

STADIUM



La yola "Barcino"
del Real Club de Barcelona

que, tripulada por los señores Camps, Oriol, Bonet, Pou y Reig,
ha ganado el Campeonato del Mediterráneo

(En los ángulos la Copa del Rey y el edificio del Real Club de Alicante)

Comité Editorial :
Francisco de Moxó
Ricardo Cabot
Norman J. Cinnamond

Director :
Ricardo Cabot

Redactores :
J. Elias y Juncosa
A. Rué : R. Martí
G. Rodríguez

Reporters Gráficos :
F. Sanz de Gabilondo : J. M. Sagarra
E. Juando
y P. Kaiser

STADIUM

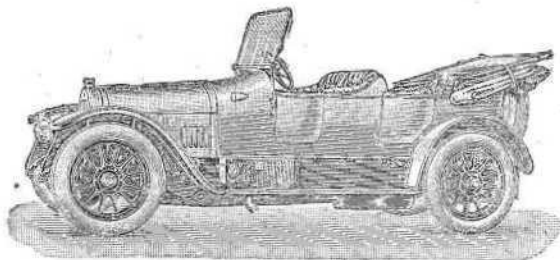
REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS
Y SOCIEDAD

APARECE LOS DÍAS 1 Y 15 DE CADA MES

Número suelto : 20 cts.

Subscripción :
Un año . . . 5 ptas.
Seis meses. 3 "
Para anuncios y artículos de propaganda especial ver tarifas

La correspondencia al Director
Oficinas :
Bilbao, 205, 1.º
Barcelona
Despacho :
De 11 a 12 y de 3 a 4



DOS MARCAS MUNDIALES
AUTOMÓVILES

≡ BENZ ≡

NEUMÁTICOS

GOODRICH

MONOPOLIO: FRANCISCO ARDIZ

EXPOSICIÓN Y VENTA: RONDA SAN PEDRO, 4 - BARCELONA

PEDID

la nueva tarifa en baja

Febrero de 1912

Hutchinson

64, Rambla de Cataluña, 64

ENRIQUE T. TARRIDA

FÁBRICA DE ARTÍCULOS EN
TODA CLASE DE METALES

FAROLAS PARA CARRUAJES FAROS PARA AUTOMÓVILES

Gran premio en la Exposición Hispano Francesa de Zaragoza, 1908

PRIMERA CASA EN ESPAÑA

Fábrica: Carretas, 70, 72 y 74 : Despacho: Ronda Universidad, 31 - BARCELONA

Secciones especiales de STADIUM

VARIA □ GUÍA DEL SPORTSMAN □ TÉCNICA Y COMERCIAL

Sección Varia

El dirigible Schwaben

Los abonados del STADIUM seguramente leerán con agrado una nota curiosísima, relativa a la navegación aérea en dirigible, cuyo perfeccionamiento es con tanto interés esperado para su implantación en el mercado mundial.

He aquí la nota a que nos referimos:

En Alemania, desde hace algún tiempo, funciona una línea de correos aéreos, bajo los auspicios de la importante y poderosa Compañía Hamburgo - América.

En el curso del último verano, los turistas que desde Francfort-sur-Main se encaminaban a Baden-Baden pudieron ver en Oos el hangar del monstruo dirigible *Schwaben*.

Ante todo haremos una descripción de este dirigible. El *Schwaben* ha sido construido con arreglo a los planos del *Zeppelin*, habiéndose introducido importantes mejoras y perfeccionamientos. Es un aerostato de 140 metros de longitud por 14 de diámetro y 18,000 metros cúbicos de desplazamiento.

Lo constituyen 17 cámaras de gas insertas entre los anillos transversales del cuadro o armadura de aluminio. La subdivisión del globo en 17 cámaras, análogas a los compartimientos estancos de una nave moderna, proporciona a los pasajeros una gran seguridad, toda vez que algunas de ellas pueden vaciarse sin comprometer por eso la flotabilidad de dicho dirigible.

La envuelta es de algodón impregnado en una substancia que no sólo disminuye el rozamiento, sino que también preserva al globo de los efectos de un sol muy caluroso.

Debajo del dirigible hay suspendidas tres barquillas; las de proa y popa encierran los motores monstruos, y la central se reserva a los pasajeros.

Tiene el *Schwaben*, convenientemente reparados (uno a proa y dos a popa), tres motores de 145 caballos cada uno, y sus cuatro hélices (dos de dos alas y otras dos de cuatro) giran a razón de 500 revoluciones por minuto.

Inútil dar más detalles técnicos que ya conocen nuestros abonados.

La dotación del *Schwaben* se compone de un capitán, un ingeniero, dos pilotos y cinco mecánicos.

En la cámara central se acomodan fácilmente 24 viajeros. Esta cámara, lujosa y elegante, provista de ventanas que permiten admirar el

paisaje, guarda cierta analogía con el *wagon-restaurant* de un tren expreso, y en ella se sirven comidas a la carta (manjares fríos) y toda clase de bebidas.

Tiene también el *Schwaben* un laboratorio, instalado por el doctor Diekmann con gran cuidado, para realizar observaciones e investigaciones científicas; el dirigible tiene estación radiotelegráfica, y el viaje a su bordo es, en suma, agradabilísimo y nada vulgar, si bien hasta ahora sólo está al alcance de los bolsillos privilegiados.

La empresa propietaria del *Schwaben* construye otros dos aerostatos, y está decidida a emprender en gran escala el negocio y explotar la nueva industria de transporte aéreo de viajeros.

Un viaje de 10 kilómetros cuesta *veinticinco mil marcos*, y el de 100 kilómetros vale *doscientos cincuenta mil marcos*. Verdaderamente son viajes costosísimos, y tan sólo los millonarios pueden utilizar esta clase de vehículos para trasladarse de un lugar a otro; no obstante, algún día podrá abaratare el precio del billete, cuando los dirigibles estén perfeccionados y explotados por varias poderosas compañías, tanto terrestres como marítimas.

■ ■ ■

La Challenge STADIUM para Ciclismo

LA iniciativa que lanzamos a la vida desde las columnas de nuestro SUPLEMENTO, y que ya en su día mereció los honores de verse aludida en las páginas de esta Revista, sigue por inmejorable camino.

Hace unos pocos días reuniéronse los delegados de todas las sociedades ciclistas bajo la presidencia de don Narciso Masferrer, presidente honorario de la Comisión, y con asistencia de nuestro Director.

Los reunidos procedieron a la constitución definitiva de la Comisión organizadora, que quedó formada así: presidente honorario, don Narciso Masferrer; presidente, don Miguel Artemán, del Club Deportivo; secretario, señor Jaumandreu, del Grupo Deportivo del Centro de Viajantes y Representantes; vocales, los señores Baucells, Esteve Gatuellas, Antonietti y Asens, presidentes, respectivamente, de las sociedades Touring Club Ciclista,

Sport Ciclista Català, Club Velocipédico de Sans y Agrupación Ciclista Catalana, y tesorero, nuestro Director, don Ricardo Cabot.

Cambiáronse impresiones acerca de diversos asuntos, acordándose aprobar el modelo de la Copa ofrecida por nuestra Revista; fijar la fecha de la carrera definitivamente para el día 2 de Junio; dotar de tres premios en metálico cada una de las tres categorías; estudiar un circuito de 100 kilómetros, aproximadamente, que se halle en buen estado; delegar al señor Arteman para que formule el proyecto de Reglamento, que se aprobará en una de las próximas reuniones, y pasar una comunicación a entidades y personalidades invitándoles a la subscripción popular abierta para costear los premios en metálico.

Nosotros, al dar cuenta de la marcha y organización de la *Copa Stadium*, hemos de hacer público nuestro agradecimiento a las indicadas sociedades por el interés que han demostrado en cooperar al éxito de la prueba, acudiendo puntualmente a nuestro llamamiento, sin una sola excepción.

Oportunamente daremos nuevos detalles.

■ ■ ■

Un vuelo cómico-dramático

EN Reims ocurrió hace poco un curioso accidente. Un educando en el arte de Blériot estaba haciendo prácticas de vuelo con su aparato, y pareciéndole que el motor no funcionaba bien, aterrizó para examinarlo.

Apenas puso el pie en tierra, la hélice empezó a dar vertiginosas vueltas, elevándose rápidamente el aparato solo, dejando lleno de estupor a su piloto, que, desde tierra, quedó mirando la audaz carrera del aeroplano.

Este voló por espacio de diez minutos a derecha y a izquierda, vacilante e indeciso, y, por fin, quizás temiendo el castigo que le esperaba por la falta cometida, acordó suicidarse antes que sufrir tal afrenta, y dando una vuelta de cabeza abajo, cayó, estrellándose contra los hangars del aeródromo.

■ ■ ■

En todas partes cuecen habas

NO como ejemplo digno de ser imitado, pero sí como hecho demostrativo de que no es sólo en nuestro país donde los partidarios de los equipos vencidos en cualquier partido arremeten contra los referees, atribuyéndoles la culpa de la poca fortuna de sus amigos, puede citarse este caso, verdaderamente salvaje, que ha ocurrido en el país que tenemos por prototipo de los civilizados.

Al final de un match, celebrado en Inglaterra, entre los clubs de Wattstown y de Aberaman, el referee, Mr. W. E. Williams, fué agredido por un partidario de Wattstown, el club vencido, y le arremetió con tal fuerza

y denuedo, que el referee murió a consecuencia de las lesiones sufridas.

La Prensa francesa se ocupa de este suceso, y, comentándolo, exclama: «¡Aun más que en Francia!» Lo cual significa que en la vecina nación no andan muy lejos de los ingleses en cuanto a esos actos de barbarie.

Quizás resultará, después de todo, que seremos los españoles quienes tengamos más cultura, a pesar de que todos digamos lo contrario...

■ ■ ■

Nueva lámpara o farol para ciclistas

Lámpara Reflex.

HA sido lanzado al mercado mundial una nueva y práctica lámpara portátil que resuelve mejoras para usos diversos y es especialmente útil al ciclismo.

Los faroles de las bicicletas no emiten luz más que por su parte anterior; el ciclista, como el caminante peón, pasa, y como no hay señal que acuse su presencia, muy bien puede ocurrir que un automóvil que viene detrás a todo correr lo aborde sin enterarse de que obstruya el camino.

He ahí por qué se recomienda a los ciclistas el uso de la nueva lámpara *Reflex*. Consiste sencillamente en una lente de cristal rojo, fija en la parte posterior del cuadro de la bicicleta; detrás de esa lente hay un reflector cóncavo.

La lámpara (que en realidad no es lámpara), no produce luz, pero refleja en cambio cuantas luces caen sobre la lente.

En el caso del ciclista aludido, recibirá la luz de los faros del automóvil, o de los faroles del coche que viene detrás, y la devolverá coloreada de rojo al sitio de donde procede.

Tratándose de un coche o un automóvil normalmente alumbrados, reflejará luz suficiente, para que a 90 metros de distancia el destello rojo del *Reflex* se imponga a la consideración del mecánico o del cochero. Es, pues, sencillamente la lámpara mencionada una copia servil de los ojos del gato.

El ojo de un gato brilla en la obscuridad, es decir, brilla cuando la obscuridad no es absoluta, pero no brilla porque produzca luz, como cree el vulgo, sino porque refleja la poca o mucha que hay: eso destruye muchas consejas y leyendas, pero es una verdad científicamente comprobada.

Es también evidente (Herchel lo ha demostrado en los últimos tiempos), que para distinguir con precisión el resplandor de los ojos de un gato (o de un carnero, de un conejo o de un buey, que tanto monta), se necesita que el animal mire al observador y que haya en las proximidades de éste un manantial de luz, al nivel de su rostro, o rodeando su cabeza.

