del circuito y la poca pericia de otros—no es denigrante, es la falta natural de práctica—habría sido muy fácil una serie de accidentes.

Desde nuestro punto estratégico, en plena carretera, modestos espectadores, sin que pesase en el ánimo del cronista el comentario

correr autociclos. Y la clasificación se inclinó por los más audaces. Hemos dicho la clasificación, refiriéndonos a la absoluta, porque a los David les corresponden algunos triunfos de detalle y de conjunto que les acreditan. Y además queda en pie un record, establecido en carretera, obtenido sobre terreno bastante maltrecho.

Claro está, todos sabemos que ese lugar relativamente secundario del David no afecta ni de mucho a la voluntad de quienes lo construyen ni a la maravillosa bondad del autociclo. Pero esto no basta con saberlo nosotros: lo habría de saber todo el mundo, cosa imposible. ¡Cualquiera convence al vulgo!

Los Ideal triunfaron soberbiamente y su victoria empezó desde que tomaron la salida. ¿Quién puede negarles la supremacía, si en el momento de las demostraciones públicas, de una manera absoluta, brutal, sin la menor atenuante, salen, corren y llegan como vulgarmente se dice, «pegando»?

Esto es una realidad y ha de ser para los entusiastas constructores del David un ani-

moso consejo para que prosigan su benemérita tarea, sin dormirse en los laureles que tan brillantemente conquistaron en 1916 y 1917 en el El Bruch, en Barcelona-Madrid, 1916, en Vendrell en 1917, en fin en tantos y tantos lugares donde les llevó la mano experta de aquel muchacho que murió en El Grao y que se llamó José María...

Tenemos derecho a exigirles más, mucho más de lo que lograron el pasado domingo.

No basta tener el convencimiento de que una cosa sea perfecta, sino que debe además parecerlo, y para demostrarlo están los concursos.

Los lobos

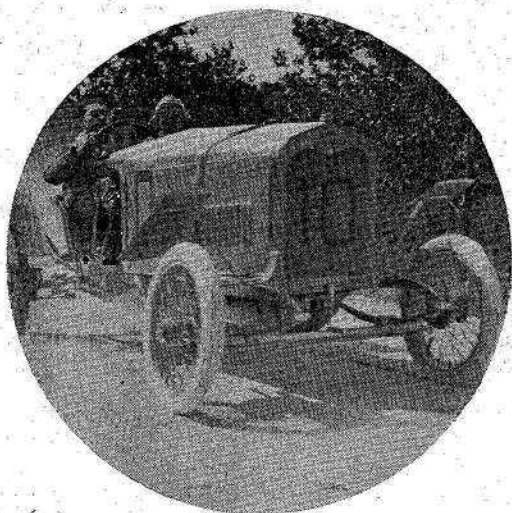
Los ciclistas hemos dado esa denominación a algunos automóviles que en días de carrera, sin respetar a nada ni a nadie, se lanzan al ir o al volver del circuito a velocidades exageradas, cortando los virajes a ras de las cunetas, sin preocuparse de que nosotros, ciclistas por convicción o en el cumplimiento de nuestro deber, también tenemos derecho a circular por las carreteras sin que se nos eche encima un auto. El pasado domingo se repitió el caso inhumano y salvaje. Hubo ocasión en que hubimos de desviarnos hacia una cuneta para no ser derribados.

Y ya no mencionamos aquí el caso de que cuando cuesta arriba o cuesta abajo por nuestras carreteras detestables hemos de circular aprovechando un paso viable y aun difícil, esa mal entendida superioridad de algunos automovilistas nos obliga peligrosamente a apartarnos de nuestra ruta con mayor rapidez de la que para nosotros es posible.

Es ése un abuso que los ciclistas no parecen muy dispuestos a consentir y sobre el cual este humilde cronista llama seriamente la atención de las autoridades automovilistas.

Respetar al humilde es prueba de cultura y atrae las simpatías.

Y además... no hay enemigo pequeño.



Romano, que se clasificó en la prueba de autociclos, sobre coche Edis

Nota final

Sin duda en Sitges tiempo ha que han encajado notablemente las subsistencias. Y decimos esto porque, según pudimos observar el domingo, cuantos el pasado año tuvieron que comer mal y caro en las fondas, este año optaron por celebrar el ágape en plena campaña. Había que ver una serie de comedores públicos bajo los algarrobos y entre los pinos.

Francamente, la elección no es dudosa; entre comer mal, tarde y caro, vale más cargar en el auto un surtido «pinceano».

Este detalle es muy importante y vale la pena de tenerse en cuenta. Mientras Francia y Suiza se preocupan actualmente de ir formando hoteleros que sepan cautivar al público con su buen trato y servicio cuando termine la actual contienda, Sitges se va creando tal impopularidad, que pronto el turista pasará por allí como el sano por lugar de peste:

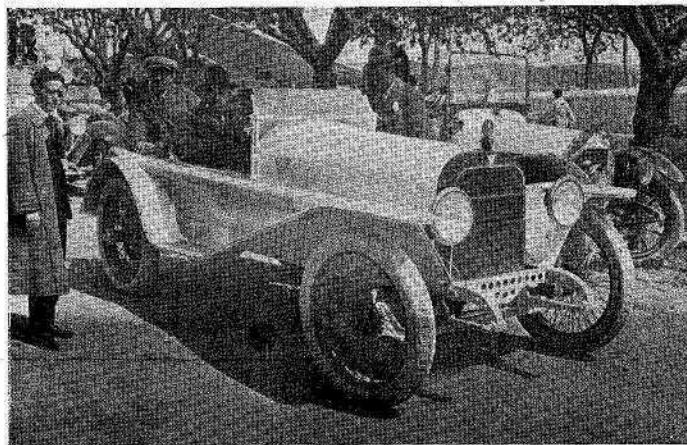
Hay negocios negativos.

CANTO

El «Hudson» de Carreras

En el *Hudson Super Six*, que representa en Barcelona nuestro querido amigo don Luis Carreras, efectuaron el viaje a Sitges y regresaron a Barcelona los señores Barucci, de la casa Pneus Pirelli, Oliva de Vilanova y nuestro querido compañero Narciso Masferrer.

En el volante iba Carreras, que una vez más se acreditó de peritísimo conductor, pues resultó bien cierto aquello de que el *Hudson* se deslizó suavemente



El coche Hudson, que, conducido por su agente, don Luis Carreras, llevó a Sitges a nuestro compañero Masferrer, permitiéndole seguir el circuito y todos los incidentes de las pruebas motoristas

Fotos Claret

HERALDO DEPORTIVO

APARECE LOS DÍAS 5, 15 y 25 DE CADA MES

SUSCRIPCIONES Y ANUNCIOS

Oficina: Villalar, 10 - MADRID

Agencia en Barcelona: Balmes, 58, 1.º, 1.ª - Teléf. 4737-A

por la mala carretera como si fuese sobre fina seda y que se salvaron algunas distancias a velocidades que alcanzaron la cifra de 110 kilómetros.

Y eso no podía extrañarnos a los que conocíamos la características del coche *Hudson* y sus inmejorables condiciones, ya que se trata sencillamente del coche de turismo más rápido que existe, con un consumo escaso de bencina.

Con un coche de serie batió en América el record de la hora, cubriendo en este espacio de tiempo 121,780 kilómetros, llevando a bordo un pasajero.

En grandes distancias, muéstrase infatigable por rudas que sean las dificultades que tenga que vencer, conforme lo demuestra el viaje que realizó un faetón *Hudson*, llevando a siete pasajeros de San Francisco de California a Nueva York, 5.593 kilómetros en 5 días, 3 h. y 3 m.

Ese mismo coche en la carrera de la milla (1,609 kilómetros) alcanzó la velocidad sorprendente de 165 kilómetros a la hora.

