

ANO VIII : NCM. 275 : 7 SEPTIEMBRE 1918

STADIUM

Futbol



Foto Juandó

*Del partido España-Europa, organizado por la F. C. C. F.
con motivo del reparto de premios de la temporada última*

30 cts.

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SANROMÁ

FÁBRICA DE AEROPLANOS e HIDROAEROPLANOS ESCUELA DE AVIACIÓN

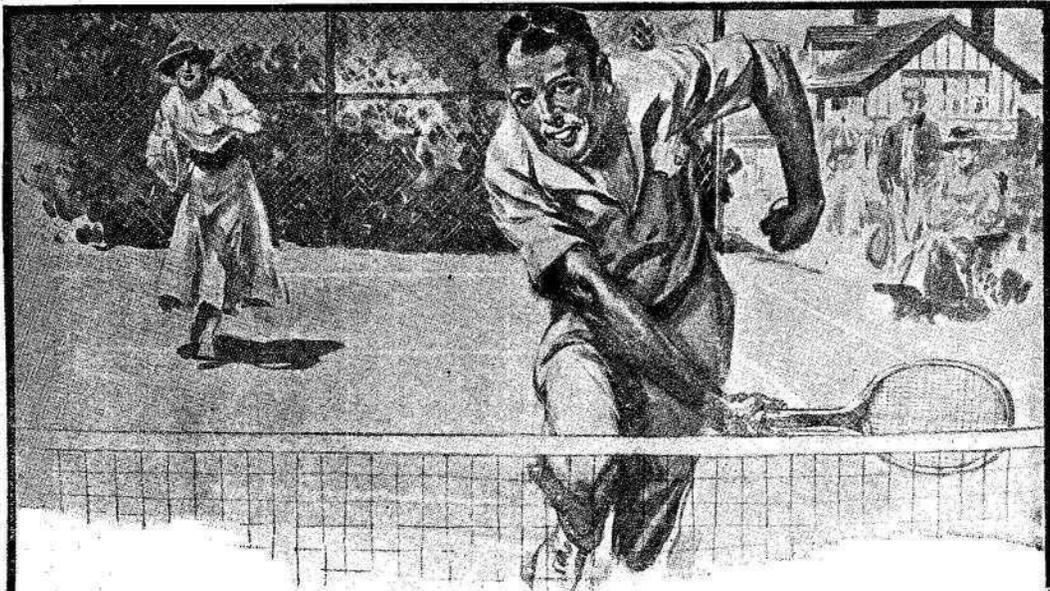
PUJOL, COMABELLA Y C.^A

Fábrica y Despacho:

Independencia, 113 - Almagóvares, 167

Campo de Aviación:

Aeródromo "La Volateria" (Prat del Llobregat)



La casa más 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, 31



Stadium

REVISTA SEMANAL ILUSTRADA DE SPORTS
PUBLICACIÓN DE LA EDITORIAL DEPORTIVA S. A.**SUSCRIPCIÓN:**

España, año, 15 ptas. Extranjero, id., 20 lr.

APARECE LOS SÁBADOS

Número suelto, corriente, 30 cénts.

Número suelto, atrasado, 60 cénts.

OFICINAS:

Consejo Ciento, 383, entr.º

Teléf. 733-A: BARCELONA

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

Retratos a pluma

LECTOR: Habiendo podido conseguir un retrato del amigo Tarin para mi colección de STADIUM, en el que por derecho legítimamente conquistado debiera haber figurado desde hace tiempo, te ofrezco las notas biográficas del gran sportsman, que copio con fiel exactitud de mi fichero sportivo:

«Es W. Tarin oriundo de Lausanne, donde nació en 20 de abril de 1869. Llegó a España cuando tenía 18 años y reside en Tarragona desde principios de 1889.

Ha practicado la gimnasia, el ciclismo, la natación, el remo, la esgrima (florete, sable y espada francesa), la pelota a pala, futbol, equitación, patines, excursionismo y tiro.

En julio de 1899 hizo una apuesta de nadar desde los baños del Milagro hasta la contrapunta del muelle y regreso (unos diez kilómetros). Tardó en hacer el recorrido 4 h. 25 m. y ganó... un banquete de 100 duros para los amigos.

En 1897 y corriendo a pie por polvorienta carretera, ganó también una apuesta en una carrera de 13 kilómetros, en la que invirtió 52 minutos.

Por lo que se refiere a sus largos años de ciclismo (unos 30), ha recorrido en bicicleta cerca de trescientos mil kilómetros, excursionando por Cataluña y España. Ha ido desde Tarragona a Barcelona, a Lérida y a Tortosa infinidad de veces; a Alcañiz, Zaragoza, Valencia, Logroño, Vitoria; pero sus dos mejores records los constituyen sus viajes a Suiza en 1894 y 1898: el primero en ocho días, desde Tarragona a Ginebra por Puigcerdá, y el segundo en quince días, por La Junquera hasta Marsella y Montecarlo. Su excursión de entrenamiento de mayor distancia en Cataluña fué de 235 kilómetros, desde las cinco de la mañana has-

Los leaders



WILLIAM TARIN

Decano de los Cónsules de la U. V. E.

ta las ocho de la noche, en 1896. Batió el record de 50 kilómetros, sin entrenadores, en la pista de la Bonanova, en diciembre de 1897, estableciéndolo en 1 h. 28 m. Posee dos diplomas de routier de primera clase en pista y carretera; segundo premio de la Copa de Honor de mayo de 1898; el Campeonato nacional de Amateurs (50 kilómetros en carretera de Alcalá de Henares a Guadalajara y vuelta).

En diez meses y por cuestión de negocios, recorrió diez mil kilómetros, de Tarragona a Vilafranca,

ida y vuelta tres veces por semana; y aplicando también la bicicleta para sus negocios, recorrió durante tres años, tres a cuatro veces por semana, la distancia que separa Reus de Tarragona. En el año 1896 hizo 19.000 kilómetros, cuyo promedio pasa de 50 kilómetros diarios.

Fué capitán (con diploma pergamino) del antiguo Club Velocipedista y director de las excursiones magnas de 1896, 1897 y 1898, organizadas por dicho club, con asistencia de los ciclistas de Reus, Valls y Tortosa, concurriendo unos 200 al memorable aplec de Valls. Organizador de una infinidad de carreras y manifestaciones deportivas, sobresalen la Copa Samá y la Vuelta de la provincia de Tarragona, por etapas, en la que también tomó parte, clasificándose en todas ellas.

Ha sido Presidente del Club Ciclista El Pedal y también Presidente del Club Gimnástico de Tarragona. Es el decano de los Cónsules de la Unión Velocipédica Española, de la que tiene diploma de honor, concedido por el Congreso de 1889, y una medalla de oro, que los que asistimos a la carrera Vuelta a la provincia de Tarragona y la vivimos desde el principio hasta el fin, solicitamos de la U. V. E. en premio a la heroicidad de su organizador.

Desde hace 20 años desempeña el cargo de delegado del Touring Club de France y actualmente el de Vocal del Tiro Nacional.

Ha propagado los deportes en la Prensa local y es corresponsal de *El Mundo Deportivo*.

Constantemente en lucha, brega sin cesar y siempre vence, merced a sus arrestos, que no llegaron nunca a los límites de la fatiga ni del desengaño.»

N. M.

Pórtico

La ruta de América

Dtó la Prensa deportiva de Madrid una interesante noticia acerca del proyecto de un servicio de comunicación aérea entre España y América, y la noticia fué preciso que la reprodujese la Prensa profesional para que llegase al pleno conocimiento de los españoles. Para consagrarse real y verdadera, necesitaba el apoyo del periódico político, como si la Prensa deportiva, origen de cuantos adelantos en materia de comunicaciones poseemos, no tuviese la suficiente fuerza para certificar la realidad de sus escritos.

Por la noticia y un largo informe, nos hemos enterado de que el capitán Herrera, una indiscutible autoridad en materia de aeronáutica, proyecta el viaje de Europa al Nuevo Continente en tres o cuatro días, mediante un enorme dirigible.