Si el animal mira hacia un lado no se ve nada, y si la luz llega de través tampoco: lo

cual equivale a señalar como condición indispensable que la luz, el ojo del observador y el del gato formen una línea recta.

Conste, en fin, que los gatos no ven en la obscuridad, como creen, los sencillos: el ojo del gato no produce, refleja luz; y ese es el caso de la lámpara *Reflex*, llamada a preservar de muchos accidentes a los ciclistas en especial, haciéndose extensiva a los peatones, carritos, etc., que corren de noche los caminos y las avenidas de las ciudades.

■ ■ ■

El sport en la política

EN el Parlamento francés se ha constituido un grupo independiente de diputados, para defender los ideales que entraña la conocida y sabia máxima: *mens sana in corpore sano*.

El nuevo grupo político-sportivo será presidido por M. Messimy, antiguo ministro de la Guerra, y cuenta ya con la adhesión de buen número de diputados, entre los cuales se cuentan MM. Paul Boncour, Bureau, Paté, Doussand, Ceccaldi y otros.

¡El ideal de Masferrer realizado en Francia!

■ ■ ■

Nota humorística

SE ha registrado una en el Tour de France Automobile, con tanta gracia, que de haber sucedido en casa ya la sabrían los lectores de nuestro vivaracho *Papitu*.

La escena representa un *Parc fermé*, donde estuvieron expuestos los coches que participaban en la Vuelta a Francia, alineados junto a unas largas paredes, en una de las cuales se lee: *Sitio reservado a los puercos procedentes de París*.

Los coches, como se sabe, procedían, en efecto, de París..., pero el *Parc fermé* era el antiguo Mercado de animales, que el Municipio de Nancy había puesto a disposición de los automovilistas.

■ ■ ■

El record de la distancia en globo libre

EL record de la distancia en globo libre, perteneciente a La Vaulx, que, tripulando el «Centaur» los días 9 y 10 de Octubre de 1900, cubrió 1,925 kilómetros, ha sido batido por Dubonnet y Dupont, que salieron de Lamotte-Breuil el 6 de Enero, a las doce de la noche, y tomaron tierra el 8, a las seis de la mañana, cerca de Sakolowska, provincia de Kief (Alemania), recorriendo una distancia de dos mil kilómetros.

El globo de Dubonnet, el «Condor III», está construido especialmente para viajes largos. Cubica 2,200 metros, es de seda pura del Japón, impermeabilizada por un procedimiento especial, no pesa más que 450 kilos, y, lleno de hidrógeno, puede levantar más de 2,209 kilos.

El viaje fué de los más accidentados. Hasta Silesia todo marchó bien, pero al pasar los Cárpatos, se vieron envueltos los aeronautas en una tempestad de nieve que los llevó hasta Kief. El aterrizaje tuvieron que efectuarlo en un verdadero desierto de hielo y nieve, muy distante de toda localidad habitada.

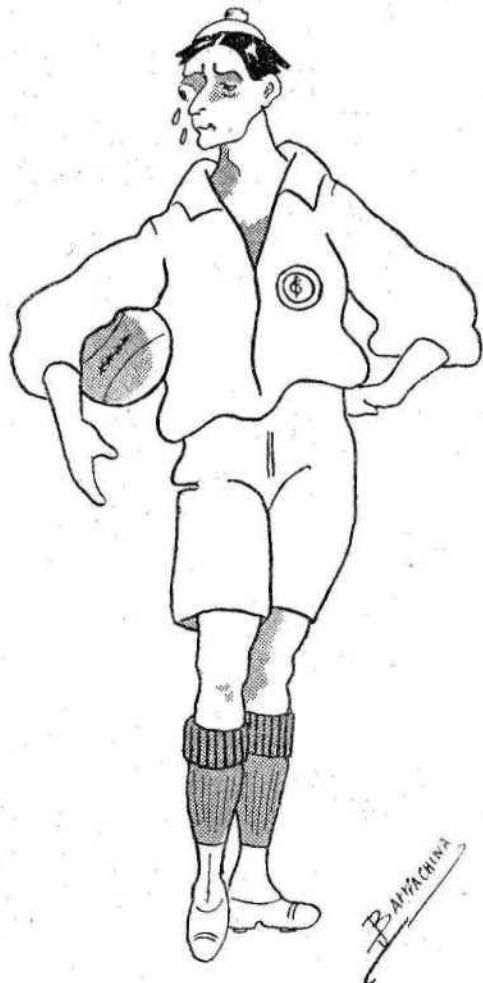
Dubonnet no sólo es un piloto consumado de globo esférico, sino también uno de los aviadores más arriesgados y más antiguos.

El fué quien ganó el premio de «La Nature», por el primer viaje de 100 kilómetros.

■ ■ ■

El Sport en caricatura

por Barrachina



Lo que cuesta ser campeón

Vulcanizador CAMPEÓN

PATENTADO ■ EL IDEAL DEL TURISTA

DE VENTA EN TODOS LOS GARAGES Y ESTABLECIMIENTOS DE BICICLETAS

Procedimiento rápido, seguro, duradero y económico, para la reparación de cámaras sin aparatos, sin parches y a la temperatura ordinaria

PRIMERA CARRERA CICLISTA DE 1912 TRIUNFO DE LOS CICLOS REVERTER

CARRERA DE NEÓFITOS DE LA U. V. E. : 28 DE ENERO DE 1912

1.º Túnica con **CICLO REVERTER**, pneus Hutchinson

Entre 52 corredores que participaron en esta carrera, uno solo, el vencedor, montaba bicicleta marca

J. REVERTER ■ Talleres y Despacho: Bailén, 85; Barcelona

Automóviles Georges Roy

Especiales para países montañosos

Elegantes

Sólidos

Ligeros

**Económicos de coste
y de consumo**

Guía del Sportsman y del Turista

Breviario general de indicaciones prácticas de las principales capitales de España, relacionadas por orden alfabético. — En los números pares se publican las relativas a las capitales comprendidas entre Albacete y Lugo; impares, de Madrid a Zaragoza

ADVERTENCIAS GENERALES

En esta *Guía* se insertan solamente los datos más precisos para dar una ligera orientación al turista y al sportsman respecto a cada una de las poblaciones que se relacionan, puesto que el carácter de nuestra publicación no permite dar más extensión a esta materia.

Los industriales que se dediquen a la venta de artículos y a la explotación de negocios que estén en relación más o menos directa con el Sport, y deseen que su establecimiento figure indicado en la respectiva población donde ejerzan su industria, pueden solicitar condiciones a nuestra Administración, indicando concretamente qué clase de indicación desean, tomando por patrón alguna de las que ya se publican, cuyo precio, con la subscripción al periódico comprendida, oscila entre una, dos y tres pesetas al mes.

MADRID

Capital de España; 600,000 habitantes; altitud, 660 m.; extensa red de tranvías eléctricos urbanos. — *Carreteras*: a Barcelona, 603 km.; a Zaragoza, 305; a San Sebastián, 453; a Valencia, 343; a Vitoria, 349. — *Visitar*: Palacio Real, Armería, Caballerizas Reales, La Casa de Campo, Museos: de Arte Moderno, de Artillería, Naval, Nacional de Pintura y Escultura. — *Excursiones*: a Alcalá de Henares, 30 km.; a Toledo, 70; a los Reales Sitios de Aranjuez, del Escorial y del Pardo. — *Sociedades*: Real Automóvil Club de España, Real Aéreo Club de España, Cámara Sindical Española del Automovilismo, El Pedal Madrileño, Club Ciclista, Club Velocipédico, Tiro Nacional, Círculo Venatorio. — *Hoteles*: de la Paix, París, Santa Cruz, Roma e Inglés.

Establecimientos comerciales recomendados

Accesorios para autos y ciclos

DE DION-BOUTON. — Paseo de la Castellana, 47.
GARCÍA RIVERO. — General Castaños, 15.
GÚIDO GIARETTA. — Bolas y rozamientos a bolas de todas las medidas. Depositario directo de la fábrica *Deutsche Gusstahlkugel & Maschinenfabrik*. — Bordadores, 11. Teléfono 1607.
FRANCISCO LOZANO. — Ciclos Triumph. — Paseo de Recoletos, 14.
MADRID AUTOMÓVIL. — Paseo de la Castellana, 47.
MESTRE Y BLATGÉ. — Barquillo, 3 duplicado.
G. RODRÍGUEZ PEÑALVER. — Castellana, 6 duplicado.

SANTOYO. — Alcalá, 89.

THE BRITANNIA. — Corredera Baja, 9.

Aceites y grasas

DE DION-BOUTON. — Paseo de la Castellana, 47.
FEDERICO ESPINÓS. — Guzmán el Bueno, 24.
GÚIDO GIARETTA. — Oleoblitz. — Bordadores, número 11.
MESTRE Y BLATGÉ. — Aceite Lucifer. — Barquillo, 3 duplicado.

Artículos varios Sports

L. PARIS Y R. CANTIN. — Artículos de goma. Reparación de cámaras y cubiertas. — Zurbano, 64. Teléfono 520.

Aparatos contadores y de precisión

VIUDA DE ALBERTO MAURER. — Contadores, cronógrafos y taxímetros. — Carrera de San Jerónimo, 15.
E. CASTELOT. — Juan de Mena, 5.
CASTAÑÓN, MONJE Y C.^a — Montera, 45 á 49.

Automóviles

ALVAREZ Y LOMA. — *Sizaire Naudin*.
BELLAMAR Y C.^a — Panhard-Levassor. — San Marcos, 42.
BREÑOSA. — Schneider y Ford. — Plaza de la Villa, 1.
COLIBRÍ. — Almirante, 10, bajo.
DAIMLER. — Goya, 6.
ELORRIO, LONDAIZ, ESPADA Y C.^a — Peugeot. — Particular de Covarrubias.
F. Y J. LAMARCA HERMANOS. — Delangère et Clayette. — Paseo del General Martínez Campos, 17.
GÚIDO GIARETTA. — Brown. — Bordadores, 11.
F. LOZANO. — Berliet. — Castellana, 6 triplicado.
MADRID AUTOMÓVIL. — Dion-Bouton. — Castellana, 47.
MIGUEL MILANO. — Núñez de Balboa, 7.
E. NEVEU É HIJOS. — Plaza de Santa Bárbara, 6 duplicado.
OMNIBUS Y CAMIONES SAURER. — Campoamor, núm. 21.
G. R. PEÑALVER. — Lion-Peugeot. — Castellana, 6 duplicado.
A. Y F. REDONDO. — Aries. — Lagasca, 57 y 59.
RENAULT FRÈRES. — Arenal, 23.
RAMÓN ROCA. — Martini. — Paseo del Prado, 32.
SANTOYO. — Automóviles y motocicletas F. N. Intachable construcción. Magnífico resultado. — Alcalá, 89. Teléfono 2487.
SCHLEICHER. — Automóviles Mercedes. — Olózaga, 12.
SIEMENS-SCHUCKERT. — Barquillo, 28.
TRAUMANN. — Benz y S. A. G. — Barquillo, 3 duplicado, 1.^o
ÚNIC. — Bruns y Mauvais. — Serrano, 8.
URCOLA, VIGNAU Y C.^a — F. I. A. T. — Nicolás María Rivero, 7.