Una prueba de la bondad indiscutible del *Hudson* está en que sube hasta la alta cúspide del Pike (carrera en cuesta) a razón de 64,31 kilómetros a la hora, compitiendo con 20 marcas distintas y realizando con ello el mayor acontecimiento de los llevados a cabo por coches automóviles.

Para completar este cuadro, en el que faltan infinidad de pinceladas, digamos que ganó la copa de Vanderbilt, con motor precintado, llevando el volante un conductor que era la primera vez que participaba en una carrera, cubriendo 125,71 kilómetros en la hora.

Ese es el *Hudson* que llevó a nuestros amigos a Sitges a velocidades fantásticas, siendo un coche de turismo preferido por los que más gustan de los placeres que proporciona el viaje rápido por carreteras.

El substitutivo «Rofe»

Todos sabemos el crédito que en poco tiempo ha logrado este substitutivo, pero si alguien de ello tuviera dudas, bastarían los resultados de la carrera en cuesta de la Conrería y el de la Peña Rhin para convencer al más incrédulo. En ambas carreras todos los concursantes venían obligados a correr con substitutivos de gasolina y en las dos carreras los que usaban *Rofe* obtuvieron las más preciadas recompensas, cual son el record de velocidad

y el premio de regularidad. Imposible exigir más de un producto de esta clase, pues el máximo de velocidad, unido a la mayor regularidad, es el más grande ideal a que puede aspirar un automovilista.

Lo que pueden dos minutos

A la primera vuelta de la carrera de automóviles, destacóse por la rapidez con que la cubrió, el excelente automovilista que todos conocemos bajo las iniciales J. A., inscripto con el equipo *Ideal*. El tiempo logrado en aquella vuelta (28 m. 6 s. 4 d.) le valió ser considerado desde el primer momento como candidato a la victoria, y en tanto ello es así, que a la segunda vuelta, a pesar de que no la hizo a la velocidad de la primera, conservaba aún el primer lugar de la clasificación, seguido de sus compañeros de equipo Cortés e Irazzo.

Pero a la tercera vuelta, una estúpida panne visual, producida por caérsele los lentes, cegó momentáneamente a J. A. y el coche, libre por un momento de gobierno consciente, sufrió las consecuencias de una parada en seco, que sólo se pudieron reparar a costa de un tiempo preciso.

Esta desgraciada incidencia, ajena por completo al coche y a la pericia del conductor, le hizo llegar al final de la carrera con dos minutos de retraso sobre el tiempo reglamentario para clasificarse, y estos dos minutos determinaron a su vez los siguientes efectos:

Que a pesar de haber dado la vuelta más rápida, no se le pudo adjudicar oficialmente este mérito.

Que a pesar de terminar la carrera habiendo cubierto todo el recorrido, no se le concedió lugar en la clasificación.

Y que como consecuencia de esto, dejando aparte la problemática posibilidad de ser el primero (que bien podía serlo), no ganó el premio de la vuelta más rápida, habiéndola hecho él, ni su equipo gana la Copa Abadal a pesar de haber terminado la carrera todo el equipo completo que se había inscripto al efecto por los coches *Ideal*.

¿Verdad que es muy lamentable?

Los premios

A pesar de que hemos procurado enterarnos de la fecha del reparto de premios, no nos ha sido posible averiguarlo.

Pero ya que hablamos de los premios, séanos permitido rectificar una noticia que salió equivocada de cajas y que se refiere al premio ofrecido por la casa Pirelli.

Dijimos que éste se adjudicaría al primero que se clasificase usando *Pneus Pirelli*, siendo lo cierto que debía decir al primero si se clasificaba usando neumáticos de dicha marca.

Quedan, pues, desvanecido el error y desvirtuadas las complicaciones a que haya podido darse lugar con ello, bien involuntariamente por nuestra parte.

Hipódromo de Barcelona

Grandes carreras de caballos

Días 5, 9, 12, 16 y 19 de mayo

Mañana domingo, en nuestro hipódromo, se inaugurará la temporada hípica de primavera.

Las nuevas reuniones que empiezan prometen constituir otros tantos ruidosos triunfos bajo todos aspectos, teniendo en cuenta la calidad de los caballos que correrán esta vez y recordando, por otra parte, la magnífica acogida que obtuvieron las pruebas hípicas en las temporadas pasadas.

Añádase a ello el que, si resulta cierto el rumor, nos honrará con su visita el primer sportsman español, nuestro Augusto Monarca Don Alfonso XIII, y dedúzcase si no es fácil prever que nuestro público llenará las localidades del hipódromo y la fiesta logrará el éxito que se merece.

Primer día : Domingo, 5 de mayo

Premio Farnesio (militar lisa), 1.250 pesetas.

1.000 pesetas al primero, 150 al segundo y 100 al tercero, para toda clase de caballos militares. — Distancia: 2.000 metros próximamente.

Premio Faro (a reclamar), 2.000 pesetas.

2.000 pesetas al primero y la mitad del excedente de reclamación al segundo, para toda clase de caballos enteros, castrados y yeguas de tres años en adelante, puestos a reclamar por 4.000 pesetas. El ganador se venderá en pública subasta después de la carrera. — Distancia: 2.000 metros próximamente.

Premio Camilo Fabra, 3.000 pesetas.

2.500 pesetas al primero, 300 al segundo y 200 al tercero, para caballos enteros y yeguas de cuatro años en adelante. — Distancia: 2.700 metros próximamente.

Derby de Barcelona (Ofrecido por los Círculos del Liceo y Ecuestre), 10.000 ptas.

8.000 pesetas al primero, 1.500 al segundo y 500 al tercero, para potros enteros y potrancas de cualquier país, nacidos en el año 1915. — Distancia: 2.500 metros próximamente.

Premio Montseny (Vallas), 4.000 pesetas.

3.000 pesetas al primero, 700 al segundo y 300 al tercero, para toda clase de caballos enteros, castrados y yeguas de cuatro años en adelante. — Distancia: 3.200 metros próximamente.

Segundo día : Jueves, 9 de mayo

Premio Montjuich (a reclamar), 2.000 pesetas.

2.000 pesetas al primero y la mitad del excedente de reclamación al segundo, para toda clase de caballos enteros, castrados y yeguas de tres años en adelante, puestos a reclamar

por 3.000 pesetas. El ganador se venderá en pública subasta después de la carrera. — Distancia: 1.400 metros.

Premio Yvo Bosch (Ofrecido por el excelentísimo Sr. D. Bartolomé Bosch y Puig), 2.500 pesetas.

2.000 pesetas al primero, 300 al segundo y 200 al tercero, para caballos enteros y yeguas de tres años en adelante nacidos y criados en España. — Distancia: 2.000 metros próximamente.

Premio Cerdaña, 3.000 pesetas.

2.500 pesetas al primero, 300 al segundo y 200 al tercero, para potros enteros y potrancas de tres años que no hayan ganado nunca en primeros premios una suma igual o superior a 5.000 pesetas, no comprendiéndose en esta cantidad lo ganado en premios a reclamar. — Distancia: 1.800 metros.

Criterium Internacional, 7.500 pesetas.

6.000 pesetas al primero, 1.000 al segundo y 500 al tercero, para caballos enteros y yeguas de cualquier país, de tres años en adelante. — Distancia: 2.000 metros.

Premio Cansado (militar vallas), 1.250 pesetas.

1.000 pesetas al primero, 150 al segundo y 100 al tercero, para toda clase de caballos militares. — Distancia: 3.200 metros.