Dejaremos para otro lugar y ocasión examinar y discutir algunos puntos del al parecer atrevido proyecto, entre ellos el de personal técnico y el aspecto financiero, pero de momento hemos de reconocer la idea natural y realizable por completo. Esto equivale, ni más ni menos, que al un día memorable proyecto de la navegación transatlántica, con la atenuante de que los primeros cruceros a través del Atlántico lo fueron a base de la temeridad y la audacia, y los proyectos de hoy se basan en cálculos muy aproximados a la seguridad, o aun en la seguridad misma. Téngase en cuenta que el accidente, única rémora hoy a todo lo progresivo, no es una consecuencia: es una cosa inopinada, extraña y violenta, aun cuando sobre este punto se confundan lastimosamente ambas cosas.

El proyecto del capitán Herrera, sólo por ser suyo ha de merecernos crédito, y a los que, desconocedores de estas cosas modernas, creen sólo en ellas como fruto de temeridades, les habremos de mostrar con rubor, que al lado de lo que hoy comentamos, otras empresas análogas ya realizadas, poco, muy poco se diferencian. Y si esto no basta, será suficiente mostrar lo que los dirigibles han realizado durante lo época de lucha europea, con la agravante de que allí, la niebla, el temporal y las balas son verdaderas trabas a las cuales hay que descontar ya como cosa corriente.

Tal vez en los cálculos del capitán Herrera haya algo que no responda a la realidad, como es el margen de beneficios y la posibilidad de hallar una tripulación idónea, pero esto tiene fácil remedio, por cuanto — de momento — esta navegación aero-transatlántica llenaría más funciones comerciales (correspondencia, encargos, etc.) que de verdadero transporte; pero en esencia, la

empresa es factible y por el buen nombre de España es de desear no se repita el bóchornoso caso de aquel gallego, educado en Génova, que llegó por primera vez a América, y que después de dotarnos de un nuevo mundo, supimos ofrendarle los grilletes del presidiario...

Sería un dolor — como discretamente apunta el capitán Herrera — que la ruta de América nos la impusiesen los extranjerios.

Y para evitarlo, no hay como creer que el proyecto de un experto aeronauta español, lejos de ser una quimera, es una realidad en espera de tomar forma.

Es un capítulo de nobleza para España.

KANT

Cosas de antaño

Copa Floria - Targa Bologna

6 y 7 de septiembre de 1908

IBELLOS días aquellos en que representantes de todas las naciones acudían a los grandes y solemnes torneos automovilistas!

¡Magníficas pruebas aquellas que ostentaron los gloriosos nombres de Copa Floria y Targa Bologna!

Acude a mi memoria el recuerdo de aquellas luchas titánicas, desarrolladas a la sombra de una paz que anhelamos.

En la Copa Floria se inscribieron y participaron diez y siete coches: tres *Itala*, tres *Clément Bayard*, tres *Fiat*, tres *Lorrain Dietrich*, dos *Mors* y dos *Motobloch*.

La distancia recorrida fué de 528,222 kilómetros, diez veces la vuelta al circuito.

La clasificación fué la siguiente:

1.º, Nazzaro, sobre *Fiat*, pneus *Michelin*, 4 h. 25 m. 21 s.; 2.º, Trucco, sobre *Lorrain Dietrich*; 3.º, Cagno, sobre *Itala*; 4.º, Demogeot, sobre *Mors*; 5.º, Lancia, sobre *Fiat*; 6.º, Garcet, sobre *Mors*.

En la Targa Bologna, los inscriptos eran veinte, de los que únicamente dejó de comparecer el coche *Issota-Fraschini*.

En esta carrera participaron trece marcas diferentes, que recorrieron la distancia de 422,577 kilómetros.

Se clasificaron:

1.º, Porporato, sobre *Berliet*, pneus *Dunlop*, 4 h. 5 m. 6 s.; 2.º, Appendino, sobre *Spa*; 3.º, Bucio, sobre *Franco*; 4.º, Tangazzi, sobre *Junior*; 5.º, Maggiori, sobre *Zust*; 6.º, Piccoli, sobre *Spa*.

El tiempo fué espléndido, la concurrencia enorme y el éxito superó las fundadas esperanzas de la entidad organizadora, el Automóvil Club de Bologna.

Baste decir, por lo que afecta a la afluencia de forasteros, que diez días antes de celebrarse estas carreras no quedaba disponible ni una sola cama en los hoteles de la vieja ciudad italiana, ex capital de los Estados pontificios.

NUEVOS TALLERES DE REPARACION

de Automóviles y Construcciones Mecánicas

Vallet y Bofill, S. en C.

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

Automovilismo & Aeronáutica



Artículos técnicos
Inventos y novedades
Cuestiones prácticas
Hechos y comentarios



Una carta del R. M. C. C.

CONFIRMANDO, con su realización, un propósito que conocíamos desde hace mucho tiempo, por haber contribuido directamente a ello al no resignarnos a consentir intromisiones que afectaban a nuestra libertad, nunca condicionada por título alguno, y a nuestra independencia de criterio en la orientación y en la confección de esta Revista, que no hipotecamos ni hipotecaremos nunca a ningún precio, hemos recibido del R. M. C. C., junto con el primer número de la revista *Auto-Moto*, la siguiente carta, que nos complacemos en reproducir:

« Barcelona, 2-9-1918.

Señor Director de la revista STADIUM.
Presente.

Muy señor mío y distinguido amigo: Tengo el gusto de adjuntarle el primer ejemplar de la revista *Auto-Moto*, que publicamos conjuntamente con el Real Automóvil Club.

Creo cumplir un justo deber de cortesía y amistad, al par que de agradecimiento, al renovar a usted y sus compañeros de redacción de STADIUM nuestro profundo agradecimiento por la buena hospitalidad que hemos venido encontrando en las columnas del periódico de su digna dirección, hospitalidad que esperamos continuar mereciendo en lo sucesivo y que por nuestra parte, recíproca y cordialmente, ofrecemos a ustedes en nuestra revista, que desde este momento será nuestro órgano oficial.

Con este motivo me reitero de usted muy atento y afmo. s. s. q. e. s. m. — El Presidente, *Francisco Coma y Mas.*»

En virtud de esto, nuestra revista deja de ser órgano oficial del R. M. C. C., sin que por ello — que al fin y al cabo es el ejercicio de un derecho tan respetable como el más eminente de los nuestros — hayan de menguar las cordiales simpatías que sentimos por el R. M. C. C. Allá cada cual con sus decisiones y con sus conveniencias, puesto que nosotros ofrecemos nuestros oficios y éstos fueron aceptados tal y como entendimos que podíamos darlos — no de otra manera — y, por nuestra parte, hemos cumplido el compromiso con toda lealtad y hasta con exceso.

Desde que oficiosa u oficialmente ha sido nuestra Revista portavoz autorizado de las hues-

tes motoristas del R. M. C. C. o de las entidades que determinaron la constitución de aquél, hemos venido prestando apoyo tan decidido y eficaz a su labor, que nos cabe la satisfacción y el orgullo de creer que en buena parte hemos contribuido al actual florecimiento de aquella sociedad, por cuyo progreso y feliz desarrollo hemos velado y trabajado desde nuestras columnas y desde la esfera de nuestra influencia particular, hasta ponerla en estado de emanciparse de toda tutela extraña a sus propias fuerzas y a sus propios elementos.

Es, pues, para nosotros, motivo de satisfacción este suceso que señala la mayor edad del R. M. C. C. y es natural que llegado aquí quepa esperar de él una actuación adecuada a su nuevo estado, con plena conciencia por parte de sus elementos directores de la responsabilidad que han asumido ante la opinión deportiva, que ahora tiene derecho a esperar con mucha razón, una campaña intensísima y viril, caracterizada por la seriedad y el acierto.

A nosotros no ha de pesarnos jamás el apoyo y el estímulo que hemos dado y que demos aún a todas las sociedades constituidas o que se constituyan con el fin de fomentar el deporte, porque lo estimamos como uno de nuestros principales deberes, sea cual sea la humana recompensa que nos reserve el destino; pero cuando nuestro concurso es apreciado y agradecido a pesar de todo, en los términos que lo hace el R. M. C. C. en la carta que dejamos transcrita, nuestra satisfacción es mayor y nos consideramos aun más obligados a velar por su bien y por su prosperidad, aun a trueque de no sabernos corregir de ciertas benevolencias paternales que hasta ahora, por cierto, hemos padecido naturalmente.