Automóviles de alquiler, Garages y Talleres

ANGLADA Y C.^a — Don Ramón de la Cruz, 20.
DE DION-BOUTON. — Paseo de la Castellana, 47.
TIMOTEO CEÑAL. — Palafox, 1.
GARAGE DEL HIPÓDROMO. — Fernández de la Hoz, 45.
GARAGE INTERNACIONAL. — Velázquez, 50.
GARAGE MADRID. — San Bernardo, 122.
L'AUTO. — Ayala, 25.
MADRID AUTOMÓVIL. — Paseo de la Castellana, 47.
RAMÓN ROCA. — Paseo del Prado, 32.
RENAULT FRÈRES. — Avenida de la Plaza de Toros, 9.
GARAGE DE L'AUTO TRACCIÓN. — Salas, 5.
CARLOS DALRE. — Montaje de talleres y herramientas para garages. — Barquillo, 5.

Bicicletas

F. LOZANO. — Ciclos Triumph. — Castellana, 6 triplicado.
G. RODRÍGUEZ PEÑALVER. — Bicycles Peugeot. — Castellana, 6.

Bujías

OLEO. — Mestre y Blatgé. — Representación general para España: Barquillo, 3 duplicado. Teléfono 2822.

Cadenas para automóviles

GÜIDO GIARETTA. — Coventry Chain & C.^o — Bordadores, 11.
MESTRE Y BLATGÉ. — Cadenas Wippermann. — Barquillo, 3 duplicado.

Carrocerías

F. Y J. LAMARCA HERMANOS. — Paseo del General Martínez Campos, 17.
ANDRÉS FRAILE. — Alberto Aguilera, 12.
HIJOS DE LABOURDETTE. — Miguel Ángel, 25.
MADRID AUTOMÓVIL. — Paseo de la Castellana, núm. 47.
TRIGO HERMANOS. — Eloy Gonzalo, 15.

Esencia motriz

DESMARAI HERMANOS. — Clavel, 8.
DEUTSCH Y C.^a — Marqués de Valdeiglesias, 4.
FOURCA Y PROVOT. — Fernanflor, 6.
L. MERCADER Y VIUDA DE LONDAIZ. — Meléndez Valdés, 34.

Faros

BLANCH FRÈRES. — B. R. C. Alpha. — Alcalá, 63.

Hoteles

FONDA DE LOS LEONES. — Carmen, 30.
HOTEL IMPERIAL. — Montera, 22.
HOTEL INGLÉS. — Echegaray, 10.
HOTEL MÁLAGA. — Alcalá, 8.

Neumáticos

BLANCH FRÈRES. — Pneus Dunlop. — Alcalá, 63.
CONTINENTAL. — Sagasta, 6.
KLEIN. — Sagasta, 7.
L. PARIS Y R. CATIN. — Reparaciones. — Zurbarán, 64 moderno.

LE GAULOIS. — Sagasta, 15.
LEÓN & SALAYA. — Reparaciones. — García de Paredes, 42.
ESTEBAN MARÍN. — Palmer. — Leganitos, 10.
MICHELIN. — Sagasta, 21 y 23.

Radiadores

RICARDO COROMINAS. — Fábrica en Madrid: Montealeón, núm. 28.

Talleres

BREÑOSA. — Rosales, 6. Oficinas: Plaza de la Villa, 1.
DE DION-BOUTON. — Paseo de Ronda (Hipódromo).
A. Y F. REDONDO. — Lagasca, 57 y 59.
RENAULT FRÈRES. — Avenida de la Plaza de Toros, 9.
RAMÓN ROCA. — Paseo del Prado, 32.

MÁLAGA

Capital de la provincia; 150,000 habitantes; altitud, 39 m. — *Carreteras*: a Madrid, 594 km.; a Granada, 131; a Vélez-Málaga, 34. — *Visitar*: Catedral, San José, la Concepción, La Caleta y El Limonar, Gibralfaro, Cementerio inglés, el Puerto, las Alamedas y la Alcazaba. — *Excursiones*: al Palo, 6 km.; a la Hacienda de San José, 3; Hermosos alrededores y al cerro de San Antonio. — *Sociedades*: Club Excursionista. — *Hoteles*: Roma y Reina Victoria.

MURCIA

Capital de la provincia; 108,000 habitantes; altitud, 43 m. — *Carreteras*: a Madrid, 389 km.; a Albacete, 146; a Granada, 288; a Cartagena, por Palmar 50; a Almansa, 133. — *Visitar*: Catedral (siglo XIV), Circo, Teatro y Ruinas antiguas, Típicas c. del Príncipe Alfonso y de la Platería, Paseo del Malecón, Ermita de Jesús e Iglesia de San Nicolás. — *Excursiones*: por las pintorescas orillas del Segura. — *Hoteles*: Universal.

ORENSE

Capital de la provincia; 15,000 habitantes; altitud, 126 m. — *Carreteras*: a Madrid, 632 km.; a Lugo, 113; a Pontevedra, 95. — *Visitar*: Catedral gótica (siglo XII), Puente sobre el Miño, de la época de Trajano, emperador romano, aguas termales, a 69° y las Burgas. — *Hoteles*: Roma y Europa.

OVIEDO

Capital de la provincia; 50,000 habitantes; altitud, 222 m. — *Carreteras*: a Madrid, 444 km.; a Gijón, 25; a León, 115. — *Visitar*: Catedral y claustro (siglo XIV), Casa Consistorial, Museo Arqueológico, Plaza Mayor, San Julián y Santa María de la Vega. — *Excursiones*: a Naranco, 2 km.; a Trubia, 13; a Covadonga, al Acueducto de Fitoria. — *Hoteles*: Covadonga, Trannoy, París y Francés.

PALENCIA

Capital de la provincia, 16,000 habitantes; altitud, 290 m. — *Carreteras*: a Madrid, 242 km.; a Valladolid, 46; a Santander, 208. — *Visitar*: Catedral (siglos XIV y XV), San Pablo (siglo XV) y San Miguel (siglo XII), La Floresta de Osorio, Iglesia visigótica de San Juan de Venta de Baños (siglo VII) y San Martín de Icomista, monumentos naciona-

les. — *Excursiones*: a Fuentes de Valdepero, 5 km.; a Carrión de los Condes, 39. — *Hoteles*: Continental y Samaria.

PALMA DE MALLORCA (Isla de Mallorca)

Capital de las Baleares; 70,000 habitantes; altitud, de 3 a 40 m. — *Carreteras*: a Sóller, 32 km. y 37 hasta su puerto; a Santany, 49. — *Visitar*: Catedral, Lonja, Ayuntamiento, Claustro de San Francisco, Castillo de Bellver, la tumba de Raimundo Lulio, los baños árabes, los patios y escaleras de las Casas del Marqués de Vivot, Conde de Ayamans, Marqués de Sollicherich, Can Oleza, Morell. — *Excursiones*: a Raxá, a Bendinat, a Miramar, a Valldemosa, a las cuevas del Drach y del Pirata y a las de Artá. — *Sociedades*: Veloz Sport Balear, Círculo Ciclista, Velódromos del Tirador y del V. S. B., La Veda. — *Hoteles*: Gran Hotel.

PAMPLONA (Navarra)

Capital de la provincia; 31,000 habitantes; altitud, 444 m. — *Carreteras*: a Madrid, 378 km.; a Logroño, 83; a Vitoria, 85; a Zaragoza, 164; a Irún (frontera francesa), 86. — *Visitar*: Catedral (siglo xv), Basílica de San Ignacio de Loyola, Iglesias de San Saturnino y San Lorenzo, Capilla de San Fermín, la Diputación y Paseo de Taconara. — *Sociedades*: Veloz Club Pamplonés. — *Hoteles*: La Perla y Maissonave.

PONTEVEDRA

Capital de la provincia; 20,500 habitantes. — *Carreteras*: a Madrid, 727 km.; a Orense, 95; a Tuy (frontera portuguesa), 46. — *Visitar*: Alameda, Santa María la Mayor, San Francisco, ruinas de Santo Domingo y deliciosos alrededores. — *Excursiones*: a Marín (tranvía a vapor), puerto y paisaje encantador. — *Sociedades*: La Venatoria. — *Hoteles*: Gran Hotel Engracia.

SALAMANCA

Capital de la provincia; 24,000 habitantes; altitud, 798 m. — *Carreteras*: a Madrid, 215 km.; a Mérida, 267; a Ávila, 97; a Zamora, 70. — *Visitar*: Plaza Mayor, Casa de las Conchas, Las dos Catedrales, Puente romano, Universidad, San Esteban, Torre del Clavero, Casa de la Salina, Palacio de Monterrey y otras casas señoriales. — *Excursiones*: a Alba de Tormes, 25 km.; al campo de batalla de los Arapiles, 15. — *Hoteles*: Comercio, Pasaje y Castilla.

SAN SEBASTIÁN (Guipúzcoa)

Capital de la provincia; 45,000 habitantes; altitud, 6 m. — *Carreteras*: a Madrid, 453 km.; a Vitoria, 111; a Bilbao, 126. — *Visitar*: La Concha, La Zurriola, Los Puentes, La Iglesia del Buen Pastor, La Diputación, Ayuntamiento, Gran Casino, Estatua de Oquendo. — *Excursiones*: al monte Ulía, Igüeldo, Zarauz, Azpeitia de Loyola, Pasajes, Hernani, Fuenterrabía. — *Sociedades*: Real Club Automovilista, San Sebastián Recreation Club, Club Náutico, Club Ciclista, Club Cantábrico. — *Hoteles*: Continental, Inglés y du Palais.

SANTA CRUZ DE TENERIFE (Canarias)

Capital de la isla; 35,000 habitantes; altitud, 15 m.; tranvía eléctrico a La Laguna y Tacoronte. — *Carreteras*: a Orotava; a Taganana; a Buenavista; a Arafo. — *Visitar*: Las Alamedas, La Virgen de la Candelaria. — *Hoteles*: Británica y Victoria.

SANTANDER

Capital de la provincia; 48,000 habitantes; altitud, 5 m. — *Carreteras*: a Madrid, 450 km.; a Burgos, 162. — *Visitar*: La Catedral, Fuente del Francés, Playa del Sardinero. — *Excursiones*: a Río Cubas, Comillas, Santillana y a los establecimientos termales de Solares, Liérganes y Las Caldas. — *Sociedades*: Ciclista Santanderina, Club de Regatas, La Sportiva. — *Hoteles*: Gran Continental, Gran Hotel, Europa y Sardinero.

SEGOVIA

Capital de la provincia; 15,000 habitantes; altitud, 1,000 m. — *Carreteras*: a Madrid, 102 km.; a Valladolid, 107. — *Visitar*: el Acueducto romano, el Alcázar, Catedral, Torre de San Esteban, Santa Cruz, Iglesia de los Templarios (siglo xi), Monasterio del Parral, Academia de Artillería, las murallas con sus 86 torres. — *Excursiones*: al castillo de Coca y al castillo de Turégano. — *Hoteles*: La Burgalesa, Comercio y Caballeros.

SEVILLA

Capital de la provincia; 150,000 habitantes; altitud, 12 m. — *Carreteras*: a Madrid, 531 km.; a Badajoz, 216; a Jerez de la Frontera, 97. — *Visitar*: Alcázar y sus jardines, Catedral y Giralda, Hospital de la Caridad, Ayuntamiento, Museo Provincial, Murallas y Puerta de la Macarena, Casa de Pilatos, bello paseo de Cristina, típico barrio de Triana, hermoso Palacio de San Telmo, pintorescas orillas del Guadalquivir, Torre del Oro. — *Excursiones*: a Villamanrique; a Alcalá del Río; a las ruinas de Itálica. — *Sociedades*: Veloz-Club. — *Hoteles*: Madrid y París.

SORIA

Capital de la provincia; 8,000 habitantes; altitud, 1,082 m. — *Carreteras*: a Madrid, 211 km.; a Pamplona, 167; a Logroño, 105. — *Visitar*: Ruinas de San Juan de Duero. — *Excursiones*: a las ruinas de Numancia, 7 km. — *Hoteles*: Comercio y de Isidro Merino.