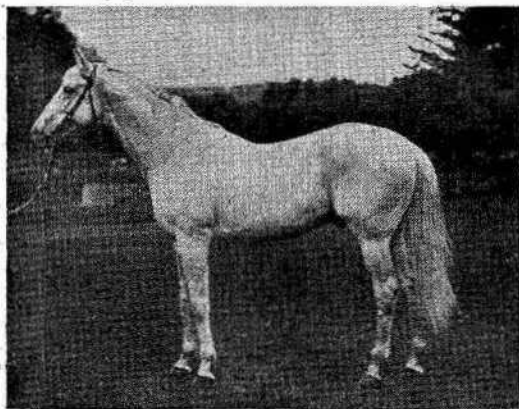
Caballos célebres

"The Tetrarch"

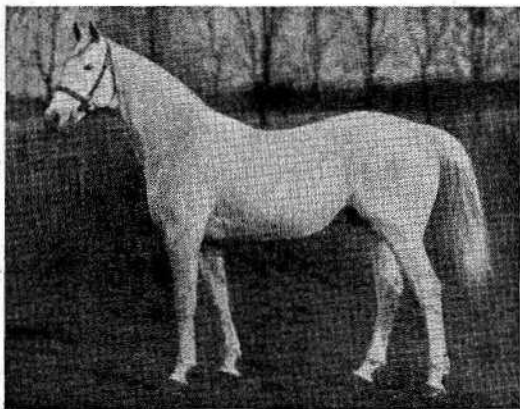
La Sociedad de Carreras de Caballos de Barcelona, y particularmente su infatigable secretario don Mariano de Rivera, tuvieron feliz iniciativa al escoger la figura de *The Tetrarch*, caballo contemporáneo, famoso por más de un concepto, para que ilustrara el cartel anunciador de las carreras de este año.

Por su origen es *The Tetrarch* uno de los productos del primer año de monta de *Roi Hérode*, un caballo de carreras francés que en el otoño de 1908 pasó a Inglaterra para disputar el Derby Gold Cup, en el que ni siquiera logró clasificarse. Aprovechando la estancia en Inglaterra, su propietario Mr. Caillault, le hizo tomar parte en otras pruebas durante la primavera siguiente, entre ellas la Babraham Plate de Newmarket, la Doncaster Cup, en la que se colocó segundo, y en la Newbury Autumn Cup.

Durante la primavera siguiente *Roi Hérode* fué vendido a M. E. Kennedy, criador irlandés, en cuya yeguada empezó en 1910 su carrera de reproductor.



Caballo Le Saucy, nacido en 1884, por Atlantic y Gem of Gems, bisabuelo de The Tetrarch

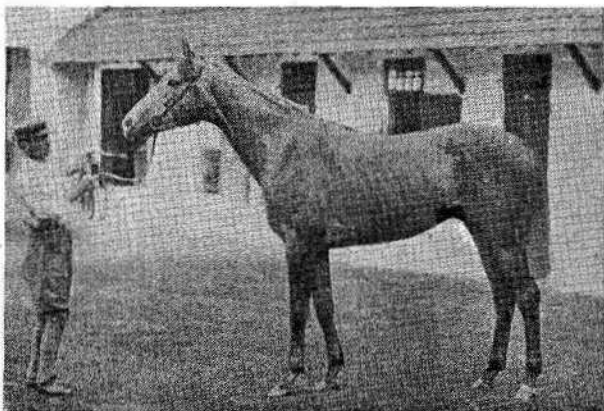


Caballo Le Samaritain, nacido en 1895, por Le Saucy y Clementine, abuelo de The Tetrarch

Con la fotografía de *The Tetrarch* ofrecemos a nuestros lectores las de su padre, abuelo y bisabuelo. La semejanza de *The Tetrarch* con su padre es extraordinaria, muy al contrario de lo que le sucede con su abuelo.

The Tetrarch, nacido en 1911, ganó en 1913 las siete únicas carreras que disputó, ocupando en dicho año el segundo lugar entre los caballos vencedores en Inglaterra, con un total de 113.360 libras (283.400 francos). Disputó todas estas carreras bajo los colores de M. D. Mac Calmont, que lo compró en 1912 por 1.300 guineas (34.388 francos) en las ventas de Doncaster.

Debutó el 18 de abril en Newmarket en una carrera de poca importancia, en la que batió al favorito. Luego, en Epsom, venció a *Pazhelion* y demás concurrentes en la Woodcote Stakes, continuando su camino de victoria en victoria en los demás importantes hipódromos



Caballo Roi Hérode, nacido en 1904, por Le Samaritain y Roxelane, padre de The Tetrarch



El caballo The Tetrarch, nacido en 1911, por Roi Hérode y Vahren, que en una sola temporada ganó en Inglaterra 283.400 francos

había logrado con tanta anticipación una cotización semejante.

The Tetrarch estaba inscripto para tomar parte en todas las grandes pruebas, pero desgraciadamente tuvo que renunciar a la lucha por resentirse de un ligero accidente que sufrió después de sus siete victorias. Su propietario lo destinó a la reproducción.

Notable y excepcional es también *The Tetrarch* por su rara y hermosa capa, que le valió el sobrenombre de *The Spottlet*, el manchado. *The Tetrarch* es un tordo rodado, pero las manchas son, en color y en forma, de las más irregulares y caprichosas; creeríase que son hechas por placer y como un atractivo para exhibirle grotescamente. Y

tanto es así, que algunos llaman al invencible *Tetrarch* el caballo del circo.

The Tetrarch	Roi Hérode	Le Samaritain	Le Saucy	Atlantic	Thormanby
				Gem of Gems	Hurricane
			Clementine	Doncaster	Strathconan
		Clemence		Poinsettia	
		Roxelane	War Dance	Galhard	Stockvell
				Mavis	Marigold
	Rose of York		Wart Paiht	Newminster	
		Speculum	Eulogy		
	Vahren	Bonavista	Bend Or	Galhard	Galopin
				Mavis	Uncas
			Vista	Piracy	Piracy
		Speculum		Vedette	
		Castania	Hagioscope	Doralice	Doralice
				Rouge Rose	Thormanby
			Rose Garden	Hellen Horne	Hellen Horne
				Doncaster	Stockwell
Mangold				Mangold	
		Rouge Rose	Thormanby	Thormanby	
	Hellen Horne		Hellen Horne		
	Macaroni		Sweetmeat		
	Jocose	Jocose	Jocose		
		King Tom	King Tom		
		Maybloom	Maybloom		
	Speculum	Vedette	Vedette		
		Doralice	Doralice		
		Macaroni	Macaroni		
	Zelle	Zelle	Zelle		
		King Tom	King Tom		
		Woodcraft	Woodcraft		
	Eglentine	Hermit	Hermit		
		Mabile	Mabile		

Pedigree de *The Tetrarch*

"Isinglass"

El caballo que bate el record de las sumas ganadas en premios

El nombre de *Isinglass* se pronuncia siempre con admiración en el mundo del turf. Jamás caballo alguno hasta ahora ha igualado el total de sus ganancias en premios, a pesar de que siempre dió muestras de una pereza desesperante. Si a sus medios hubiese unido un buen temperamento, hubiera sido *Isinglass* un verdadero fenómeno de la raza caballera.

Nacido en 1890, de un padre famoso, *Isonomy*, era hijo, por parte de madre, de *Deadlock*, una modesta yegua que habiendo pertenecido a lord Alington fué vendida por éste al capitán Machell, por la pequeña cantidad de 475 francos. Después de haber ésta producido con *Trappist* a *Gervas*, fué vendida por Machell a bajo precio.