Concretándonos, pues, al asunto que motiva estas líneas, aunque este primer paso no corresponde al espíritu de independencia de que el R. M. C. C. podría hacer alarde dentro de su actual situación, es sin duda un paso trascendental que señala, como hemos dicho, el comienzo de una nueva era, revelándose al mismo tiempo, una laudable tendencia a unificar esfuerzos afines, circunstancia ésta que parece destinada a preparar para más adelante una completa fusión de lo que son partes disgregadas de un mismo cuerpo.

Y dicho esto, deseamos que la diosa Prosperidad otorgue sus favores al R. M. C. C. en esta nueva e interesante etapa de su vida, cuando menos en la medida que los ha tenido has-

ta ahora, y sepan tanto él como el R. A. C. C. que en esta casa y en estas columnas encontrarán la cordial hospitalidad de siempre en el grado que corresponde a la estimación que nos tienen.

El conflicto de los neumáticos

SIENDO cada día mayor la escasez de neumáticos, escasez que podría llevarnos a un conflicto parecido al de la gasolina, heinos creído conveniente para nuestros lectores conocer los motivos que la ocasionan. Con este fin visitamos un conocido director comercial de una marca de neumáticos, cuyo despacho está en un lugar muy céntrico de nuestra capital.

Con suma amabilidad fué contestando a nuestras preguntas:

—¿.....?

—Lo que ocasiona la escasez de gomas es para las marcas importadoras la falta de permisos de exportación y para los fabricantes nacionales la falta de primeras materias, pues todo tiene que venir del extranjero, y el no estar preparados para surtir por completo el consumo nacional.

—¿.....?

—El no conceder permisos de exportación los países productores es debido a que todos ellos están en guerra y, por tanto, las necesidades son cada día mayores, lo propio que las dificultades de fabricación.

—¿.....?

—Infinitas son las dificultades, siendo las principales las lonas, lo propio que ciertas materias químicas, predominando ambas cosas en las de cubiertas al caucho.

—¿.....?

—El algodón corriente no es el apropiado para la construcción de telas, a causa de ser sus fibras muy cortas y no ofrecer la garantía de resistencia necesaria, siendo preciso emplear tipos Egipto, Sea Islands o Arizona, que en estos momentos son dificilísimos de obtener a causa de estar embargada la producción por los respectivos Gobiernos. También hay otra pequeña causa, que sin embargo tiene importancia suma, y es la dificultad de procurarse lino, que como usted sabe, se emplea para los tejidos de las alas de los aviones y

que para la fabricación de neumáticos es indispensable en la confección de las cubiertas.

—¿.....?

—A todo lo dicho añada usted la escasez de mano de obra y el precio que ésta va aumentando y encontrará sobrados motivos para que actualmente los neumáticos escaseen, den peor resultado que antes de la guerra y sean más caros.

Nos despedimos del simpático neumático con la impresión de que el conflicto que se aproxima es de los difíciles de solucionar por España, ya que única y exclusivamente depende de lo que quieran darnos Francia, Inglaterra, Italia y Estados Unidos, países proveedores nuestros en estos artículos.

As

Notas del Real Automóvil Club de Cataluña

Nuevo Anuario

Se está procediendo al reparto del Anuario del Real Automóvil Club de Cataluña, correspondiente al año actual, que contiene, además de la lista completa de los socios y la relación de todos los automóviles inscriptos en Cataluña, todas las disposiciones dictadas por el actual ministro de Fomento, algunas de ellas a instancia del Club, sobre reparación y mejora de carreteras, señalamiento de travesías y cruces en las mismas.

Circunstancias ajenas por completo al Club han retrasado este año la salida del citado Anuario, que hubiera podido verificarse a principios del actual verano.

Visita muy interesante

El miércoles pasado estuvo en el local del Real Automóvil Club de Cataluña el distinguido ingeniero don Carlos Resines, secretario del Real Automóvil Club de España, siendo recibido por el Presidente, don José Bertrand, y los señores don Rómulo Bosch, don Francisco Ribas y don José Solá Andreu, realizando un interesantísimo cambio de impresiones sobre los actuales problemas que afectan al automovilismo, en los que demostró el señor Resines su reconocida competencia.

Este señor, que tuvo frases de elogio para la labor que realiza el Real Automóvil Club de Cataluña para fomento del automovilismo en Cataluña, ofreció volver pronto a esta capital y permanecer unos días en ella, durante los cuales piensa visitar repetidamente el Club para, de común acuerdo, practicar aquellas gestiones que conduzcan a facilitar la práctica del automovilismo en España.

Reconoció el señor Resines la fructífera labor que viene realizando el señor Cambó desde el Ministerio de Fomento para procurar el mejoramiento de las carreteras y expresó la satisfacción que en el Real Automóvil Club de España produce su acertada gestión.

LE CHAUFFEUR

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

AUTOMÓVILES Y CICLOS

Especialidad en últimas novedades de París

Rambía de Cataluña, 24 - Teléfono 2182

BARCELONA

La visita del señor Resines ha de contribuir, indudablemente, a estrechar las relaciones entre ambos Clubs automovilistas y ha dejado una grata impresión en el Real Automóvil Club de Cataluña.

El Reglamento de circulación

(CONTINUACIÓN)

3.^a La indicación de la cabida del vehículo.

Art. 28. Las dimensiones de los vehículos estarán comprendidas en los límites siguientes:

Altura máxima, desde el suelo a lo más elevado de la vaca, 3,10 metros.

Superficie mínima disponible por viajero: En el sentido de la longitud del asiento, 0,48 metros.

En el normal a la anterior, 0,55 metros, comprendido el ancho del asiento.

Art. 29 a) Los automóviles de alquiler dedicados al servicio público, sin itinerario fijo, llevarán como contraseña especial las iniciales SP. al lado de la placa de matrícula, con las mismas dimensiones y caracteres prescritos para ésta.

Los destinados a servicios de itinerario fijo llevarán un rótulo bien visible con indicación del trayecto que recorren.

b) El coche deberá estar limpio antes de comenzar el viaje, en buen estado de funcionamiento y sin desperfecto alguno. Si éste ocurriera durante el recorrido, el conductor lo corregirá lo antes posible.

c) No se admitirá mayor número de viajeros que los señalados como cabida. Si se contraviniera esta prescripción, los viajeros podrían dejar de pagar su billete, o reclamar la devolución del precio, y además podría imponerse una multa de 25 pesetas.

d) Los Administradores llevarán un registro en que consten los nombres y destinos de los viajeros y los bultos que se conducen en cada expedición o viaje.

c) Los conductores llevarán una hoja de ruta con iguales anotaciones, y la completa-

rán con la respectiva a los viajeros que reciben en el camino.

Art. 30 a) Se entregará a cada viajero un billete en el que conste con caracteres bien claros el precio del viaje, sitio de término del mismo y fecha de la expedición. Los billetes se irán entregando siguiendo el orden de las peticiones, que podrán hacerse en la misma Administración, o por carta certificada, debiendo reservarse, sin aumento de precio, los que se pidieran con anticipación. A su vez, la Empresa queda exenta de responsabilidad en el caso de presentarse mayor número de viajeros que los que permita la cabida del vehículo. Los billetes combinados con las Compañías de ferrocarriles sólo dan derecho al asiento en el primer vehículo en que lo hubiera disponible.

b) El expresado billete da derecho al transporte gratuito de 25 kilogramos de peso en uno o varios bultos de equipaje, del que se dará el correspondiente talón, equipaje que deberá conducirse en el mismo vehículo en que vaya el pasajero. Los equipajes y encargos se transportarán sobre la cubierta del coche, no pudiendo exceder la carga de $\frac{1}{2}$ del peso total del vehículo vacío.

c) También habrá en todos los puntos de parada un libro de reclamaciones, foliado y sellado por el Gobierno civil, donde los viajeros podrán estampar las que estimen pertinentes a su derecho.

Art. 31. a) Las Empresas deberán remitir al Gobierno civil, dentro del tercero día, copia de las reclamaciones presentadas, así como dar las explicaciones y descargos oportunos.

b) El Gobernador resolverá oyendo los informes que estime necesarios.