TARRAGONA

Capital de la provincia; 23,000 habitantes; altitud, 48 m. — *Carreteras*: a Madrid, 551 km.; a Barcelona, 97; a Tortosa, 92; a Valencia, 259. — *Visitar*: Puente del Diablo (acueducto romano), Torre de los Scipiones, Catedral, Museo, Torreón de Pilatos. — *Excursiones*: al Monasterio de Poblet, 45 kilómetros; al de Santas Creus, 32. — *Sociedades*: Club Velocipedista, Club El Pedal, Club Gimnástico. — *Hoteles*: París y Europa.

TERUEL

Capital de la provincia; 10,000 habitantes; altitud, 900 m. — *Carreteras*: a Madrid, 485 km.; a Zaragoza, 180; a Sagunto, 115. — *Visitar*: Acueducto 1537-1558, Catedral (siglo xvi), Iglesia de San Pedro, tumba de los Amantes de Teruel. — *Sociedades*: Sporting Club. — *Hoteles*: Turia y Central de Aragón.

TOLEDO

Capital de la provincia; 24,000 habitantes; altitud, 590 m. — *Carreteras*: a Madrid, 70 km.; a Ciudad Real, 104; a Ávila, 147. — *Visitar*: Catedral, San Juan de los Reyes, Santa María la Blanca, el Alcázar. — *Excursiones*: a Olías del Rey, a Nuestra

Señora de la Cabeza, a Guadamur. — *Hoteles*: Castilla y de Lino.

VALENCIA

Capital de la provincia; 200,000 habitantes. — *Carreteras*: a Madrid, 344 km.; a Tarragona, 259; a Barcelona, 351; a Zaragoza, 318. — *Visitar*: Museo de Bellas Artes, Catedral (siglos XIII y XV), Hospital. — *Excursiones*: a la Albufera, a Sagunto, al Convento de Portaceli. — *Sociedades*: Automóvil Club Valenciano, Peña Ciclista, El Grill, Unión Ciclista Valenciana, Sporting Club. — *Hoteles*: Grand Hotel.

VALLADOLID

Capital de la provincia; 69,000 habitantes; altitud, 684 m. — *Carreteras*: a Madrid, 197 km.; a Salamanca, 114; a Vitoria, 240. — *Visitar*: Santa María la Antigua, Catedral, Museo. — *Excursiones*: al Castillo y Archivo de Simancas. — *Sociedades*: Círculo Venatorio. — *Hoteles*: Moderno, Siglo y Francia.

VITORIA (Álava)

Capital de la provincia; 25,000 habitantes; altitud, 522 m. — *Carreteras*: a Madrid, 348 km.; a Valladolid, 240; a San Sebastián, 112. — *Visitar*: Catedral de Santa María (siglo XII), Iglesia de San Mi-

guel. — *Excursiones*: a Vergara. — *Sociedades*: Ciclista Vitoriana, Unión Sportiva Alavesa. — *Hoteles*: Pallarés.

ZAMORA

Capital de la provincia; 16,000 habitantes; altitud, 651 m. — *Carreteras*: a Madrid, 277 km.; a Salamanca, 70. — *Visitar*: Catedral, Iglesias de San Pedro, San Ildefonso, La Magdalena y Santa María de Horta. — *Hoteles*: Vizcaino, Comercio, El Peso y La Victoria.

ZARAGOZA

Capital de la provincia; 100,000 habitantes; altitud, 200 m. — *Carreteras*: a Madrid, 305 km.; a Barcelona, por los Bruchs, 298; a Valencia, 320. — *Visitar*: Puente de Piedra (siglo XV), Lonja (siglo XVI), Castillo de la Aljafería, La Seo, El Pilar. — *Excursiones*: al Torrero; a Cariñena. — *Sociedades*: Sociedad Velocipédica Zaragozana, Sociedad de Esgrima, Representación provincial del Tiro Nacional, Sociedad de Cazadores del Monte de María (Torrero). — *Hoteles*: Grand Hotel Regina.

ESTABLECIMIENTOS RECOMENDADOS

LA INDUSTRIAL LUBRIFICANTE. — Los mejores aceites y grasas Continental, para automóviles. — Criado y Lorenzo; apartado 70.

Sección Técnica y Comercial

Vulcanización instantánea, perfecta, segura, sin parche y a la temperatura ordinaria

UNO de los mayores inconvenientes de los autos, motos y ciclos, y casi, hasta hoy, podemos decir el único, es el de los neumáticos, que, además de su excesivo coste y rápido deterioro, tenían el de contar con pocos y defectuosos medios de reparación.

Entre los procedimientos empleados para su reparación se encuentra el de la disolución, que es de muy deficientes resultados, exigiendo, para que el parche quede en regulares condiciones, mucho tiempo, y siendo sólo aplicable a pequeños agujeros y aun a ciclos de poco peso, o sea exclusivamente a las bicicletas.

En cuanto al procedimiento de vulcanización al fuego, aplicable a las motos y autos, tiene grandes desventajas. En primer término, el no tener a mano, en la mayoría de los casos, los centros de vulcanización, obligando al excursionista a llevar consigo un arsenal de cámaras de recambio, además del tiempo que emplea en verificar dicha reparación, así como también el riesgo de que, por falta de pericia o por descuido, se retueste la cámara, acelerando su deterioro.

Salva en absoluto estos inconvenientes el Vulcanizador Campeón, pues con él se consigue una vulcanización instantánea, perfecta, económica, sin parche, a la temperatura ordinaria y de muy fácil aplicación.

Es instantánea, pues es operación practica-

ble casi sin pérdida de tiempo, ventaja muy importante para el turista.

Es perfecta, obtura cualquier rotura de la cámara, por grande que sea y aunque tenga que soportar grandes presiones.

Es segura, pues ni con el tiempo ni con el calor se deteriora.

Es económica, pues en los casos más corrientes basta una pequeña cantidad.

Es fácil y práctica, como se ve en el modo de usarse:

Frótese con papel de vidrio la parte de la cámara que quiera repararse, límpiase bien luego con un trapo humedecido con bencina, y colóquese a lo largo del corte o agujero el Mástic Campeón, con un espesor más o menos grande, según las dimensiones del agujero y el grosor de la cámara, y con el dedo ligeramente humedecido extiéndase bien dicho mástic alrededor del corte o agujero. Hecho esto, aplíquense dos o tres capas detenidas de líquido vulcanizante y espolvoréese bien con talco, quedando así la cámara en disposición de usarse.

En las cámaras grandes y en las de automóvil, cuando el agujero es de grandes dimensiones, es conveniente darle dos capas de Campeón, lo que equivale a repetir la operación anterior dos veces consecutivas, una encima la otra, y aun en este caso la soldadura será muy rápida si por cualquier procedimiento la calentamos ligeramente.

Asimismo el Vulcanizador Campeón es aplicable a la reparación de cualquier objeto de goma.

PNEU-KLEIN

para automóviles,
motocicletas y bicicletas

Calidad superior garantizada

Fabricación perfecta, con materiales inmejorables

Pídase la nueva tarifa Noviembre 1911

Bandas goma maciza para carruajes

G. KLEIN Princesa, 61 : BARCELONA
— Proveedor de la Real Casa —

EL CLAVILEÑO

GASOLENO PARA AUTOMÓVILES

DEPOSITARIO EN BARCELONA: **DAMIÁN MARTÍ** Casanova, 48, 1.º
Teléfono 2623

TALLER DE REPARACIONES DE AUTOMÓVILES **FRANCISCO MATA**

Carburadores de las mejores marcas : Stock de cojinetes de bolas, marca S. R. O. : Aribau, 152; BARCELONA

Otro gran triunfo de las moto-ligeras **MAGNAT-DEBON**

Gran Premio de Marsella (8 Octubre 1911) 50 km. 1.º LAVID en 44 m. 37 s. $\frac{2}{5}$

Carrera de la hora, con motos de $\frac{1}{3}$ de litro

1.º NICOLÁS, efectuado en una hora 61 km. 275 Ambos montando motocicleta

MAGNAT-DEBON

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

CICLOS

BALMES, 62

SANROMÁ

COMAS Y C.^A, S. EN C.

FERNANDO CAMISERÍA BARCELONA

ARTICULOS DE SPORT

REPRESENTANTES PARA CATALUÑA Y BALEARES DE LA ACREDITADA CASA

SLAZENGER LTD., DE LONDRES

Fabricantes de la renombrada raqueta DOHERTY y de la no menos renombrada pelota STADIUM para football

Pelotas, redes y demás accesorios para lawn-tennis

Gran surtido en jerseys y medias de sport

VARIEDAD EN COPAS DE PLATA PARA PREMIOS

José Casanovas

AUTOMÓVILES, BICICLETAS, MOTOCICLETAS,
ACCESORIOS Y REPARACIONES
AUTOMÓVILES DE ALQUILER
para dentro y fuera de la capital

Exposición y Despacho: Ronda San Antonio, 41 : Teléfono 1869 : Talleres y Garage: Floridablanca, 144 : BARCELONA

TENNISMEN

Para tomar parte en el Concurso próximo, usad las nuevas raquetas REAL TURÓ, CATALUNYA y BARCELONA que acaban de recibir

A. ALIMUNDO & Co

ARAGÓN, 261 : BARCELONA : TELÉFONO 1017

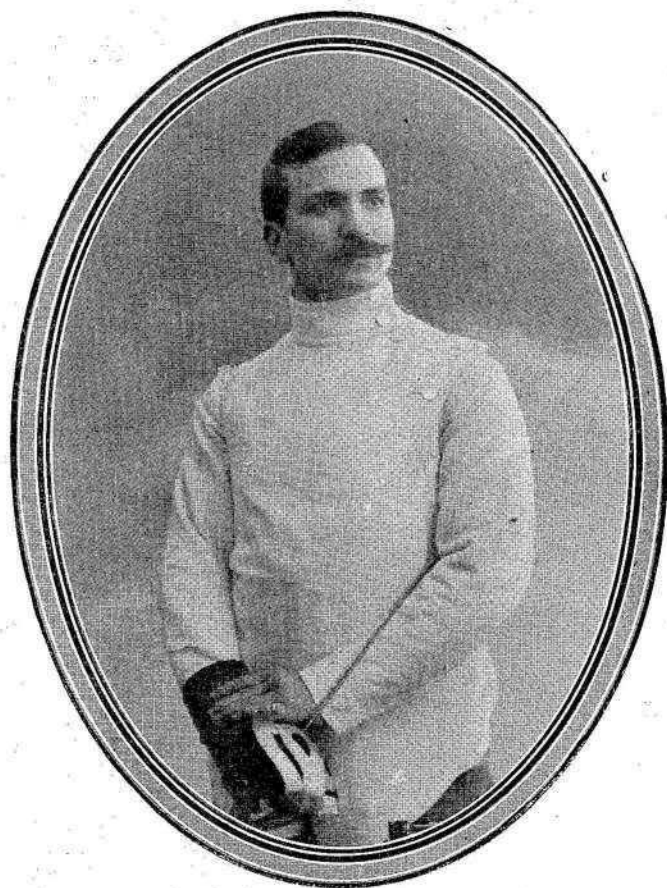
Automóviles

Francisco Carulla : Mallorca, 214

UNIC

STADIUM

Revista ilustrada de Sports



FOT. JAMER

D. EUSEBIO GARCÍA

NOTABLE PROFESOR DE ESGRIMA

Ecós varios de la quincena

El triunfo de la «Barcino»

HAY que entonar el «ritorna vincitore» para esos simpáticos muchachos del Real Club de Barcelona, que en la bella Lucentum han conquistado de una manera magistral el Campeonato del Mediterráneo.