Pero *Gervas* creció y luchó en los hipódromos, demostrando poseer tan buena calidad, que Machell, arrepentido de haber vendido la madre, se propuso adquirirla otra vez, a cuyo fin

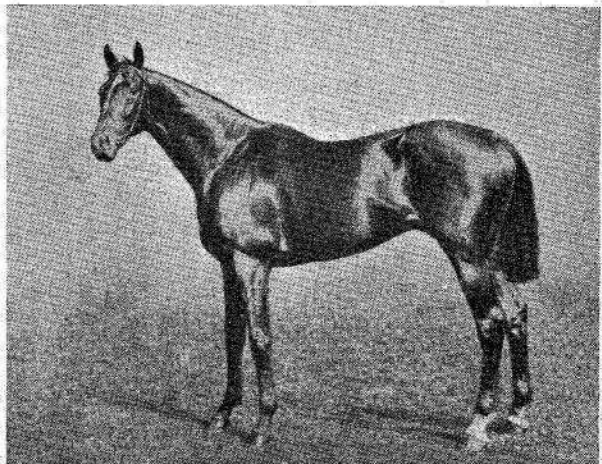
realizó una serie de investigaciones para conocer el paradero de *Deadlock*, hasta que por fin la encontró sirviendo de animal de tiro enganchada a la « charrette » de un colono, el cual consintió en cederla a cambio de un potro de leche.

Otra vez Machell en posesión de *Deadlock* y apreciando en la yegua grandes bellezas de conformación, de las que no había hecho mérito anteriormente, la hizo requerir de amores por *Isonomy*, y tan tiernos y verdaderos debieron ser éstos, que dieron nacimiento a *Islington*, un buen producto. Pero Machell debía ser hombre caprichoso e inconstante. Vendió madre e hijo a Mr. Mac Calmont, que al revés del otro, era hombre que tratándose de caballos poseía un innato don de competencia excepcional y un *ojo clínico* seguro. Este, no queriendo ser causa de que se rompieran unos amores en los que adivinó grandes frutos de bendición hípica para su bolsillo, presentó otra vez la yegua a *Isonomy*, y de esta segunda unión nació *Isinglass*.

El potrito se mostró ya tan perezoso a los dos años, que nunca hubo medio de que se comportara seriamente en el entrenamiento, pero esto no le impidió ganar las tres carreras que en dicha edad disputó, entre ellas la Middle Park Plate.

La edad no modificaba su temperamento; a los tres años era tan gandul como a los dos, desesperante en la preparación; pero llegaba el día de la lucha y *sin esforzarse* vencía en los últimos momentos y con sólo algunos francos al que se proponía arrebatarse la victoria.

A los cuatro años consiguió lo que hasta ahora no ha alcanzado ningún otro caballo: ser el vencedor de las tres grandes carreras inglesas de 250.000 francos, la Princess of Wales, el premio Eclipse y el del Jockey Club Stakes; a cinco años ganó la Ascot Gold Cup, y durante toda su carrera sólo fué batido una sola vez disputando la Lancashire Plate (7.000 libras esterlinas). *Ræburn*, que fué el caballo



El caballo *Isinglass*

que le venció, debió su victoria, más que a un descargo de peso en su favor, a la incurable pereza de *Isinglass*, quien viéndose obligado por su jockey a realizar un esfuerzo, lo hizo de tan mala gana y con tanta lentitud, que la carrera se redujo a un galope de algunos centenares de metros, durante los cuales *Ræburn* le tomó una ventaja que después no pudo recuperar *Isinglass* por haberse cumplido la distancia del recorrido.

Isinglass es el caballo de carreras que ha ganado más dinero en premios, con el formidable total de 1.466.375 francos.

Por el prestigio de sus victorias, *Isinglass* eclipsa a todos los otros caballos de su generación, pero como reproductor causó una verdadera decepción en las grandes esperanzas que sobre él se habían fundado. Murió repentinamente en 1911, a los 21 años, después de haber producido mejor descendencia en yeguas que no en caballos. Entre las primeras han sobresalido: *Cherry Lass* y *Glance Doll*, vencedoras del Oaks en 1905 y 1907; *Glasall*, madre de *King William*; *Lady Lighthfoot*; madre del célebre *Prince Palatine*; *First Sight*, madre de *Oversight*, y entre los segundos, los mejores son *John O'Gaunt*, *Kilglass*, *Admirable Crickton* y *Jacobus*.

DARLEY

Fundación del Hipódromo de Chantilly (Francia)

La idea de transformar la cespeada llanura de Chantilly en un campo de carreras fue debida a una circunstancia fortuita.

Durante el otoño de 1833, el Príncipe Labanoff se había instalado en aquella región con el propósito de dedicarse a la caza a caballo.

Cierto día atravesaba la planicie acompañado de sus amigos; la ocasión de deleitarse en un galope, dada la elasticidad del terreno, se ofrecía a esos jinetes devotos del deporte. Inmediatamente se organizó entre ellos una carrera, que fue ganada por M. de Normandie, distinguido sportman de aquella época, muy conocido por sus aficiones hípias.

Este primer galope sobre el césped debía llevar en sí afortunadas consecuencias. Terminada la carrera se reunieron aquellos amigos conviniendo en encontrarse en el mismo sitio durante la primavera siguiente, pero no con objeto de cazar sino de organizar allí unas carreras de caballos. El Conde de Cambis fue encargado de solicitar del Duque de Orleans, que tanto trabajaba para el fomento de aquéllas, la autorización necesaria para que el Jockey Club, de reciente fundación, aprobara las condiciones de un programa elaborado después de un animado hallali.

Los socios del Jockey Club acogieron la idea con entusiasmo y a pesar de los escasos recursos de que disponía la naciente Sociedad votaron un crédito de 4.500 francos para do-

tar dos premios, de carreras a disputar durante la primera quincena de mayo.

La reunión proyectada tuvo lugar el 15 de mayo de 1834, bajo un tiempo espléndido. Un hipódromo limitado por postes y cuerdas había sido dispuesto bajo las iniciativas de la Sociedad de Fomento para la mejora de las razas caballares (Jockey-Club) y principalmente por MM. Fasquel, Conde de Cambis y Normandie. Alrededor de la *pelousse* se reunió una gran multitud; el interior, reservado a los carruajes y a los jinetes que pagaban por ello una pequeña retribución, fue pronto invadido por los peatones. No había aún tribunas y los servicios de orden y seguridad fueron insuficientes, así es que a pesar de lo reducido del programa, la reunión, realizada con la presencia del Duque de Orleans y por lo más granado de la nobleza francesa, constituyó un éxito grande.

T. Biron, en su Calendario de las carreras de caballos, nos da el resultado de la reunión: Carreras del Oise. Chantilly, sobre el césped; 15 de mayo.—Carreras de la Sociedad de Fomento: 1.º premio, 3.000 francos, 2.065 metros. Carrera doble: Caballos y yeguas de cualquier edad (P. S.) nacidos y criados en Francia.

1.ª *Helena*, y. tord., de M. Rieussec, 4 a., 114 liv., montada por Wilson (azul), vencedor; 1.ª prueba, 2 m. 35 s.; 2.ª prueba, 2 m. 31 s.

2.ª *Arlette*, y. c. de M. Fasquel, 3 a., 105 liv.; 1.ª prueba, 2 m. 35 s. $\frac{2}{5}$; 2.ª prueba, 2 m. 32 s. $\frac{1}{5}$.

3.ª *Fredéric Aldfost*, c. c. de M. de Sabathier, c. 121 liv.; 1.ª prueba, distanciado; 2.ª prueba retirado y distanciado. 2.º premio: 1.500 francos, 2.065 metros, carrera doble para caballos y yeguas que no hubiesen ganado nunca.

1.ª *Noema*, y. a. perteneciente a S. A. R. el Duque de Orleans, 4 a. 111 liv., montada por Wright (encarnado), vencedora. 1.ª prueba, 2 m. 34 s.; 2.ª prueba, 2 m. 38 s. $\frac{3}{5}$; 3.ª prueba, 2 m. 26 s. $\frac{4}{5}$ (1. 2. 1.).

Almáida, y. c. de M. Fasquel, 5 a. 111 liv.; 1.ª prueba, 2 m. 34 s. $\frac{1}{5}$; 2.ª prueba, 2 m. 38 s.; 3.ª prueba, 2 m. 29 s. $\frac{1}{5}$.