Art. 32. a) Las Empresas de servicios públicos de transportes con vehículos con motor mecánico dispondrán, cuando menos, de un vehículo en estado de circulación, además de los necesarios normalmente, para prevenir casos de accidentes o deterioro de uno de los circulantes.

b) Las alteraciones inevitables de servicio que pudieran presentarse por accidentes meteorológicos (excepcionales nevadas, inunda-

TALLER MECÁNICO

especial para reparación de automóviles
Motores marinos, industriales y de aviación

Reynés y Soler : Consejo Ciento, 431 : Tel. 1830-A

Construcción de piezas para autos de todas marcas : Cementación en horno : Instalaciones eléctricas para automóviles y su reparación

ciones, etc.), por interrupción en la vía (grandes desprendimientos, destrucción de obras de fábrica, etc.), o por cualquier otra causa, deberán ser lo antes posible anunciadas por las Empresas así como la reanudación del servicio.

Art. 33. a) Los conductores no podrán durante la marcha fumar, abandonar la dirección del vehículo ni, en general, hacer cosa alguna que pueda distraerlos, y las Empresas o los dueños cuidarán de no entregarles el servicio sin que hayan disfrutado un descanso mínimo de ocho horas.

Art. 34. a) A los viajeros se les prohíbe: subir o bajar del vehículo sin estar éste completamente parado; desobedecer y tener altercados con el conductor; llevar dentro del carruaje bultos u objetos que molesten a los demás viajeros; facturar ni llevar consigo materias inflamables o explosivas, ni tampoco armas de fuego cargadas, de las que sólo excepcionalmente podrán ir provistos con conocimiento del conductor (estando descargadas) y disponiendo de las autorizaciones oportunas.

Art. 35. a) Las Empresas serán siempre responsables de la substracción o deterioro de los efectos que les hayan entregado, cualquiera que sea la causa, salvo el caso de fuerza mayor.

b) El viajero que lleve en su equipaje joyas, pedrerías, billetes de Banco, dinero, acciones de Sociedades, títulos cotizables u otros objetos de valor, deberá hacerlo constar, exhibiéndolos antes de verificarse el registro, manifestando la suma total que estos efectos representan, a su juicio, y pagando el importe del seguro que la Inspección autorice para estos casos. Sin estos requisitos cesará la responsabilidad civil de la Empresa.

Art. 36. De todo accidente o avería importante dará parte la Empresa al Gobierno civil, en el que se instruirá expediente para depurar sus causas o imponer la sanción que proceda, sin perjuicio de las responsabilidades de todos órdenes que puedan exigirse por otras Autoridades.

CAPÍTULO VI

Disposiciones especiales para la circulación de los vehículos de la cuarta categoría

Art. 37. Sin perjuicio de los requisitos prescritos en los arts. 3.º y 4.º, para autorizar la circulación de los vehículos con motor mecánico, comprendidos en la cuarta categoría, el que desee poner en circulación automóviles que remolquen otros vehículos, cualquiera que sea su objeto, lo solicitará del ministro de Fomento, acompañando planos detallados de los vehículos que hayan de emplear, y una Memoria en que se explique su sistema, partes principales, peso del tractor y de cada uno de los vehículos remolcados, indicando la carga máxima sobre cada eje, la anchura de las llantas, su clase y forma, la composición habitual de los trenes y su longitud total, ca-

rrerteras que han de recorrer y puntos de parada, horario de marcha. Además expresará el plazo de duración de la concesión que se solicita.

Esta petición se presentará en el Gobierno civil con los documentos que la acompañen, y el Gobernador los pasará al Ingeniero Jefe de Obras públicas, a fin de que éste funcionario examine si aquéllos están completos y en debida forma, e informe cuanto estime oportuno sobre los diversos puntos que comprende la petición, proponiendo las condiciones especiales que considere necesarias para garantizar en todos los casos la seguridad del tránsito público y la buena conservación, de la vía.

Cuando se trate de vías públicas provinciales o municipales, habrán de emitir su informe las Corporaciones respectivas con anterioridad a la Jefatura de Obras públicas, para que ésta los tenga en cuenta en su propio dictamen.

En el caso de que la autorización que se solicite comprenda más de una provincia, se estará a todo lo dispuesto en el citado artículo 3.º en cuanto sea pertinente, elevando el expediente al Ministerio de Fomento para su resolución.

En los informes que emitan los Ingenieros Jefes de Obras públicas, habrán de expresar:

a) La velocidad máxima de los convoyes, que no habrá de exceder, en ningún caso, de 12 kilómetros por hora.

b) Las precauciones especiales y reducciones de velocidad que habrán de imponerse en los pasos difíciles, travesía de poblados, en días determinados en que haya ferias y mercados, y prescripciones especiales para las épocas del año en que circulen carros con cargas excesivamente voluminosas.

c) La anchura y condiciones de las llantas de los vehículos remolcados, según lo establecido para los tractores.

d) Las reducciones que en la velocidad y en la carga total, incluyendo el peso muerto, deban hacerse para el tránsito en determinados puntos, tales como puentes metálicos provisionales, obras de reparación o en deficiente estado de conservación.

e) Puntos de parada, admitiendo o desechando en todo o en parte los que el petionario hubiese propuesto, prohibiendo las paradas en los puentes, en los parajes en que se halle reducido el ancho general de la carretera, en curvas de pequeño radio y en todos los puntos en que, por no poderse ver el convoy a conveniente distancia o por otra causa, pueda haber peligros y dificultades para el tránsito.

f) Duración del período de la autorización para el servicio.

Art. 38. Los vehículos, tanto remolcados como remolcados, satisfarán a las condiciones siguientes:

(Seguirá)

Turismo & Excursionismo



Monumentos y maravillas · Itinerarios y viajes
Indicaciones útiles
Hoteles y Bañerías



Del diario de un caravanista

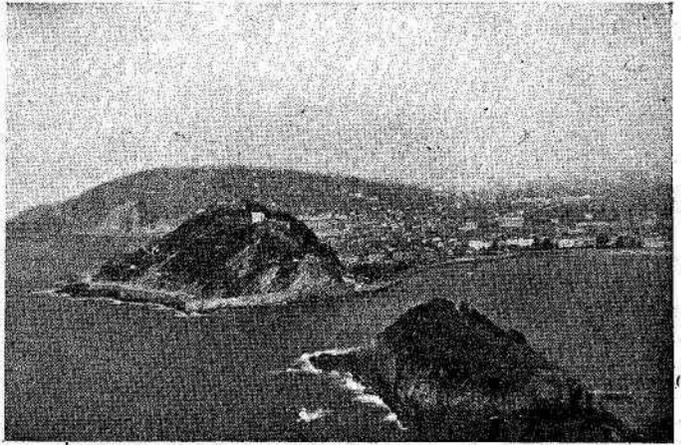
Media vuelta a España

TE supongo, lector amigo, enterado de cómo brotó la idea de esta excursión y me creo relevado de hacerte historia. No tengo pluma galana para contarte mis impresiones a través de bellos paisajes, pero te daré una idea copiando aquí unas notas de mi carnet diario. Es un deber hablar de la caravana para el estímulo de los automovilistas; creyéndolo un deber, voy a hacerlo. Lector: te pido de antemano benevolencia.

Día 10 de agosto. — He pasado la noche en vela, dando los últimos toques a mi coche. Nada falta en él: comburente, maleta, el *Kodak*, prismáticos y un par de cubiertas, por si acaso. Amanece. Por la linda ruta levantina, el caravanista parte de una coquetona localidad de la costa para unirse a la caravana que ha de marchar desde la calle de Caspe de Barcelona. ¡Oh, sorpresa! Cuando llegamos allí, todos han marchado ya; el cronista se decide a salir también, emprendiendo la ruta por San

Cugat, Rubí y Martorell, y al cruzar después Esparraguera, alegres gritos le anuncian que ha tomado contacto con los fugitivos, que han venido por la carretera directa. Así es; arriba, dan cuenta de un almuerzo los compañeros de viaje. Estos son:

Doña Claudina Murtra, doña Teresa Porta, doña María Mauroner, doña Rosa Martín,



San Sebastián, desde Monte Igueldo



San Sebastián : La Concha

las señoritas Paquita Bosch, Nieves Nogués, Juanita Tarrida, Estrellita Tarrida, Eulalia Bartolí, Paquita Banús, Carmen Vila, Teresa Vila, Rosita Mauroner, don José Bosch, don José Banús, don Baltasar Fiol, don Luis Pin, don Andrés Vial, don José Martín, don Francisco Bartolí, don José Gómez, don Enrique Tarrida, don José Marín, don Francisco Vila, don Eduardo Molins y don José Roca.