Tal vez ha sido esta la nota culminante de la quincena.

Siempre tuvieron fama nuestros bogadores; pero a partir del año pasado, empezaba a eclipsarse la gloria conquistada en cien torneos. Fuimos vencidos en las regatas internacionales de Mayo; en la ciudad del Turia sucumbió el mismo equipo ante el empuje de los valencianos, y ya se temía fuésemos de derrota en derrota.

Pero he aquí que surge Camps, el experto capitán de nuestra sociedad náutica, con nuevas ideas y propósitos. Prescinde de la historia de los bogadores y prepara cuatro atletas, algunos de ellos noveles en el deporte del remo, y encomendándose sólo a sus entusiasmos y a la fe que en él tenían los tripulantes, se presenta en Alicante para reverdecir los laureles de la invicta yola *Barcino*.

Podríamos decir que los únicos que creían en la victoria eran los mismos tripulantes. Valencia era una especie de pesadilla para los que seguían paso a paso el entreno de nuestra tripulación. Su triunfo sobre nuestro equipo de seniors se recordaba constantemente, y se hacían cábalas respecto al papel que podrían representar cuatro chicos que, aunque fuertes y robustos, no tenían la suficiente preparación ni la experiencia indispensable.

Pero ni Valencia ni Alicante existieron ante nuestros remeros, y de ahí ese desbordamiento de entusiasmo y admiración que ahora se tiene hacia los atletas que ocupan nuestra portada.

Nadie presumió el alcance de este triunfo. Ni los mismos actores lo soñaron.

No es que languideciese ni mucho menos el rowing, pero el resultado de las regatas de Alicante ha prestado ánimos para esperar las internacionales de Junio con cierta lisonjera esperanza.

Todo esto ha dado margen para que se activasen grandiosos proyectos del Real Club de Barcelona.

Cuando se vence, para todo se hallan facilidades y para todo sobran energías en las sociedades deportivas.

Ahora ya parece una resolución definitiva la de colocar la primera piedra del monumental Palacio de la Náutica en el próximo mes de Junio.

Y cuando se levante, en el extremo del muelle de Barcelona, el edificio, del arquitecto Ferrés Puig, se embellecerá nuestro puerto, tan falto de ornamento, y no se dirá que Barcelona es una ciudad que vive de espaldas al mar.

• • •

La Copa Ciudad-La Riva

OTRO acontecimiento de la quincena, y de magnitud.

Tiempo atrás, motivos había para lamentarse de la falta de protectores del balompié. Hoy día, aunque no forman legión, empiezan a existir Mecenases, y últimamente, dos de ellos han creado esta valiosa Copa, con fines altamente humanitarios y que todos hemos de aplaudir.

No ha podido ser mayor el éxito. Cuando luchan el Español y el Barcelona, los dos famosos clubs que se disputan la supremacía local, los campos de football resultan pequeños para contener tanto espectador.

Esta vez pusieron tanto ardor los equipos del Español en disputar el trofeo ofrecido por dos de sus mismos socios, que el Barcelona fué vencido en el primer partido y corrió la misma suerte en el segundo.

Y he aquí como los señores Ciudad y La Riva, al propio tiempo que nos han hecho asistir a dos soberbios partidos de football, han procurado lenitivo a los heridos de la campaña del Rif y han dado ocasión a su club para que pusiese en su activo dos nuevas jornadas gloriosas.

• • •

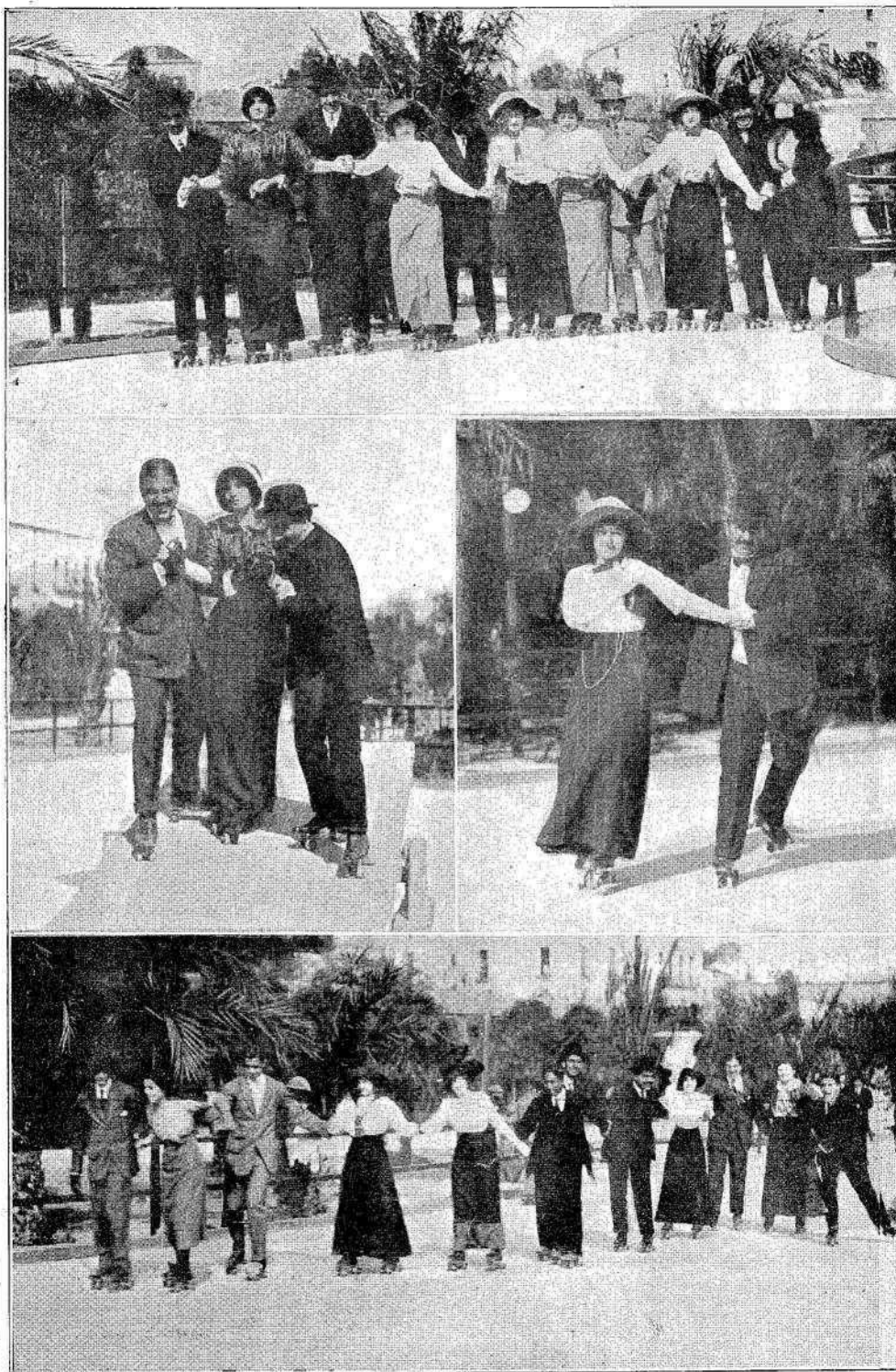
Plétora sportiva

POCAS veces se habrá reunido en tan pocos días una serie de acontecimientos tan importantes como los que se anuncian para la primera quincena de Abril.

Campeonato de España de football, Campeonato de España de ciclismo (fondo) con la Vuelta a Cataluña, Concurso Internacional de Lawn-Tennis, a todos los cuales seguirán en breve la carrera de Automóviles, Copa España y las Regatas internacionales.

De todo ello daremos, en nuestros próximos números, detallada y completa información, y pues la trascendencia realmente grande de todos estos acontecimientos así lo exige, nosotros estamos dispuestos a hacer lo que se debe, y, si conviene, a echar el resto, en obsequio a nuestros lectores.

Las alegres mañanas del Turó-Park



Escenas varias de patinaje, en las espléndidas pistas del Turó-Park

Fots. Gabilondo

El football en Tarragona y en Sarriá



Primer equipo del Tarragona Sport Club

SON ya muy numerosas las poblaciones de Cataluña donde existen clubs dedicados a la práctica del atlético deporte.

Entre estas poblaciones a que nos referimos merece citarse Tarragona, por haber sido una de las primeras en abrir campo a las prácticas del football poco después de iniciarse en Barcelona.

Y entre los equipos tarraconenses, el primero, Tarragona Sport Club, que acaba de conseguir brillantes victorias contra el Deportivo de Reus y el Universal de Tarragona, a cuyos clubs ganaron por 10 a 0 y por 8 a 2, respectivamente.

Componen el notable equipo del Tarra-

gon los señores Soler, F. Cardona, Sarobé, Comas, Vallvé, Nogués, J. Cardona, Salvadó, Mariné, Gelada y Benet, todos los cuales se hacen acreedores a nuestra entusiasta felicitación.

* * *

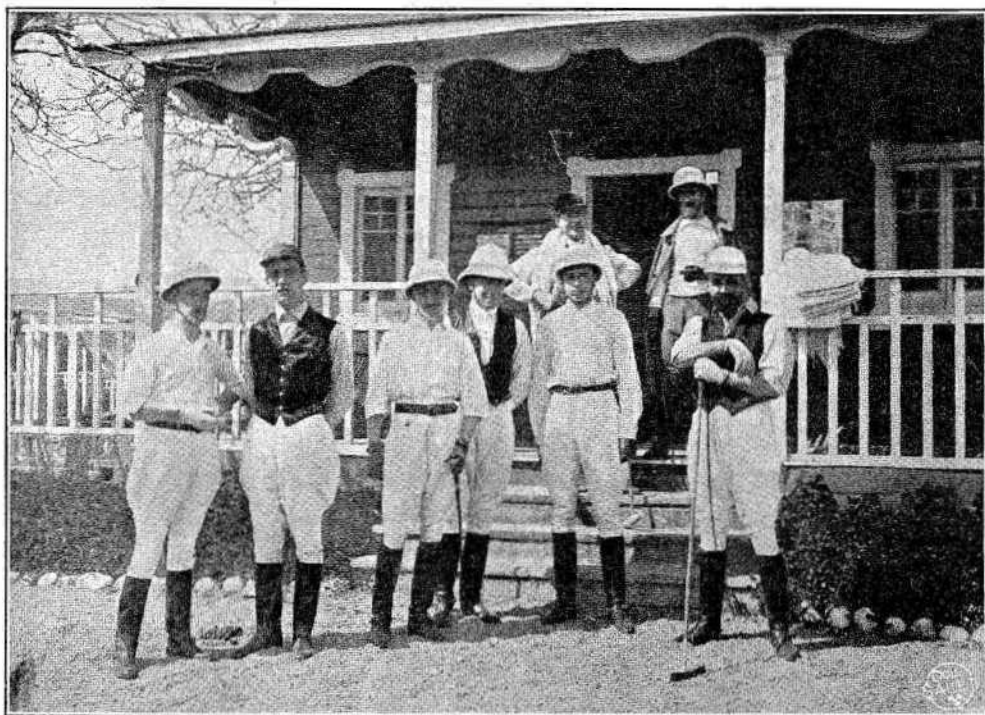
Sarriá, la pintoresca villa de las afueras de Barcelona, ha querido hacer gala de sus peculiares energías, y sin quererse resignar a que los clubs metropolitanos absorbieran a valiosos elementos entusiastas del football, ha fundado también un club con el nombre de Sarriá Sport Club, presidido por nuestro amigo don Agustín Comas.