Una apuesta particular dió lugar a una tercera carrera: 500 francos por cada una de las partes: una vez la vuelta al hipódromo (2.065 metros): una prueba, un caballo castaño perteneciente a M. Napoleón Bertrand, vencedor, contra otro caballo alazán de propiedad de M. Delafontaine.

Suponemos que nuestros lectores se habrán fijado en las distancias de los recorridos y en que las carreras eran dobles. Estos recorridos levantarían hoy las protestas de los propietarios. Pero es que eran otros los caballos de antes. Bajo este aspecto las carreras en lugar de favorecer... ¡alto!; se nos iba la pluma y nos olvidamos de que estamos viviendo en 1834 y nos hallamos en Chantilly oyendo como el alcalde de la villa, comprendiendo, al contrario de los de ahora, los grandes benefi-

cios que para el porvenir de su querida villa podían aportarle la celebración de carreras y no estando lo suficientemente satisfecho con haber ofrecido un premio para la próxima reunión, se ponía de acuerdo con los comisarios para que permitieran construir en el hipódromo cómodas tribunas desde las que los espectadores no pudieran perder de vista ni un solo instante a los caballos que lucharán. De esta manera, la numerosa y elegante concurrencia que se encontraría en las carreras no correría el peligro de ser atropellada bajo los pies de los caballos. Las tribunas que se construyeron carecían, fuerza es confesarlo, de comodidades, pero con ello se daba un gran paso en la vida del progreso de los hipódromos.

El programa de 1835 comprendía cinco pruebas, entre ellas una de vallas, y una carrera particular. Los premios sumaban ya 7.000 francos, más un objeto de arte consistente en un látigo con empuñadura de oro, valorado en 1.000 francos.

El público que asistía a las carreras de entonces estaba verdaderamente compuesto de aficionados. No había la facilidad de comunicaciones de que disfrutamos actualmente y para trasladarse al hipódromo de Chantilly, ya que de él hablamos, era preciso utilizar los carruajes particulares, encajonarse dentro de una diligencia arrastrada por hermosos bretones que volaban bajo los chasquidos del látigo de los postillones, o montar a caballo. ¡Y fueron 30.000 los espectadores! A estas incomodidades se añadían las de que las carreras terminaban a las ocho de la noche y que, en consecuencia, el viaje de regreso tenía que realizarse con la triste penumbra del crepúsculo vespertino. Muchos preferían pasar la noche en Chantilly, mal alojados y peor alimentados; pero la afición lo compensaba todo. Un queso y una botella de champagne bastaban para refrigerar los estómagos vacíos de los más exigentes y como quiera que se trataba de gente decidida, dispuesta a toda clase de sacrificios para enaltecer al caballo, para distraerse durante la noche organizaban bailes populares en locales cerrados, en los que se penetraba mediante el pago de diez francos. Y el deseo de variar el placer mundano atraía a las carreras y al baile buen número de aristocráticos discípulos de Terpsícore que después de codearse con sencillos campesinos de Chantilly, se retiraban a descansar a la una y media de la madrugada para reponer sus fuerzas para la caza a caballo del ciervo, que invariablemente se organizaba para el día siguiente.

Al día siguiente, en efecto, todos se reunían a las once de la mañana en «la Table», para correr durante varias horas tras un ciervo soltado.

La reunión de caza, siguiendo a la de carreras, engendró, para el porvenir, la gran semana de Chantilly y de esa manera, desde el segundo año de su fundación, las carreras de

STADIUM se vende en Madrid en los kioscos de la calle de Alcalá y principales puestos de venta de periódicos.

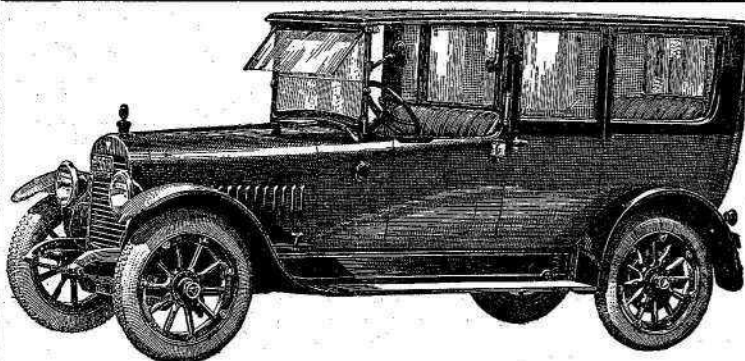
Chantilly, implantadas para el deporte, fueron definitivamente consagradas por la moda; y la Sociedad de Fomento pudo, sin temor a un fracaso, establecer para las siguientes reuniones, las condiciones del célebre premio del Jockey Club.

Y dos párrafos para terminar. Leyendo los enfáticos artículos de la prensa de aquella época invitando al público a la asistencia a la reunión de Chantilly, nos encontramos con un párrafo de *L'Eleveur*, que dice: «A vosotros, anacoretas de la trufa, devotos de las buenas cenas, delicados y voluptuosos sibaritas, a todos vosotros, Suculus de la gastronomía que engullís en un día las subsistencias de diez provincias, no vengáis a visitarnos porque no serán satisfechos vuestros glotonos apetitos; id a casa Véfour, id a recibir los aperitivos homenajes de las rocas de Caucale; huid de nosotros porque no sois de los nuestros. Pero vosotros, centauros perfumados, vosotros los que os halláis animados por la más noble de las pasiones, probad, aunque sólo sea por un solo día, el placer de cenar sólo frescos huevos como alimento de resistencia y de alojaros por la noche en una sencilla casa de campo, en lugar de calentar vuestros cuerpos con rico edredón; venid; es a vosotros a quienes deseamos, no a los que tienen a su vientre por único dios».

Cambiaron los tiempos y los cómodos refinamientos como han cambiado las aficiones y los sentimientos.

A vosotros, pues, anacoretas de la sangre, devotos de las emociones de la muerte, embrutecidos y sañudos sibaritas, a todos vosotros, Cúchares de la tauromaquia, que ahogáis en dos horas los humanos sentimientos de cultura y civilización de veinte siglos, no vayáis a las carreras, porque allí vuestros incultos apetitos de barbarie no serán satisfechos; id a las Arenas o a la Monumental; huid de nosotros porque sois indignos de participar de nuestro entusiasmo ya que sólo os place contemplar que se convierta en sanguinolenta criba la piel de un pobre caballo. Pero vosotros los que tenéis alma y corazón, vosotros los que reconocéis en el noble-bruto la más grande conquista del hombre, venid, venid aunque sólo sea por una sola vez al hipódromo, para deleitaros ante la más perfecta belleza estética del caballo, venid allí para admirar como lucha noble y lealmente, para contemplarle en la plenitud de su arrogancia, en la magnificencia de su triunfo y para agasajar al único ser que compartiendo siempre con el hombre penalidades y homenajes, ha sido y será aun siempre su inseparable compañero para la propagación del progreso y de la civilización.

ENRIQUE SOSTRES



Agencia general para España: F. DE LA VIESCA : CADIZ

Representante exclusivo para Cataluña :
L. Carreras
Paseo de Gracia, 87 : BARCELONA

MAS FUERTE QUE EL ACERO



**PNEU
HUTCHINSON**

**Substitutivo
ROFE**

de producción nacional

HA GANADO

El record de velocidad

en la carrera en cuesta de la Con-
rería, 24 de marzo de 1918.

**El Premio de regulari-
ridad, el primero de
motos ligeras y el
primero y segundo**

de side-cars en la Carrera Peña
Rhin, 28 de abril de 1918.

Auto Garage Balmes

F. de A. Puig y C.^a

Mallorca, 231 y Balmes, 96 : Tel. 1102-6

ESPAÑA
(BARCELONA)
Carref. "de Ribas, 279
Teléfono S. M. - 250

La Hispano-Suiza

FRANCIA
(BOIS
COLOMBES)
27, Rue Réunion

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES

Coches de Turismo, para Hoteles, de reparto, etc.