Saludos, amistosos reproches, risas y chistes, son como una salva de recepción al que llega.

A poco, partimos por el Bruch, cruzamos Igualada con su peculiar tranquilidad, seguimos hacia Vergós con su obligado polvo y baches, cruzamos el «Gancho» y el «Ganchet», con poca agua y muchas piedras, y tras Cervera, Tárrega y



Aspecto del Bidasoa hacia Behovia

los llanos buenos de la Segarra y alguna inofensiva pana, hétenos en Lérida, de cuya comida, a pesar del encargo, no quiero acordarme; y en vez de ir hacia Jaca optamos, según nos aconsejan, debido a la mala carretera, por continuar hacia Zaragoza por Fraga y los Monegros, que hallamos en bastante buen estado, aunque parezca rareza. En Zaragoza vamos compareciendo a dosis y, claro está, hay quien comé el entremés mientras hay quien ya toma el café. Termina nuestra primera etapa en medio de la mayor satisfacción.

Día 11.—Nutridos los depósitos del carburante favorito, o más bien dicho, comburente, reanudamos la marcha por la carretera de Tudela. 80 kilómetros malos, pésimos. En Tudela, una confusión de unos y otros, da por resultado no pagar el oneroso portazgo y aun-

Pamplona y el paseo de la Taconera muy de mañana, siendo nuestro último adiós para el

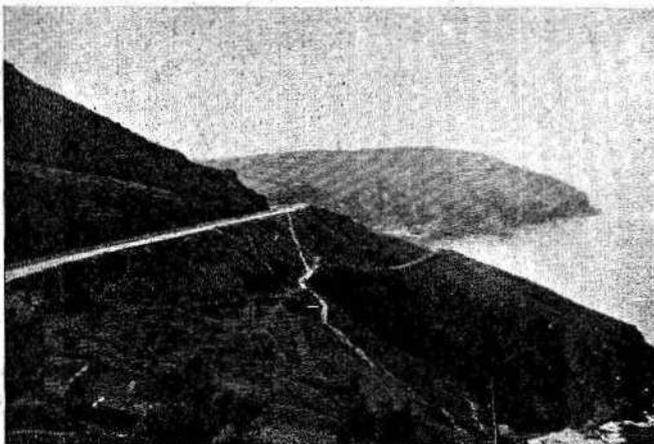


Bilbao

amigo Roldán. La carretera es espléndida, ideal. Los autos resbalan raudos, veloces, sin molestias para los ocupantes. Las cuestas son un encanto. Los paisajes, deliciosos. La luz, maravillosa. Vamos escalando la cordillera cantábrica, mientras nos invade agradabilísima emoción.

Todo es grande, risueño y encantador. Las peñas «Dos hermanas» son como un rústico poema de piedra. La vegetación es soberbia. Aguilas reales cruzan majestuosas el espacio. Pasamos a poco por Sarasa; alguien murmura entre dientes: *Sarasa, no me entretengas...*

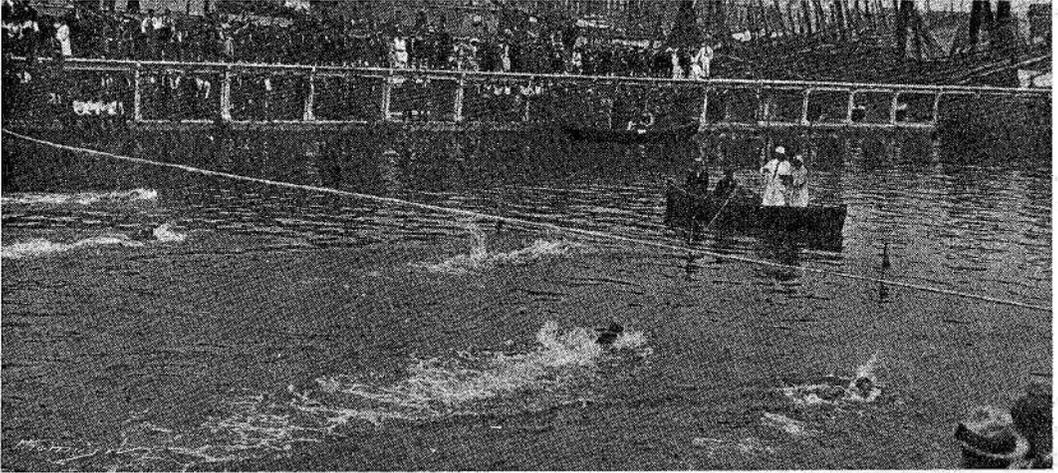
UN CARAVANISTA



De Bilbao a Santander

(Continuad)

Fotos Banús

Natación : Los Campeonatos de Cataluña*Los participantes en la carrera de velocidad*

EN aguas de nuestro puerto tuvo lugar el domingo último una solemne manifestación deportiva, cuya importancia, con ser mucha desde el punto de vista de los resultados, es mayor aún por la trascendencia que encierra para el deporte de la natación en Cataluña.

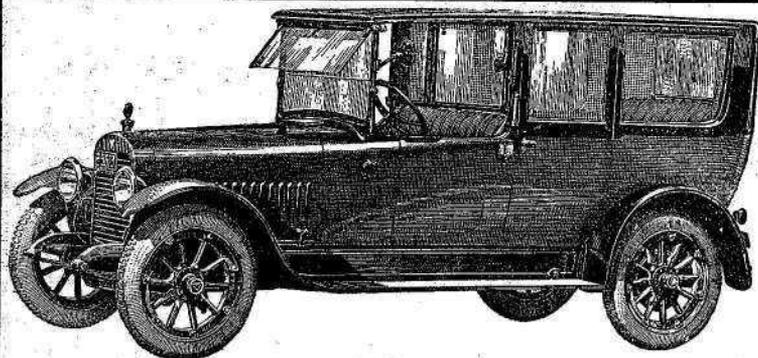
Si no estuviésemos ya plenamente convencidos del grandioso número de adeptos con que

*Ramón Bulbena, Campeón de Cataluña, velocidad**J. Cuadrada, Campeón de Cataluña, medio fondo*

cuenta la natación en Barcelona, nos hubiera bastado contemplar el soberbio espectáculo que ofrecía el domingo el Varadero, mientras los «ases» del deporte acuático se aprestaban a medir sus fuerzas en noble y empeñada lid.

Bulbena, del Atlètic, y Cuadrada, del Barcelona, fueron los héroes de la jornada, consiguiendo ambos el título de Campeón.

Fotos Claret



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

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

PNEUS **P**IRELLI

**son los preferidos
por los deportistas**

Substitutivo **ROFE** de producción nacional, **ha ganado**

El record de velocidad, en la carrera en cuesta de la Conrería, 24 marzo 1918.

El Premio de regularidad, el primer premio de motos ligeras y el primero y segundo de side-cars, en la carrera Peña Rhin, 28 abril 1918, y en la IV Prueba de regularidad del 26 mayo 1918, organizada por el Real Moto Club de Cataluña, (171 kilómetros), 4 primeros premios con medalla de oro.

F. de A. PUIG & C.^A

Mallorca, 231 y Balmes, 96 y 98

Teléfono 1102 - G. - BARCELONA

Automóviles

LANCIA

M. COMERMA

Diputación, 297 : Tel. 3096-A

:: BARCELONA ::

Revista de Sports diversos



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



NATACION

Los Campeonatos de España

A PENAS extinguidos los aplausos tributados a los organizadores y participantes del Primer Campeonato Regional de Natación, háblase ya con verdadero interés de los Campeonatos Nacionales que, organizados por el Club Natación Barcelona, se celebrarán en aguas de nuestro puerto con sujeción al siguiente

PROGRAMA

15 de septiembre

Primer Campeonato español de 500 metros, estilo libre. Se efectuará sobre 100 metros, con cuatro virajes.

IV Campeonato de España, de Water-polo, primera categoría.

Primer Campeonato español de braza sobre pecho; 100 metros en línea recta.

Carrera para individuos del ejército y de la Armada Española.

22 de septiembre

XII Campeonato español de 1.500 metros, estilo libre. Se efectuará sobre 100 metros, con 14 virajes.

Primer Campeonato español de braza sobre la espalda; 100 metros en línea recta.

IV Campeonato de España de Water-polo, primera categoría.

Carrera para gente de mar.

24 de septiembre

IV Campeonato de España de Water-polo, primera categoría.