Primer equipo del Sarriá Sport Club

Fots. X

Una interesante partida en el Polo Club



Los señores Cinnamond, López (L.), López (E.), Urruela, Güell (S.), Bofill, Marqués de Monsolís y Ferrer Vidal, que jugaron el partido

DESDE hace pocas semanas hase inaugurado la temporada de actividad en la aristocrática sociedad Polo Club, en cuyo terreno se juegan cada domingo interesantes partidas.

La magnífica situación del campo del Real Polo Club y los naturales atractivos que tienen para el espectador los diversos lances

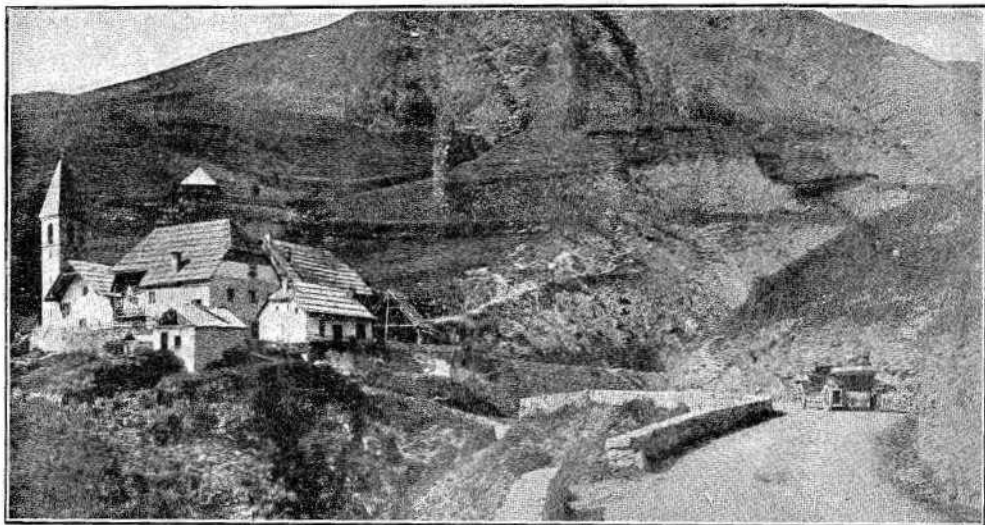
de tan bonito deporte contribuyen a que acuda a presenciar las partidas numerosa concurrencia, que, como puede suponerse, es de lo más distinguido de Barcelona, todo lo que constituye el más adecuado marco, dentro del cual hacen gala de la maestría y destreza que poseen los jinetes de la importante sociedad Real Polo Club.



Un momento interesante de la partida

Fots. Juandó

La vuelta a Francia en automóvil



Paisaje de la etapa Nice-Toulon

HA terminado ya esta gran prueba automovilista que tanto interés ha despertado en la vecina República.

Desde el día 13, en que dejamos a los coches concurrentes en la 10.^a etapa, Bordeaux-Rochefort-Nantes, última de las de que hablábamos en el número anterior, se han corrido cinco etapas más, que, con sus recorridos, son las siguientes:

- | | |
|-------------------------------------|--------|
| 11. Nantes-Rennes-Le Mans . . . | 258 k. |
| 12. Le Mans-Caen-Rouen . . . | 279 » |
| 13. Rouen-Amiens-Roubaix . . . | 242 » |
| 14. Roubaix-Charleville-Reims . . . | 287 » |
| 15. Reims-Seulis-París . . . | 176 » |

El día 20 llegaron a París, de regreso del

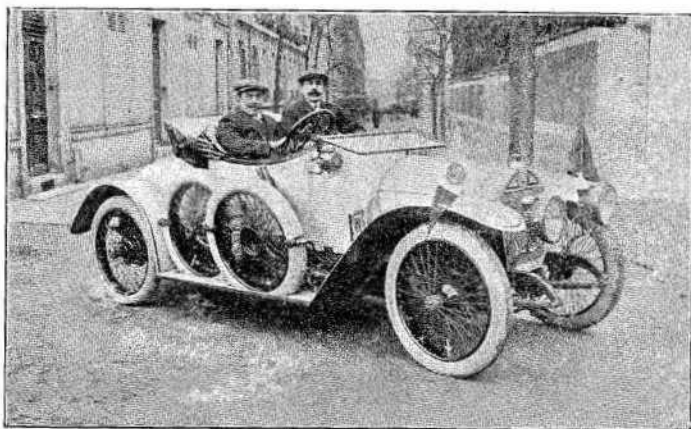
Tour de France, los siguientes coches que han hecho todo el recorrido sin sufrir contratiempo alguno:

1, *Barre* (Dubois); 2, *Barre* (Ravau); 3, *Barre* (Huet); 4, *Hurtu* (Duval); 5, *Crespelle* (Crespelle); 6, 7 y 8, *Doriot, Flaudrin* y *Paraut* (Richard, Monconit y Bosquette); 9 y 10, *Alcyon* (Tiercelin y Giroux); 11, 12 y 13, *Corre, La* y *Licorne* (Colomb, Lestienne y Quinet); 14, *F. L.* (Autin); 15, 16 y 17, *Benz* (Pfauz, Frey y Sthal); 18, *Simplicia* (Godard); 19, 20 y 21, *Pilain* (Milleville, Pejoux y Sembet); 22 y 23, *Schneider* (Brun y Robert); 24, *Bozier* (Pernoo); 25, *Turicum* (Kuhné); 26, *De Bazelaire* (De Bazelaire); 27 y 28, *C. I. D.*

(L. de Dion y Coudeste); 29, *Bugatti* (Pessé); 30 y 31, *S. C. A. R.* (Martin y Bordeaux); 32, *Muller* y *Mignot* (Muller); 33 y 34, *Stimula* (Beauvais y Germain); 35 y 36, *Georges Roy* (Roy y Demontet), y 37, *Delage* (Saunier).

También llegaron las *voiturettes* Ponette, Sphinx y Dumond.

Entre los coches que más se han distinguido en esta prueba automovilista figuran en primer lugar los que formaban el equipo *Benz* 10 HP., no tan sólo por su marcha impecable y regular



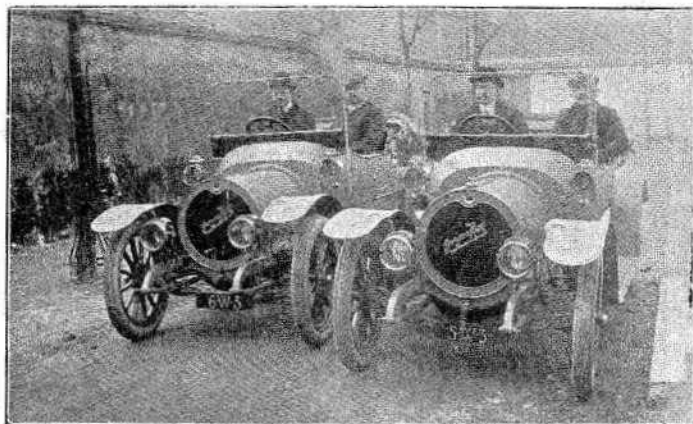
Coche Benz, marca cuyo equipo ha merecido el premio de la ciudad de Lyon

por espacio de todos los días que ha durado el Tour de France, por lo silenciosos y por lo rápidos, sino también por la elegancia con que han sido equipados, valiéndoles todo ello el que se hayan hecho acreedores a un premio especial.

También han llamado justamente la atención de los inteligentes los dos coches *Georges Roy* que han tomado parte en la prueba, en la cual han demostrado poseer tan excelentes condiciones de regularidad, de solidez y de rapidez que les ponen evidentemente al nivel de las marcas de primer orden.

Otros coches hay que se han hecho dignos de elogio, como el *Alcyon*, el *Barre* y el *C. I. D.*, y alguno más. Todos los llegados, en general, se han portado bien, y por ello es que el Tour de France ha alcanzado un éxito inmenso.

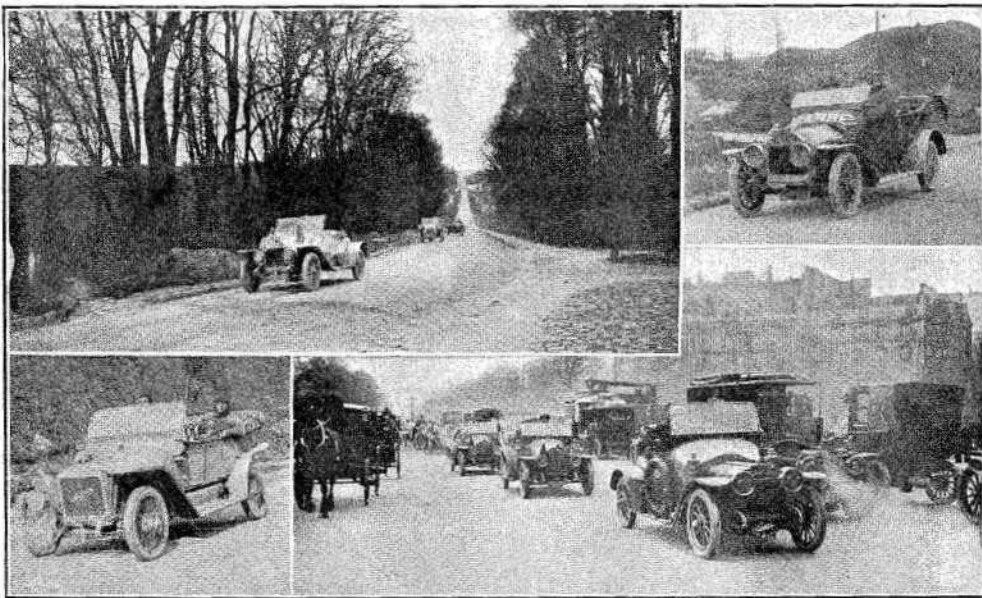
Verdad es que el reglamento del primer Tour de France ha sido bastante benigno y que a ello se debe el que haya resultado tan elevado el número de coches que han hecho el recorrido sin incurrir en seria penalidad; pero ello, no obstante, no puede ne-



Equipo de los coches Georges Roy, que tanto se han distinguido en la vuelta por su buena marcha

garse que la benignidad del reglamento ha sido contrarrestada en buena parte por el mal estado de las carreteras, que en muchos trayectos estaban realmente deplorables, al decir de la Prensa francesa.

De todas maneras, convengamos en que no podía hacerse otra cosa que atenuar los rigores del reglamento, la primera vez que se organizaba una prueba de semejante carácter, cuando no se sabía lo que de ella iba a resultar, y esperemos a lo que se haga el año que viene, con la experiencia de ahora. Por ser la primera vez, no se puede pedir más, pues el éxito ha sido completo.



1, La última etapa. — 2, Coche Barre. — 3, Coche Alcyon. — 4, Los automóviles pasando por la avenida de los Campos Eliseos a su regreso a París

Fots. Biranger

Football : Copa Ciudad-La Riva



Escenas del primer partido de la Copa Ciudad-La Riva

y a las Escuelas de los distritos II y VII.

Los partidos tuvieron lugar, uno en el campo del F. C. Barcelona y el otro en el del C. D. Español, habiendo asistido a los dos enorme concurrencia.

Los días 24 y 25 halláronse de nuevo cara a cara los dos eternos rivales de la hegemonía del football barcelonés, el C. D. Español y el F. C. Barcelona, con motivo de disputarse una magnífica Copa que regalaron galantemente los señores Ciudad y La Riva, con la condición de que el producto que se recaudase se cediera a favor de las víctimas de la campaña del Rif,

El primer partido, fué uno de los más duros que se han jugado en Barcelona. El resultado fué favorable al C. D. Español por 1 goal a 0, quedando el público descontento por la forma dura e incorrecta con que se había jugado dicho partido.