Omnibus, Camiones, Motores marinos, Motores para la Aviación

Agencia en Barcelona: VALLET, FIOL y C.^a, S. en C.-Ronda Universidad, 37

Talleres y Garage: Provenza, 171 - Teléfono G-922

Revista de Sports diversos



Hípica • Ciclismo
Náutica • Caza y Pesca
Lawn-tennis • Tiro
Deportes atléticos, &.* &.*



La Fiesta del Pedal

Atendiendo numerosas indicaciones que a la Comisión organizadora han sido hechas por importantes personalidades de Mataró, y habida cuenta que la relativa anormalidad por que ha pasado durante las dos últimas semanas dicha ciudad ha impedido por completo, tanto a la Comisión de ésta como a la de Mataró, llevar a cabo los debidos trabajos para el preciso éxito de la Fiesta del Pedal, y deseando evitar una merma en el beneficio líquido para los pobres, los delegados, en sesión extraordinaria, informados de los anteriores extremos por el presidente de la sub-Comisión de Mataró, acordaron aplazar la Fiesta del Pedal para otra fecha, desde luego muy próxima, que se hará pública oportunamente.

FUTBOL

El pleito del Norte

II

COMPLETANDO lo expuesto en el primer artículo que dedicamos a esta cuestión vitalísima para los fueros de las federaciones regionales, que son los únicos y verdaderos organismos vivos del futbol en nuestro país, vamos a ocuparnos hoy, según habíamos ofrecido, de los acuerdos adoptados por la Real Federación Española que preside don Gabriel Maura, para aquilatar el valor y los fundamentos de aquellas resoluciones, que no vacilamos en calificar desde ahora y ahora más que nunca, de verdaderas alcaldadas.

Es preciso, para nuestro objeto, copiar el texto de algunos de dichos acuerdos, aunque con ello se haga tal vez más pesado para nuestros lectores el presente artículo, como largo que habrá de ser según presentimos, aun cuando damos formal palabra de no extendernos en demasía.

Así, pues, empezaremos por reproducir los acuerdos del Comité Nacional, tomados con ocasión de la protesta formulada por la Federación del Norte, y que, en su parte necesaria, dicen así:

«Se da cuenta del telefonema enviado por el presidente de la Federación del Norte a este

Comité pidiendo revisión del acuerdo tomado en junta del día 12 de marzo, declarando la nulidad del partido jugado entre el Athletic Club de Bilbao y la Real Sociedad de San Sebastián el 17 de febrero; de la carta de la misma Federación, fecha 18 de marzo, en que expone las razones en que se fundan para solicitar la revisión indicada, y de otros documentos de distinta procedencia, y por unanimidad se resuelve confirmar el acuerdo indicado, por las razones siguientes:

Primera. Que es evidente que el partido se suspendió siete minutos antes del tiempo reglamentario, según se desprende, entre otros documentos, de las mismas cartas dirigidas a esta R. F. E. F. por la Federación del Norte, que implícitamente lo confiesa, y según el artículo 45 del reglamento de la Federación del Norte, el artículo 24 del reglamento de Campeonatos y Concursos de esta R. F. E. F. y las reglas II y XIII del reglamento de juego, que prescribe que los partidos durarán necesariamente dos periodos de tiempo de cuarenta y cinco minutos; que el referee tiene facultades para suspenderlos por determinadas causas, y que «en caso de suspensión de un partido de campeonato, por cualquier causa que sea, se considerará como no jugado y se repetirá en la fecha que señale la Federación organizadora, en el mismo campo que se hubiere designado para el partido suspendido.»

Segunda. Que este Comité no ha infringido los artículos de los estatutos a que alude la Federación del Norte, por cuanto la Asamblea general extraordinaria celebrada en esta corte el 27 de enero de 1917, estableció claramente los siguientes:

Artículo 1.º Las Federaciones se regirán por sus respectivos reglamentos y son autónomas dentro de su respectiva región.

Art. 2.º El Comité directivo de la R. F. E. F. es la suprema autoridad en España en todas las cuestiones que al futbol se refieren, e intervendrá siempre que los reglamentos se vulneren o se trate de cuestiones no reguladas en los mismos.

Tercera. Que habiendo faltado claramente la Federación del Norte a los artículos de los distintos reglamentos citados anteriormente, dando por válido un partido que debió repetirse, era necesaria la intervención de este Comité, sin necesidad de requerimientos extraños.

En consecuencia, este Comité resuelve que

se repita el partido en el campo de la Real Sociedad antes del día 4 de abril próximo, a puerta cerrada, con referee que designará este Comité cuando conozca la fecha del partido, la que nos deberá ser dada a conocer con la antelación necesaria para que pueda llegar a tiempo el árbitro designado.»

* * *

La forma abogacil en que están redactados los precedentes acuerdos da a éstos cierta apariencia de sentido jurídico que no tienen y nos invita a responder en términos adecuados aunque para nosotros sea fuerza amoldarnos a ellos con lo poco que sabemos de estas cosas.

Del texto de aquellos acuerdos se deduce una primera y muy importante consecuencia, es a saber: que a pesar de los acuerdos tristemente famosos de la Asamblea de 27 de enero de 1917, la Real Federación Española declara como motivo de intervención en el asunto, el supuesto incumplimiento por parte de la Federación del Norte del reglamento nacional, con lo cual acepta la vigencia de éste, que ya no puede estar sujeta a equívoco de ninguna clase.

Sentado esto, examinemos serenamente la argumentación del Comité Nacional y coméntémosla como es debido.

Cierto que el artículo 24 de los reglamentos nacionales dispone que en caso de suspensión se repetirá el partido, pero cierto también que por encima de este artículo está el 2, que ordena la vigencia del reglamento del Colegio de Arbitros de Inglaterra en todo lo que afecta a la práctica del juego, y el artículo 1 de los propios reglamentos nacionales que, en consonancia con el 4 de los estatutos, dice que las federaciones regionales, dentro de su esfera de acción particular y privativa, podrán dictar reglas complementarias para la adaptación del reglamento nacional en cada región y que serán además los UNICOS organismos competentes para apreciar y juzgar las faltas que se cometan contra sus disposiciones, salvo en los concursos organizados directa y oficialmente por la R. F. Española.

La regla XIII del reglamento del Colegio de Arbitros de Inglaterra da al árbitro la facultad de terminar el partido por diversas causas como obscuridad, intervención de los espectadores, etc., y con arreglo a esta facultad se han dado por terminados muchos partidos sin haberse jugado precisamente los noventa minutos reglamentarios.

Así, pues, la teoría del C. N. de que un partido sólo puede quedar terminado por el transcurso de los noventa minutos de juego, aun siendo la normal no es exacta en casos excepcionales, y habiéndose dado uno de ellos en el partido originario de este pleito, si el juez lo dió por terminado, bien terminado estuvo. En manera alguna hay lugar en tal caso a asimilar la terminación con la suspensión y por tanto no ha de volverse a jugar un partido terminado cuando los que se deben repetir son

los que han quedado suspendidos. Precisamente el artículo 24 del reglamento, que el C. N. equivocadamente considera infringido por la Federación Norte, no tiene otro alcance que el de completar la regla XIII en el sentido de establecer cómo y cuándo deben jugarse los partidos suspendidos, no los terminados.

Y desde el momento que en el proceso de este asunto aparece de un modo indubitable que el partido se dió por terminado, huelga en absoluto la aplicación de cuantas disposiciones puedan referirse al caso de suspensión y, por consiguiente, es absurda y extemporánea la argumentación en que funda sus acuerdos el Comité directivo de la R. F. E.

Pero para que resalte más todavía la incompetencia de éste y su desmedido afán intrusivista, vamos a hacerle el obsequio de poner la cuestión en el mismo terreno donde desaceradamente la coloca con miras a su conveniencia.