29 de septiembre

XII Campeonato español de velocidad; 100 metros en línea recta, estilo libre.

V Campeonato de España, de Saltos.

Primer Campeonato de España, de Salvamento de Naufragos.

IV Campeonato de España de Water-polo, primera categoría.

Premios destinados a la Armada y Pescadores

| | |
|--------------------------|-------------|
| Primer premio | 20 pesetas. |
| Segundo premio | 15 » |
| Tercer premio | 10 » |
| Cuarto premio | 5 » |

En estos Campeonatos pueden tomar parte todos los aficionados a la natación, inscribiéndose en las listas expuestas en el domicilio del Club, Escollera de Levante, abonando una peseta, que será devuelta a todos los que tomen la salida. Para los clubs, la inscripción es gratuita.

REGLAMENTO PARA EL CAMPEONATO DE WATER-POLO

Artículo 1.º Bajo este título y sujeto al presente reglamento, el Club de Natación Barcelona organiza para el corriente año este IV Campeonato de España de Water-Polo, en el que podrán tomar parte todos los equipos de España pertenecientes o no a cualquier entidad de natación.

Art. 2.º Este Campeonato se efectuará en una o dos series, según el número de equipos inscriptos, clasificándose los equipos por el mayor número de puntos obtenidos después de haber jugado con todos los demás, contándose éstos de la siguiente manera: Partido ganado, 2 puntos; empatado, 1; perdido, 0.

Art. 3.º La inscripción de los equipos tiene que ser dirigida al presidente de la Comisión deportiva del Club de Natación Barcelona, haciendo constar los colores del equipo, los nombres y apellidos de sus componentes y suplentes, así como el capitán, subcapitán, la sociedad a que pertenecen y el nombre y apellidos del delegado que quiere que les represente en el Campeonato.

Art. 4.º El día después del cierre de inscripción se celebrará una reunión entre todos los capitanes de los equipos inscriptos y el Delegado de cada Club para nombrar los Arbitros oficiales y proceder al sorteo de partidos.

Art. 5.º Los Arbitros para los partidos serán designados por la Comisión Deportiva del C. N. B., junto con los Delegados y Capitanes de los equipos contendientes.

Art. 6.º Los fallos del Arbitro durante el partido serán inapelables, pudiendo protestar los Capitanes, con autorización del Arbitro, en el acta que tendrán que firmar después de celebrado el partido, protesta que resolverá la Comisión Deportiva del Club de Natación Barcelona y los Delegados de los Clubs.

Art. 7.º Cuando un equipo se retire del

juego se considerará ganado el partido por el equipo contrario.

Art. 8.º Todo equipier que haya jugado algún partido de este Campeonato en un equipo, no podrá volver a formar parte de otro equipo, salvo a querer perder de antemano los puntos el equipo que lo presente por segunda vez.

Art. 9.º La Comisión Deportiva del Club de Natación Barcelona viene obligada a avisar a los equipos con dos días de anticipación, la fecha y hora que tendrán que jugar todos los partidos.

Art. 10. El equipo que no se presentara veinte minutos después de la hora fijada, se considerará que ha perdido el partido y el Arbitro nombrado concederá los puntos al equipo que esté alineado. En el caso de no presentarse ninguno de los dos equipos, se considerará el partido como celebrado, no concediéndose ningún punto a los dos equipos.

Art. 11. La inscripción para este Campeonato queda abierta desde la fecha de hoy hasta el día 11 de septiembre, a las doce de la mañana, celebrándose el día 12, a las doce de la mañana, todo lo previsto en el artículo cuarto de este Reglamento.

Art. 12. Se concederán como premios en este Campeonato, nueve medallas de plata doradas, con la inscripción de campeones de España de Water-Polo de primera categoría, a los primeros clasificados, nueve medallas de plata a los segundos y nueve de bronce a los terceros.

Art. 13. La Comisión Deportiva del Club de Natación Barcelona, junto con los Delegados de cada Club que participen en este Campeonato, resolverán todos los casos no previstos en los artículos del presente Reglamento.

Barcelona, 22 de agosto de 1918.

HÍPICA

Concurso en Villafranca

CON excelente éxito y presenciadas por numeroso público, se han celebrado en Villafranca del Panadés las anunciadas pruebas de concurso hípico, en las que se obtuvieron los siguientes resultados:

Don Luis G. de Barreda, teniente del regimiento de Victoria Eugenia, con el caballo *Vagido*, ha ganado la Copa de SS. MM.

Don Ramón Muñiz, con el caballo *Callar*, el premio del ministro de Fomento.

Don Félix Monasterio, con el caballo *Opera*, el premio del Capitán General de Cataluña.

Don Alfredo Sanz, con *Boquerón* y *Etincelle*, los premios de la Diputación provincial y de don Enrique Ráfols.

Don Benito Vecino, profesor de equitación del regimiento de Tetuán, con el caballo *Escrito*, el premio de don Gaudencio Pladellorens.

Don Vicente de la Cruz, con el *Milhaya*, de don Manuel Vilá, el premio del Centro Agrícola y Unión Comercial.

Don Arturo Aparicio, capitán del regimiento de Santiago, con el caballo *Avalo* y la yegua *Golfa*, ha ganado el primero y el cuarto lazos en la prueba Omnium; el segundo premio en la Nacional; el quinto premio y el segundo lazo en la Copa del Marqués de Villanueva, y los premios primero y quinto de la Copa Villafranca.

Don Alfredo Sanz, profesor de equitación del regimiento de Montesa, con el caballo *Boquerón*, de don Rafael Martí, y la yegua *Etincelle*, de don Arsenio Abad, los premios primero de la Omnium, cuarto de la Nacional, tercero de la Copa Marqués de Villanueva y sexto y séptimo de la Copa Villafranca.

Don Ramón Muñiz, teniente del regimiento de Santiago, con los caballos *Hallar* y *Frecuentado*, la Copa del Marqués de Villanueva y Geltrú, los premios segundo de Omnium y segundo de la Copa Villafranca y los lazos primero y tercero de la Nacional.

Don Félix Monasterio, capitán del regimiento de Numancia, con el caballo *Opera*, los premios segundo Copa Marqués de Villanueva y tercero de las pruebas Omnium, Nacional y Copa Villafranca.

Don Antonio Belando, teniente del regimiento de Numancia, con el caballo *Zarza*, los premios primero Nacional y cuarto Omnium, Copa Marqués de Villanueva y Copa Villafranca.

Don Vicente de la Cruz, con la yegua *Milhaya*, de don Manuel Vilá, y el caballo *Madrán*, de don Juan Majó, el quinto premio de Omnium, el cuarto lazo de la Copa Marqués de Villanueva, el octavo premio y el primer lazo de la Copa Villafranca.

Don Eugenio B. Solano, capitán del regimiento de Victoria Eugenia, con el caballo *Vagido*, los premios quinto de la Nacional y cuarto de Despedida.

Don Rafael Martín Galindo, teniente del re-

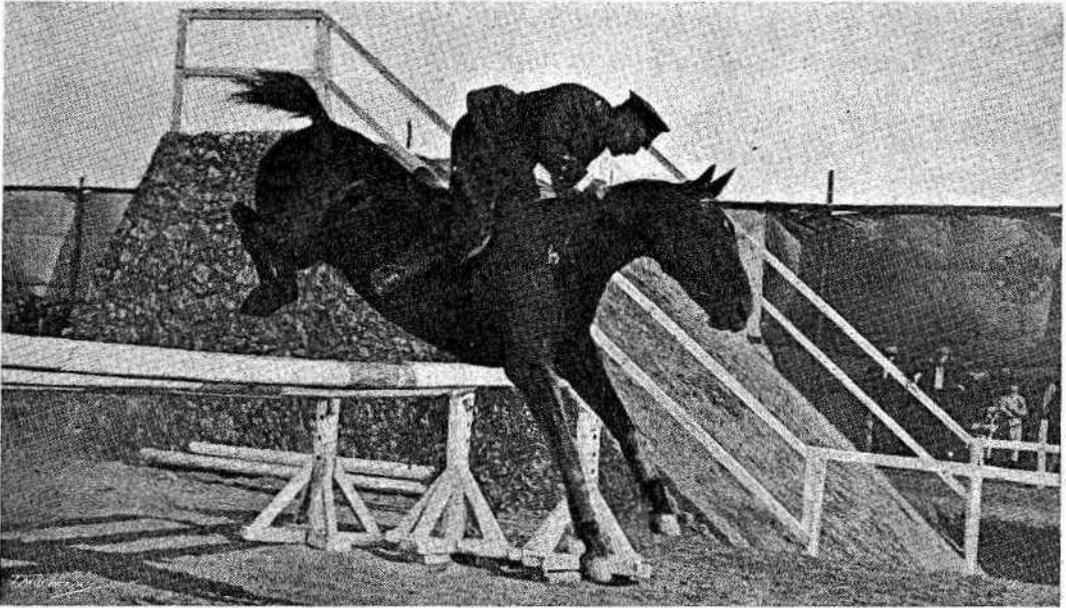
S. A. ESPAÑA

Fábrica de Automóviles

Exposición: Provenza, 247 - Tel. 1023-6
Fábrica: Valentin Iglesias (San Andrés)