Allack preparando un shoot

El Español logra dos victorias consecutivas



Un corner contra el Español, en el segundo partido

Así debieron comprenderlo, pues el segundo partido fué lo que debió ser el primero. Una lucha empeñada, tenaz, impetuosa, pero una lucha por la victoria honrosa para el respectivo club. Fué este partido el mejor que hemos presenciado entre equipos locales. El Español jugó todo él colosalmente, demostrando que su equipo, tal como está hoy, tiene una fuerza colosal y una mayor consistencia que sus contrarios.

El Barcelona, no obstante, se portó a la altura de su contrincante, pero sus delanteros no estuvieron afortunados como otras veces, y si bien llegaron a los dos tercios del partido sin marcarse goal alguno en contra, cuando la pelota empezó a entrar en la red del Barcelona, impelida por un cañonazo de Gibson, pasó hasta cuatro veces, quedando por tanto vencedor el Español por cuatro goals a cero.

Esta gran victoria del

Español ha sido, con justicia, muy celebrada por sus adictos, pues ella es la que quizás más podía enorgullecer a dicho club.



Los jugadores al tirarse un free kick

Fots. Juandó

Las seis horas de la Velo-Pista Balmes



1, Un viraje. — 2, Vista general de la Velo-Pista Balmes durante la celebración de la carrera de seis horas. — 3, Grupo de corredores que participaron en la prueba. — 4, Martí y Magdalena, componentes del equipo vencedor, llevando bicicleta Montpeó y neumáticos Klein

ORGANIZADA por la entusiasta sociedad Petit Munich, de la que forma parte el conocido corredor Otilio Borrás, hombre de grandes iniciativas y de inagotables energías, se ha celebrado por primera vez en España la prueba de seis horas en pista, habiéndose elegido, para teatro de tan importante fiesta ciclista, la bonita pista de la calle de Balmes, cuyo propietario, don Pedro Coll, la cedió con una generosidad que le honra y ha dado a los organizadores de la prueba todo género de facilidades, contribuyendo así eficazmente al éxito que obtuvo.

Los equipos inscritos fueron los siguientes: Borrás-Crespo; Martí-Magdalena; Rubio-Tusquellas; Villanueva-Mario; Ribot-Treserras; Pallarés-Parent, Montserrat-Túnica, y, finalmente, Serra, que se presentó solo.

A las once y media aproximadamente empezó la carrera, terminando ésta a las cinco y media.

La clasificación general se estableció en la siguiente forma: Primero, Magdalena-Martí, ciclos *Montpeó*, pneus *Klein*, 1,640 vueltas, que suponen un recorrido de más

de 196 kilómetros, con un promedio de 35 kilómetros por hora aproximadamente.

En segundo lugar se clasificaron Borrás-Crespo, ciclos *X*, pneus *Hutchinson* (1,638 vueltas), y los demás clasificados lo quedaron por este orden:

3.º Rubio-Tusquellas, bicicleta *Montpeó*, neumáticos *Klein* (1,625 vueltas).

4.º Túnica-Montserrat, bicicleta *Reverter*, neumáticos *Hutchinson*.

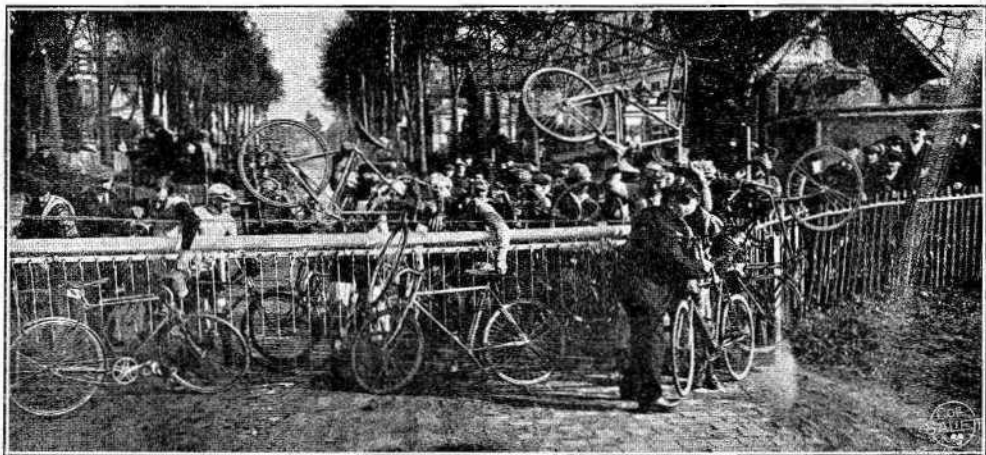
5.º Ribot Treserras, bicicleta *Sanromá*, pneus *X*.

6.º Villanueva-Mario; y

7.º Pallarés-Parent.

Tanto por el número de inscritos como por el de clasificados, tiempos alcanzados y felices circunstancias en que se realizó la carrera, puesto que ni un solo accidente desgraciado hubo que lamentar, se comprenderá el éxito grandioso que alcanzó esta carrera, por lo cual se han hecho acreedores de muchas felicitaciones los organizadores de la sociedad Petit Munich, el propietario de la pista Balmes, señor Coll, y los vencedores de la prueba, señores Magdalena y Martí, junto con los nombres de Montpeó y Klein, que con ellos han llegado al triunfo.

Fots. Derylemanks



Los corredores de París-Tours pasando un paso a nivel cerrado

Carrera ciclista París-Tours

POR séptima vez se ha celebrado la importante prueba ciclista que anualmente organiza el notable diario deportivo francés *L'Auto*.

Se inscribieron 111 corredores, entre los que había los mejores routiers, tomando la salida 92 de los inscritos.

Ganó la carrera, cuyo recorrido era de 246 kilómetros, Luis Heusghen, sobre bicicleta *Alcyon*, con neumáticos *Wolber*, cubriendo la carrera en 9 h. 19 m., lo que representa una velocidad media de 26 km. 499 m. por hora.

Le siguieron en la clasificación Deruyter (*Peugeot*), Petit Breton, Blaise y Georget, por este orden.

Concurso de hidro-aeroplanos en Mónaco

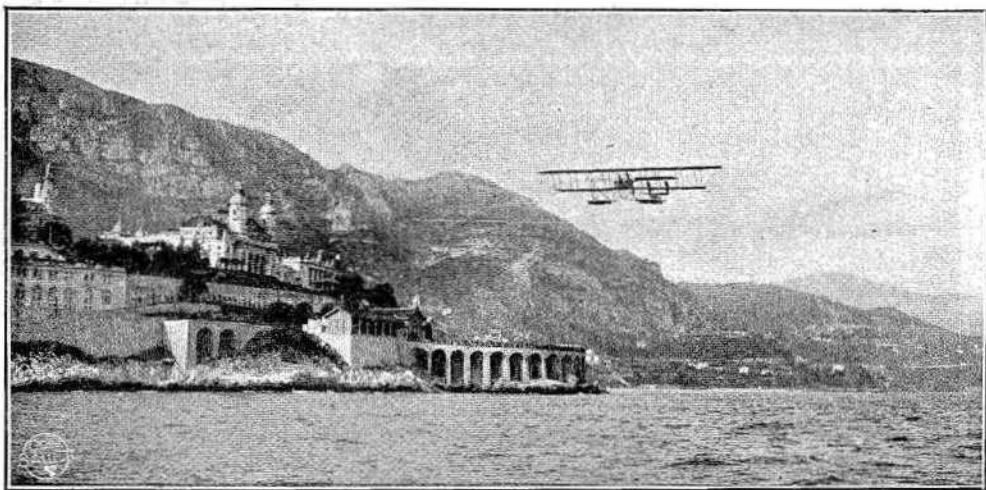
MÓNACO es un nombre siempre simpático para un sportsman, pues los grandes concursos deportivos que continuamente se organizan tienen resonancia mundial.

Estos últimos días se ha estado celebrando el gran concurso de hidro-aeroplanos.

Para este concurso se han inscrito:

Colliex y Rugère, con aparato *Voisin*; Renaux, con un *M. Farman*; Robinson, con *Curtiss*; Paulhan, con *Paulhan*; Fischer, con *E. Farman*; Benoit, con *Sánchez Besa*; Taddeoli, con *Monnete Perrot*; Coudron, con *Fabre*, y Baillot, con *Baillot*.

En el próximo número daremos el resultado.



El aerohidroplano Farman en el concurso de Mónaco

Fots. Branger

Las eliminatorias del Campeonato de España



Detalle del partido España-Casual

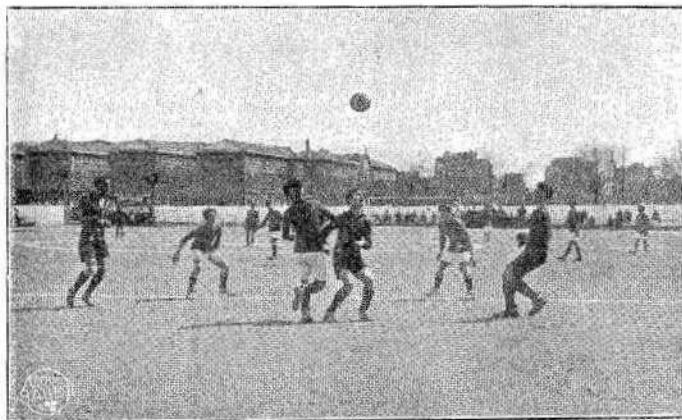
A PARTE del F. C. Barcelona, que por derecho propio estaba exento de tomar parte en las eliminatorias del Campeonato de España, se inscribieron para tomar parte en el mismo los seis clubs barceloneses: el C. D. Español, el España, el University, el New-Catalonia, el Internacional y el Casual.

Las primeras eliminatorias jugadas entre clubs de fuerzas muy diferentes no tuvieron mucho interés, quedando eliminados, en virtud de ellas, los clubs Catalonia é Internacional.

Con esta selección ya quedaron para las segundas eliminatorias clubs de fuerzas más igualadas, a pesar de que parezca contradecir esta opinión el resultado del partido España-Casual, favorable al primero por 9 a 0. Eliminado el Casual en virtud de este partido, y habiéndose retirado del concurso



Esperando el goal kick



Jugada del partido España-University

el C. D. Español, jugaron la última de las eliminatorias el España y el University, ganando el partido el España, que ha hecho una campaña brillantísima en este campeonato, hasta el punto de considerársele como uno de los equipos que más probabilidades tienen para aspirar al honroso trofeo nacional.

No se interprete esto como un pronóstico que no puede hacerse, pues a veces los resultados no son justos, dando el triunfo, por circunstan-



Primer team del University, que ha jugado las eliminatorias del Campeonato

cias del azar, al equipo que menos lo merece por su juego, como se ha dado ya en San Sebastián, donde la Real Sociedad ha quedado eliminada del Campeonato por el Sporting Club de Irún, cuando, a nuestro juicio, el San Sebastián es bastante superior al equipo que le ha vencido, dicho sea esto sin ánimo de menospreciar el juego de los irunenses.