Supongamos que el partido fué suspendido y veamos como también en este caso la actuación del Comité Nacional no ha podido ser más antirreglamentaria.

Si las federaciones regionales son autónomas dentro de su respectiva jurisdicción, según el artículo 4 de los Estatutos y según el 1 del acuerdo de 27 de enero de 1917; si las federaciones regionales son los únicos organismos competentes para apreciar y juzgar las faltas que se cometan contra las disposiciones del Reglamento nacional, dentro de su esfera particular y privativa (Reglamento, art. 1); si dentro de esta esfera particular y privativa se halla indudablemente la organización del Campeonato Regional y resolución de cuantas incidencias puedan producirse con relación a los mismos (Estatutos, art. 4. núm. 3) y la resolución en última instancia de cuantas cuestiones puedan suscitarse entre dos clubs federados de la misma región (Estatutos, art. 4 núm. 2); si según la regla XIII del juego, en los casos de suspensión y terminación, el árbitro que lo haya acordado viene obligado a levantar acta de lo ocurrido, sometiéndola a la Federación bajo cuya jurisdicción fué jugado el partido, ¿cómo puede el Comité directivo de la Real Federación Española justificar razonablemente su intervención en el pleito estudiado y fallado por la Federación Norte, que es la única entidad que tenía la necesaria competencia con arreglo a los Estatutos y Reglamentos de la R. F. E., con arreglo a su propia reglamentación y con arreglo a la ley XIII del juego y aun con arreglo al acuerdo de 27 de enero de 1917, si la autonomía de las federaciones regionales que se proclama en el art. 1.º ha de ser algo real y efectivo, algo sagrado que no puede destruir, en buen sentido jurídico, la redacción confusa y subrepticia del art. 2.º? ¿Cómo puede decirse que haya habido vulneración de reglamentos por parte de la Federación Norte?

Quien ha vulnerado los reglamentos ha sido aquí el Comité directivo nacional, que ha

tomado el art. 2.º del acuerdo de 27 de enero de 1917 más que como resorte discreto de buen gobierno y más que como autorización condicionada al art. 1.º para una mayor iniciativa en su gestión, como «bill» de indemnidad para cometer toda clase de desmanes.

* * *

Metido en un callejón sin salida por sus propias culpas, y ante la razón abrumadora que tiene en este asunto la Federación Norte, el Comité Nacional se ha encontrado sin autoridad y sin energías para sostener su decisión, ratificada dos veces, de que el partido se repitiera, y ha debido sufrir la vergüenza de verse desacatado públicamente sin que un átomo de la razón que pretendía tener le diese en esta hora crítica fuerza para blandir un anatema de castigo; al contrario, como si un deseo de venganza, tan grande como su impotencia, le hubiese puesto en trance de locura, el pobre Comité Nacional ha rematado (por ahora) sus disparatadas aventuras con este estrafalario documento, fechado en 23 del último abril:

«En vista de la gran tirantez de relaciones que existe entre las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa, que integran la Federación del Norte, y de los deseos que unos y otros nos tenían expuestos, este Comité, en junta celebrada hoy, ha tomado el acuerdo, a reserva de dar cuenta de él en la próxima asamblea, de dividir la Federación del Norte en dos Federaciones, que se denominarán la Vizcaína y la Guipuzcoana; declarar campeón de dichas federaciones a los que más puntuación tenían, o sea, al Athletic Club, de Bilbao, por Vizcaya, y al Real Unión Club, de Irún, por Guipúzcoa; acordar asimismo que la eliminación de estas regiones se verifique entre Vizcaya y Cantabria y entre Guipúzcoa y Galicia, y los partidos deberán jugarse con la mayor urgencia, teniendo en cuenta la proximidad del 5 de mayo, fecha designada para la final, que este año se jugará en dos partidos por tomar parte los vencedores de los dos grupos anteriormente citados y el campeón del Sudeste.»

De manera que contra el artículo 8.º de los Estatutos que divide a España en diez regiones fijadas en él taxativamente, entre las cuales hay, naturalmente, una sola para las provincias vascongadas, que es la del Norte, se acuerda matar a ésta de repente partiéndola en dos, la de Vizcaya y la de Guipúzcoa (con lo cual son once) y dejar, por lo visto, a la provincia de Alava como si no existiese en España; que contra lo establecido en la base 2 del Campeonato de España, donde se dispone que sólo tendrán derecho a participar en dicho campeonato los vencedores de los campeonatos regionales, siempre que su respectiva federación estuviese inscrita en la Nacional al terminarse la temporada anterior y representada en la Asamblea ordinaria de fin de temporada, se niega el derecho que a ello tiene el Athletic como campeón de la región Norte y se toma

el absurdo acuerdo de nombrar dos campeones non-natos de dos regiones que nunca han existido legalmente, a base de una puntuación que se otorga por separado a cada una, siendo resultado de un campeonato extraño a ellas, jugado conjuntamente por los clubs de ambas reunidos.

Mayor atropello contra la naturaleza, contra el sentido común y contra el derecho, ya no puede cometerse.

Y esto nos sorprende doblemente sin haber declarado previamente tan extraordinario Comité Nacional que se proponía seguir, como norma de conducta, la inversa de la debida.

No queremos alargar más estos comentarios, seguros de que con lo dicho hay bastante para formarse idea de los desafueros cometidos por el Comité directivo de la R. F. E.

Y todo por no tener el Comité Nacional el suficiente valor de confesar sencillamente que ha metido la pata al intervenir en el asunto del Norte.

¿No ve el Comité Nacional que con sus propios actos revela que está convencido de la razón que asiste a la Federación Norte aunque se haya apercibido de ello acaso demasiado tarde?

¿No ve el Comité Nacional que sus últimos acuerdos son un burdo subterfugio que ha ideado torpemente, no para mantener el derecho sino para satisfacer su propia vanidad?

¿Es que es algo deshonroso equivocarse? No; lo indecoroso es equivocarse, sentirse culpable de ello y no confesarlo.

Reconozca el Comité Nacional su error primero, dése cuenta del ridículo que está haciendo con esta serie de traspiés y con querer mantenerlos, revoque todas sus equivocadas disposiciones dejando el asunto según estaba, tal como lo resolvió la Federación Norte, termine el Campeonato de España y luego dimita, que haciéndolo así aun será hora de salir decorosamente.

Si los delegados que concurran a la próxima Asamblea aprueban todos los disparates hechos, merecerán llevar el cencerro de mansos astados, porque demostrarán serlo de solemnidad y no tener, además, concepto de la dignidad de su representación, de la cual hicieron ya dejación lamentable al aprobar el «monstruo reglamentario» de 27 de enero de 1917.

Concedamos que fueron sorprendidos en su buena fe, pero ya pueden ver ahora de la manera como se ha abusado de ella.

A este paso de caballo desbocado pronto podremos erigir al actual Comité Nacional un monumento sobre el pedestal de las ruinas de las federaciones regionales, que desaparecerán una a una, divididas y maltrechas por él, como va a desaparecer la Federación Norte, si Dios no lo remedia.

A cualquier comité no se le hubiera permitido usufructuar ni un día más ese poder tan pésimamente ejercido.

¿Por qué se tolera ese Comité? ¿Por qué no se le echa?

¿Es que los delegados, sencillos y modestos hombres, sienten pavor ante la presidencia del señor Maura?

Pues si es eso, sepan que el señor Maura será un gran hombre política y particularmente, pero futbolísticamente ha demostrado, como en otra ocasión ya profetizamos, que no es el hombre que nos hacía falta para dirigir la entidad representativa del fútbol español, en el cual entró como algo y del cual saldrá como don Nadie.