BARCELONA

ACTUALIDADES GRÁFICAS

Hípica : Concurso en Villafranca

Don Arturo Aparicio, capitán del Regimiento de Santiago, ganador de la Copa Villafranca y otros importantes premios

No es ésta la primera vez que en Villafranca se corren pruebas hípicas de esta naturaleza, antes por el contrario, la serie de concursos que desde unos años a esta parte se vienen celebrando en aquella población han logrado adquirir ya carta de naturaleza y creemos que en lo sucesivo habrán de continuarse todos los años, cosa que es de esperar, visto el éxito obtenido y el contingente cada vez mayor de concursantes que acuden siempre a Villafranca para disputarse los valiosos premios, entre los cuales figura la Copa de SS. MM.



Don Antonio Belando, que con el caballo Zarza ganó el Premio Nacional



El caballo Vagido, montado por don Luis G. de Barrera, ganador de la Copa de SS. MM.

Fotos Vela

gimiento de Treviño, con el caballo *Higuera*, el primer premio de la prueba Despedida, el primer lazo de la Copa del Marqués de Villanueva y el segundo lazo de la Copa Villanueva.

Don Manuel López Caparrós, teniente del noveno montado de artillería, con el caballo *Escobón*, el segundo premio de la prueba Despedida.

Carreras de caballos

Caballos ganadores en Barcelona en 1918

| | |
|----------------------|--------------|
| Ukko | Ptas. 18.000 |
| Przemysl | » 8.000 |
| Le Dragon. | » 6.000 |
| ¡Ohe, Ohe!. | » 6.000 |
| Oriys | » 4.400 |
| Epsilon | » 4.000 |
| Saphir VI | » 4.000 |
| Pagodine | » 3.500 |
| Radamés | » 3.100 |
| Danois II | » 2.500 |
| Littlebury | » 2.250 |
| Arapiles | » 2.000 |
| Adelvi | » 2.000 |
| Jayne | » 2.000 |
| Iserine | » 2.000 |
| Gretry | » 2.000 |

| | |
|-------------------------|--------------|
| Virgilius | Ptas. 2.000 |
| Bouton d'Or X | » 2.000 |
| Le Ritto. | » 1.800 |
| Landman | » 1.800 |
| Brunor | » 1.300 |
| Fleurinette. | » 1.000 |
| Fil d'Ecosse | » 1.000 |
| Cencerro | » 900 |
| Babord | » 900 |
| Podestat | » 800 |
| Tibsy | » 600 |
| Pompette | » 500 |
| Le Mellah | » 450 |
| Ynor. | » 400 |
| Manigero | » 300 |
| Naughti Girl | » 200 |
| Patrician | » 200 |
| Suntuoso | » 200 |
| Huchevent. | » 200 |
| Fripon III | » 100 |
| Total. | Ptas. 88.400 |

Propietarios ganadores en Barcelona en 1918

| | |
|--|--------------|
| Señor Marqués de Villamejor | Ptas. 35.600 |
| Señor Marqués de Valderas | » 10.000 |
| Señor Barón de Güell-Plandolit | » 9.700 |
| Señor F. Monier | » 8.000 |
| Señor Duque de Toledo | » 4.300 |
| Don Adolfo Botin | » 4.000 |
| Don B. Avial | » 3.500 |
| Escuela de Equitación Militar | » 3.000 |
| Wallace Davis. | » 2.250 |
| Don M. Oyarzabal | » 1.900 |
| Señor Marqués de San Miguel | » 1.900 |
| Don Arsenio Abad | » 1.000 |
| Señorita Paquita Lleó | » 1.000 |
| Señor Conde de la Maza | » 900 |
| Regimiento Lanceros Príncipe | » 450 |
| Don Manuel Vila. | » 400 |
| Don M. Rodríguez Acosta | » 200 |
| Don B. Cinnamon. | » 200 |
| Don F. Monasterio | » 100 |
| Total. | Ptas. 88.400 |

MAS FUERTE QUE EL ACERO



PNEU
HUTCHINSON

Concursos veraniegos

Baños de Ribas

Por fin el concurso de tennis, varias veces interrumpido a causa de la lluvia, pudo terminarse, siendo los últimos resultados de los partidos celebrados los que a continuación publicamos:

Léonarth vence a Müller por W. O.

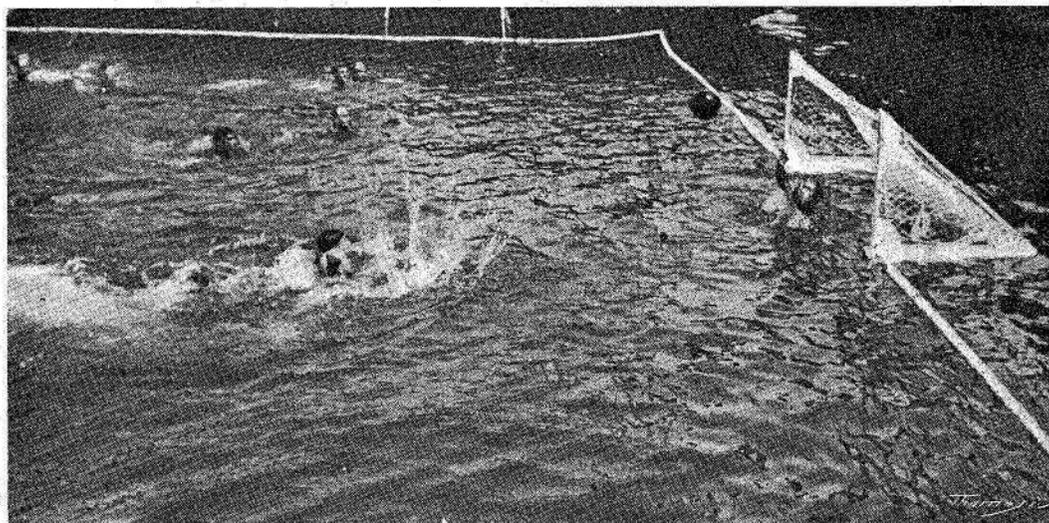
Campeonato individual de señoritas.—Pepita Junoy vence a Montserrat Sabadell por 6-4 6-3; Montserrat Junoy a Josefina Junoy por W. O.

Individual Caballeros Handicap.—M. Junoy vence a Montoya por 5-7 9-7 6-4.

Parejas mixtas.—Señor Stait y señora vencen a Carmen Sabadell y Manuel Junoy por 6-4 6-4.

ACTUALIDADES GRÁFICAS

Water-polo : Campeonato de segunda categoría



Un detalle del partido final

HA terminado, tras una serie de interesantes partidos, el Campeonato de España de segunda categoría, en el que tomaron parte buen número de equipos del Club Natación Barcelona, organizador del Campeonato, y de los demás clubs y agrupaciones, con una sola excepción.

No es éste lugar adecuado ni es ahora ocasión propicia de discutir el porqué de la abstención a que nos referimos.

Es indudable que el éxito alcanzado hubiese sido mayor de haber participado en él otros dos o tres equipos que se hallaban en condiciones de lucha; pero con su presencia o sin ella, el Campeonato ha tenido lugar y con él se ha puesto una vez más en evidencia la afición creciente al water-polo.

Aznar Pérez, García, Rosich, Reventós, Fontanet y Camps, del Club Natación Barcelona,

han sido proclamados campeones de segunda categoría.