Publicado ya en el número anterior el

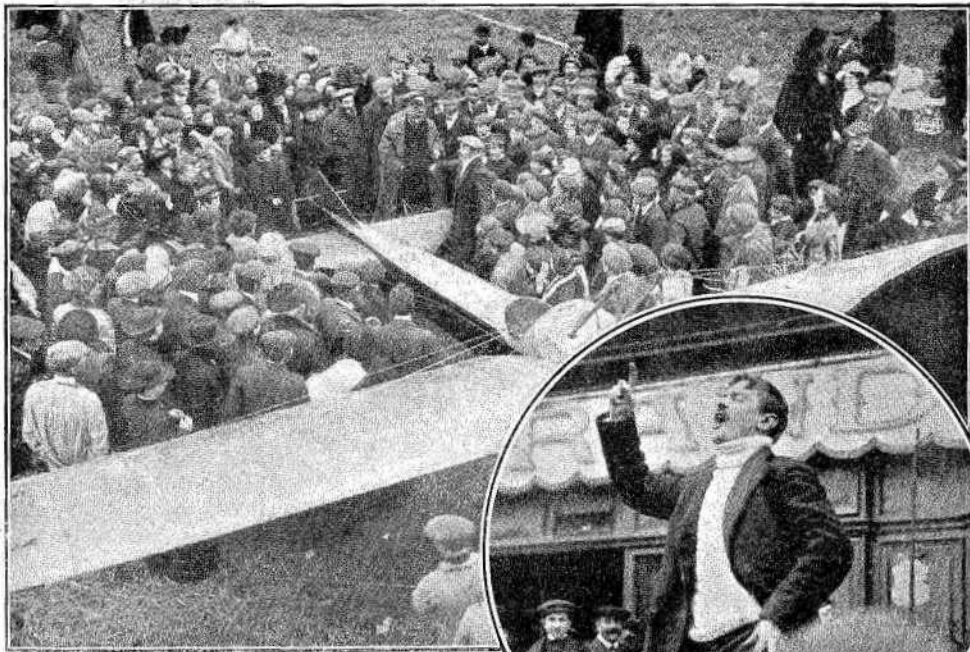
equipo del F. C. España, y publicados en otros los de los principales clubs que han jugado el Campeonato, réstanos hoy dar a conocer el del University, acompañado del de la Sociedad Gimnástica de Madrid, que, como representante de los clubs madrileños, ha de jugar los finales, esperándose que este equipo haga un lucido papel, pues las noticias que acerca de él se tienen permiten asegurar que viene muy entrenado.



Equipo de la Sociedad Gimnástica Española, que viene a jugar las semifinales del Campeonato

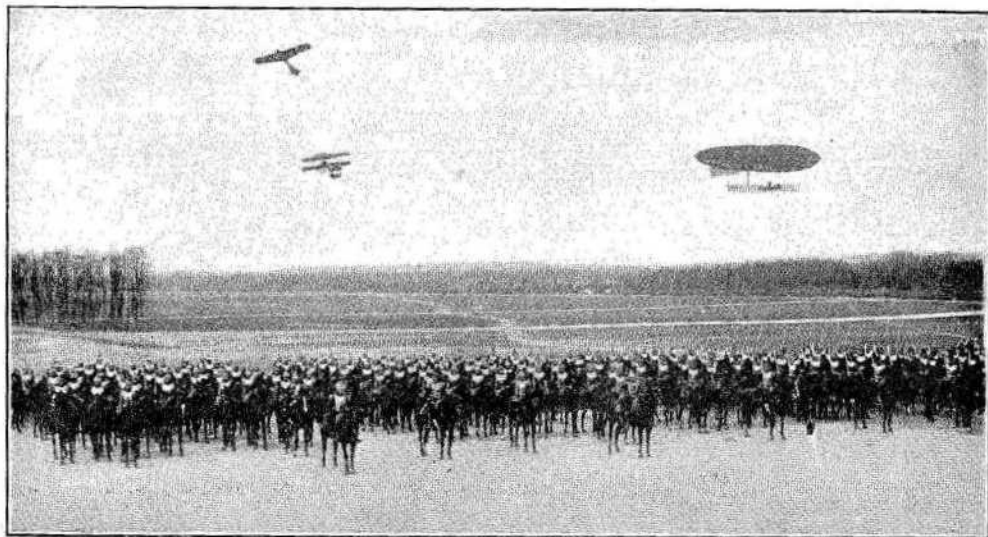
Fots. Juandó

Campana electoral del aviador Vedrines



Vedrines se ha hecho político activo, presentándose candidato para representar el distrito de Limoux en el Parlamento francés. Con tal motivo ha hecho toda la campaña electoral en aeroplano, siendo el primero que se vale de este medio para tal fin, no obstante lo cual fué derrotado por un millar de votos por su contrincante Mr. Bonnail

Dirigibles y aeroplanos militares de Francia



Evoluciones de aeroplanos y dirigibles durante la última revista militar

Fots. Branger

Los concursos del Tiro Nacional



Entrada al polígono del Tiro Nacional.—El jurado procediendo a la clasificación.— Tiradores en línea disputándose una prueba



DESDE que se inauguraron las pruebas oficiales en el polígono que la Sociedad de Tiro Nacional tiene instalado en Montjuich, se han visto concurridísimas todas las tiradas hasta ahora organizadas.

Es confortador y satisfactorio por demás ver cómo los esfuerzos que realiza esta Sociedad para el fomento de este sport, tan útil para el adiestramiento en el manejo de las armas, va dando sus frutos, y cómo, a consecuencia de la incesante labor que se realiza, aumenta cada día la legión de aficionados que acude a probar sus aptitudes y a perfeccionarse en el polígono de Montjuich.

Todas las pruebas hasta hoy realizadas han dado el más halagüeño resultado, habiéndose hecho blancos hermosísimos.

La Junta directiva del Tiro Nacional se ha hecho, con tal motivo, acreedora a los más entusiastas plácemes por parte de todos, y nosotros les enviamos los nuestros más sinceros.

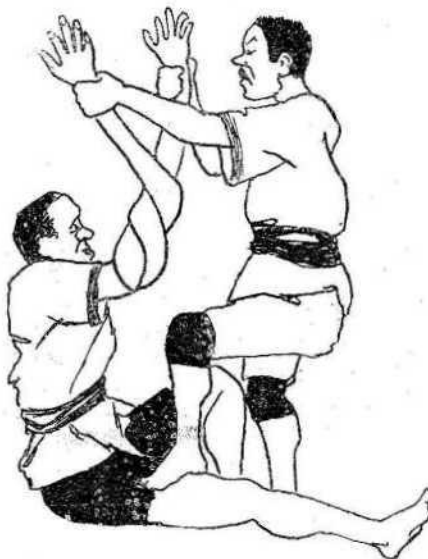
Sigan todos el camino emprendido, directores y dirigidos, y con la frecuente celebración de estos concursos, que con tanto acierto y con tanto entusiasmo organiza la benemérita sociedad de Tiro Nacional de Barcelona, y con el contingente de aficionados cada día más numeroso que va sumándose al crecido número de adeptos con que el sport del tiro cuenta hoy entre nosotros, pronto no habrá quien no sepa manejar las armas con la destreza y la precisión que por patriotismo y por natural instinto de conservación debieran tener todos los ciudadanos. Y si esto llega a conseguirse, caberá a la sociedad de Tiro Nacional el

vanagloriarse, con justificado orgullo, de haber cumplido con una misión de las más laudables que pueden realizarse.

El Sport en caricatura

por J. M. de Cambra

du-jutsu



Carrera de Down-Cars en el Tibidabo

El Down Car Club Barcelona no cesa de dar muestra de sus iniciativas.

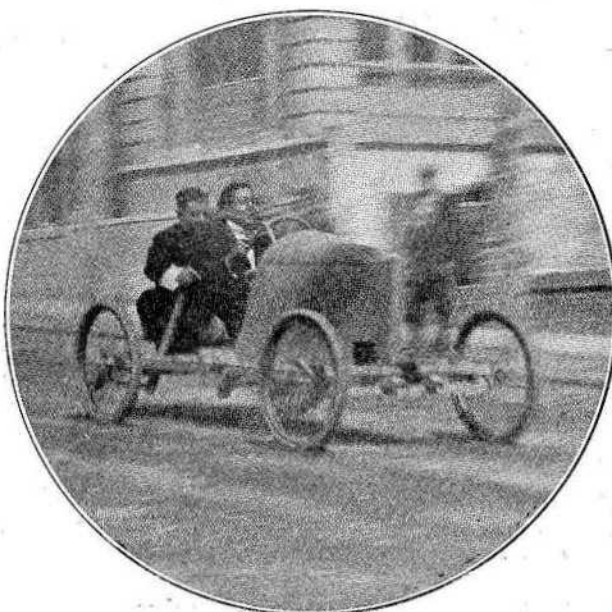
Hace pocos días se celebraron en la Avenida del Tibidabo interesantes carreras para establecer el record barcelonés del kilómetro.

Se inscribieron varios coches, tomando la salida tres de ellos.

El mejor recorrido lo hizo el coche *Mon ami*, pilotado por los señores M. Armangué y Boniquet, siguiéndole en orden el que dirigía el señor Arruga.

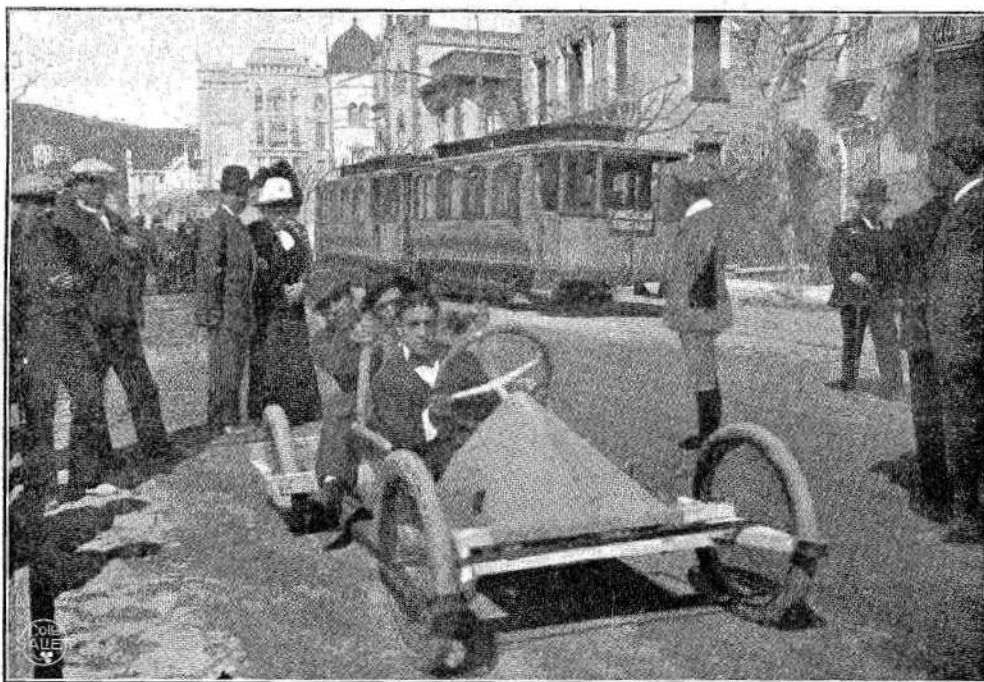
Las pruebas, que se repetirán en breve a fin de batir el tiempo conseguido en tal día, fueron presenciadas por numerosa concurrencia.

Una de las fotografías que publicamos hoy, la del coche «*Mon ami*», da clara idea de la velocidad que llega a adquirirse con esos cochecitos sin motor cuando la pendiente es pronunciada y se llevan por manos expertas. Para apreciarlo hay que considerar solamente que el recorrido escogido para la última carrera tiene algunas curvas muy



Coche Mon ami, que hizo el recorrido en menos tiempo

peligrosas y que se cubrió el kilómetro en menos de dos minutos. Otras veces, no obstante, se había hecho en mucho menos, aunque sin carácter oficial.



Coche del señor Arruga, que llegó en segundo lugar