Compuesto este artículo y en compaginación el presente número, nos llega la noticia de haber dimitido el señor Maura, junto con sus compañeros, los cargos que ostentaban en la R. F. E. Sentimos que aun siendo éste el único motivo que nos ha dado para felicitarle, no pueda ser esta felicitación sin reservas. Y estas reservas se refieren, naturalmente, a la enérgica protesta que merece el hecho de dejar los cargos sin haber deseado el embrollo en que el mismo Comité se metió, agravando con ello sus consecuencias, cuando debíamos estar en vísperas de la final del Campeonato de España.

Esta dimisión no se parece en nada a la que le aconsejábamos más arriba. Esta dimisión es una huida vergonzosa.

Y ahora, para orientación de los delegados que concurran a la asamblea ya convocada, hemos de decir que para el bien del fútbol español y para el bien de las federaciones regionales conviene dejarlo todo tal como estaba antes de la famosa Asamblea de 27 enero 1917.

C.

Carnet del sportsman

Resultados técnicos

Atletismo.—*Barcelona:* Día 28. Pruebas de entrenamiento organizadas por la Sección de Esports i Excursions del C. A. D. C. I. 100 metros. 1.º, Maroven; 2.º, Coll; 3.º, Nin.—400 metros. 1.º, Blanch; 2.º, Ibáñez; 3.º, García.—1.500 metros. 1.º, Coll; 2.º, García, 3.º, Ibáñez.—Peso. 1.º, Nin; 2.º, Rognoni; 3.º, Ibáñez.—Jabalina. 1.º, Nin; 2.º, Bové; 3.º, Rognoni.—Disco. 1.º, Nin; 2.º, Rognoni; 3.º, Bové.—Saltos de altura. 1.º, Vallhonrat; 2.º, Nin; 3.º, Marovén.—Saltos de longitud. 1.º, Nin; 2.º, Marovén; 3.º, Vallhonrat.

Motociclismo.—*Sitges:* Día 28. (Véanse los resultados técnicos en nuestra información especial.)

Natación.—*Barcelona:* Pruebas de entrenamiento para el Gran Premio de Pascua, organizadas por el Club de Natación Barcelona. Distancia 50 metros. Primera serie. 1.º, Raventós; 2.º, Fornell; 3.º, Palou.

Segunda serie. 1.º, Cuadrada; 2.º, Domingo; 3.º, Gibert.—Tercera serie. 1.º, Barba; 2.º, Berdemás. Prueba final. 1.º, J. Cuadrada, 37 s. $\frac{2}{5}$; 2.º, Berdemás, 37 s. $\frac{4}{5}$; 3.º, Barba, 38 s.

Pelota vasca.—*Barcelona:* Día 28. Concurso social, organizado por la Real Sociedad de Sport Vasco. Forns-Borrás vencen a Girona-Andrés por 40 a 31.—Cuchy-Pin vencen a Aballi-Roig por 40 a 30.

Yachting.—*Barcelona:* Día 28. Primera prueba de la regata Copa Primavera, para yates de la fórmula Internacional, organizada por el Real Club Marítimo de Barcelona. Distancia 3 y media millas. 1.º, *Culip*, de A. Mas y E. Sabaté; 2.º, *Gombit*, de S. Amat y A. Mateos, 3.º, *Alga*, de los señores Serra. Prueba de desempate de la regata Premio La Nau, organizada por el Club de Mar. Distancia, 1.500 metros en triángulo. 1.º, *Sageta*; 2.º, *Fitora*.

Programa para mañana

Lawn-tennis.—Concurso de lawn-tennis entre dependientes, organizado por la Sección de Esports i Excursions del C. A. D. C. I. Pistas de la calle Alfonso XII. A las 9.

Partidos finales del Concurso de Lawn-tennis, organizado por el Real Polo Jockey Club. Pistas del Parque de Sports de la carretera de Sarriá. A las 9.

Tiro.—Concurso Nacional de tiro, organizado por la Representación del Tiro Nacional. Polígono de Montjuich. A las 9.

Copa de la Sociedad. Tiradas de pichón, organizadas por la Real Asociación de Cazadores de Barcelona. Stand de Miramar. A las 11.

Concurso de tiro de pichón, organizado por la Sociedad de Cazadores La Torcaz. Stand Font del Carbó. A las 15'30.

Polo.—Copa de la Sociedad. Partidos de polo, organizados por el R. P. J. C. Parque de sports de la carretera de Sarriá. A las 10'30.

Yachting.—Copa Primavera. Segunda prueba de la regata entre yates de fórmula Internacional, organizada por el Real Club Marítimo de Barcelona. A las 10'30.

Copa Club Náutico. Primera prueba de la regata entre yates de la serie Hispania, organizada por el Club de Mar. A las 11.

Pelota vasca.—Partidos de pelota a cesta entre socios de la Real Sociedad Sport Vasco. Frontón Condal. A las 11.

Hípica.—Grandes carreras de caballos, organizadas por la Sociedad de Carreras de Caballos. A las 15'30.

Fútbol.—Copa Barcelona. Partido Español-España, organizado por la Federación Catalana de Clubs de Fútbol. Campo del Barcelona. A las 16.

Partido de entrenamiento Barcelona Centre de Sports de Sans. Campo de este último. A las 16.

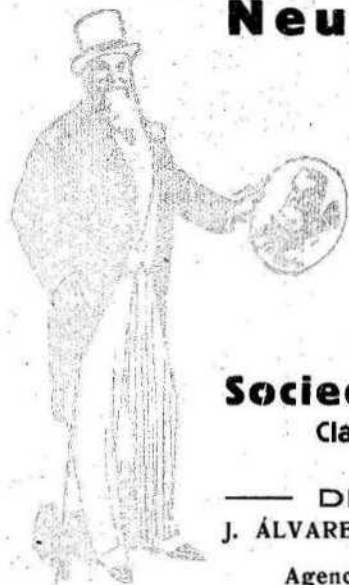
A. ALIMUNDO Y C.^A

Aragón, 259 y 261 : Teléfono 1017-A

• BARCELONA •

**La casa más importante de España
en artículos para todos
los sports**

Raquetas RAND e I Z y demás artículos para Lawn-tennis, de la célebre casa inglesa SLAZENGERS Ltd.



Neumáticos

DUNLOP

AUTO

MOTO

VELO

Sociedad Española DUNLOP, S. A.

Claudio Coello, 106 - MADRID - Teléfono 4741

Telegramas y telefonemas: DUNLOP

— DEPOSITARIOS EN BARCELONA —

J. ÁLVAREZ : Provenza, 260

E. MAGRE : Córcega, 233

A. SANROMÁ : Balmes, 62

Agencia General Española "La Motosacoche" : Rosellón, 255

S. A. ESPAÑA

Fábrica de Automóviles

Exposición: Provenza, 247 - Tel. 1023-6

Fábrica: Valentín Iglesias (San Andrés)

BARCELONA



La casa mas importante de España en artículos de sport

Raquetas Driva Exela, de Williams & Co.

Agentes exclusivos: Eduardo Schilling, S. en C.

BARCELONA: Calle Fernando, 23 :: MADRID: Calle Alcalá, 14 :: VALENCIA: Calle de la Paz, 13

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES



MARCA REGISTRADA

TALLERES Y OFICINAS TÉCNICAS DE BARCELONA

A. ELIZALDE

PASEO DE SAN JUAN, 149

Dirección telegráfica y telefónica: AUTOELIZALDE - Teléfono G-921

CONCESIONARIOS PARA CATALUÑA:

Pujadas y Llobet - Paseo Gracia, 88 - **Barcelona**

CONCESIONARIO PARA CASTILLA LA NUEVA, SEGOVIA, ÁVILA Y ZONA ESPAÑOLA DE MARRUECOS:

Alvaro Ureña - Barquillo, 14 dup. - **Madrid**

Coche ELIZALDE, adquirido por S. M. el Rey don Alfonso XIII (q. D. g.)

Automóviles de turismo y reparto : Omnibus, camiones, coches militares, de sanidad y policía

Oficina técnica para estudiar las aplicaciones industriales