Con ellos jugó el último partido del Campeonato el equipo blanquiazul, integrado por Gibert, Rovira, Trigo (J.), Albiol, Trigo (I.), Vergés y Passolas, ganando los hoy campeones por 4 goals a 1.

Y ahora, terminado apenas el Campeonato de segunda categoría, nos disponemos ya a presenciar el de primera, para el cual el Club Natación Barcelona ha publicado ya el Reglamento, que insertamos en otro lugar de este mismo número.

Confiadamente cabe esperar, juzgando por las buenas corrientes de armonía que parece reinan entre los elementos interesados, que el próximo Campeonato ha de marcar una nueva era de progreso y desarrollo de la natación en general y del water-polo en particular.

Y tras las grandes fiestas que para este mes se anuncian, seguirá sin duda, la constitución oficial de la Federación de Clubs natatorios, viniendo con ello a ser un hecho lo que hace ya mucho tiempo está acordado entre los primates de las entidades catalanas, y a cuyo acuerdo se adherirán sin duda los nadadores de otras regiones.

No hemos de tardar en ver constituirse una de esas entidades que pueden dar jornadas brillantes a los deportes.



El equipo Campeón

Dobles de Caballeros.—Teodoro Müller y José Guilera vencen a J. Montoya y M. Junoy por 6-4 7-5 6-3.

Como puede verse, Léonarth y la señorita Montserrat Junoy han quedado campeones.

En el salón del Hotel procedióse a la repartición de premios, no sólo del concurso de tennis, si que también de todas las otras pruebas efectuadas, acogiendo la concurrencia a los vencedores con numerosos aplausos.

Los doctores Monset y Rodríguez-Rius y el señor Gay usaron de la palabra, felicitando a los vencedores y haciendo votos para que en los años sucesivos el éxito corone los esfuerzos de los organizadores.

Écos y noticias

El domingo, por la tarde, se verificó el festival organizado por la Real Federación Atlética Catalana.

Los resultados técnicos fueron los siguientes:

3.000 metros de marcha atlética: 1.º, Meléndez. Tiempo: 15 minutos 12 segundos.

400 metros lisos: 1.º, Blanch, 2.º, Domingo; 3.º, Vela. Tiempo: 56 segundos y $\frac{3}{5}$.

1.500 metros lisos: 1.º, Laugier; 2.º, Suárez; 3.º, Vela. Tiempo: 4 minutos 56 segundos.

3.000 metros lisos: 1.º, Albesu. Tiempo: 11 minutos 43 segundos $\frac{1}{10}$.

Doménech, en la media hora de marcha atlética cubrió 4.750,50 metros, y en la hora, 9.662,90 metros.

Badía, los 5.000 metros de marcha atlética, en 28 minutos 8 segundos $\frac{2}{5}$.

* *

Mañana, domingo, el Club de Natación Barcelona, por iniciativa de su presidente don Bernardo Picornell, celebrará un festival en aguas de Blanes, en cuyo festival se efectuarán carreras de velocidad, resistencia, saltos y match de water-polo.

Entre la colonia veraniega y los habitantes reina gran entusiasmo, haciendo prever que será un acto de resonancia, del cual puede resultar la creación de un club en dicha villa.

Se están realizando gestiones para fletar un vapor que conduzca los nadadores desde Barcelona a Blanes, pues el C. N. B., para demostrar el afecto que profesa a su presidente, quiere dar a este acto la importancia que merece.

* *

La novel entidad de natación Club Maruja, que ha establecido su domicilio en la playa de la Mar Vieja, de Pueblo Nuevo, celebró su primera manifestación deportiva el domingo con un concurso, en el cual obtuvieron premios los siguientes nadadores:

F. Iriarte, J. L. Iriarte, R. Udaeta, A. Udaeta, F. Udaeta, C. Casanovas y J. Pérez.

El dueño del establecimiento, señor Serra,

obsequió a los concursantes y a las familias invitadas, entre las cuales ostentaba selecta representación el bello sexo, con dulces y champagne.

Deseamos a estos jóvenes entusiastas del deporte de la natación, un feliz éxito en su empresa.

Carnet del sportsman

Resultados técnicos

Atletismo. — *Barcelona*: Día 1. Pruebas preparatorias de la R. F. A. C. 3.000 metros marcha atlética: 1.º, Meléndez, 15 m. 12 s. — 400 metros lisos: 1.º, Blanch, 56 s. $\frac{3}{5}$; 2.º, Domingo; 3.º, Vela. — 1.500 metros lisos: 1.º, Laugier, 4 m. 56 s.; 2.º, Suárez, 3.º, Vela. — 3.000 metros lisos: 1.º, Albesu, 11 m. 43 s. $\frac{1}{10}$. — Doménech en la media hora de marcha atlética cubrió 4.750,50 metros, y en la hora, 9.662,90 metros. — Badía, en los 5.000 metros de marcha atlética empleó 28 m. 8 s. $\frac{2}{5}$.

Fútbol. — *Barcelona*. Día 1. Partidos de inauguración de temporada, organizados por la F. C. C. F. Europa-España (II), 1 a 0. — Español-Centre de Sports de Sans, 2 a 1.

Natación. — *Barcelona*: Día 1. Campeonatos de Cataluña. Carrera de velocidad, 60 metros: 1.º, Ramón Bulbena, del C. N. A., 43 s.; 2.º, R. Berdemás, del C. N. B., 45 s.; 3.º, Musterós, del C. N. B., 47 s. — Carrera de medio fondo, 500 metros: 1.º, Joaquín Cuadrada, del C. N. B., 8 m. 30 s. $\frac{4}{10}$; 2.º, Giménez, del C. N. A., 9 m. 22 s. $\frac{2}{10}$; 3.º, Armangué, del C. N. B., 9 m. 37 $\frac{1}{10}$.

Water-polo. — *Barcelona*: Día 1. Campeonato de segunda categoría. Partido final. Equipo blanco-encarnado vence al blanco-azul por 4 a 1. Campeones: Aznar, Pérez, Rosich, García, Reventós, Fontanet y Camps.

Programa para mañana

Lawn tennis. — Concurso de Lawn Tennis, de clasificación, organizado por el C. A. D. C. I. A las 16.

Atletismo. — Concurso preparatorio organizado por la R. F. A. C. Campo del ex-Universitari. A las 16.

Fútbol. — Copa Royal-Bar. Partido final F. C. Güell contra Samboyano F. C. Campo del Internacional. A las 16'30.

Partido de fútbol Español-Internacional. Campo del Español. A las 16'30.

ESPAÑA SPORTIVA

PERIÓDICO SEMANAL ILUSTRADO

SUSCRIPCIONES Y ANUNCIOS: Hileras, 10 - MADRID

DE VENTA EN TODOS LOS KIOSCOS



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

AUTOMOVIL-SALON

SALÓN DE VENTAS

Plaza de Cataluña, 18

DESPACHO

Trafalgar, 52

GARAGE Y TALLERES

Diagonal, 429

Automóviles Simplex, Stutz, Mitchell y Pullman

Camiones Federal : Coches reparto Rusch

Motocicletas Indian : Bicicletas Automoto

Ruedas motrices Auto Weel : Instalaciones eléctricas : Artículos de Sport : Neumáticos y accesorios de todas clases

ESPAÑA
(BARCELONA)
Carrat. 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

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.

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES



MARCA REGISTRADA

TALLERES Y OFICINAS TÉCNICAS DE BARCELONA

A. ELIZALDE

PASEO DE SAN JUAN, 149

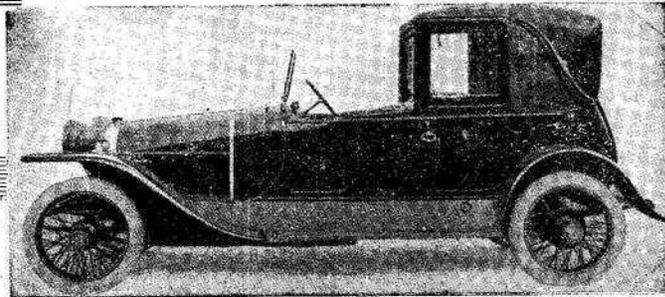
Dirección telegráfica y telefónica: AUTOELIZALDE - Teléfono G-921

CONCESIONARIOS PARA CATALUÑA:

Pujadas y Lobet - Paseo Gracia, 88 - Barcelona

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

Alvaro Urefia - 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