

EL ROBO DEL MUSEO

Mutilación del "Tesoro del Delfin,"

Ayer, según ya saben nuestros lectores, comenzó la vista del proceso seguido con motivo del robo del Museo del Prado, suceso que hubo de tener gran resonancia y que interesó vivamente a la opinión por el valor artístico e histórico de los objetos robados.

La primera sesión

Sorteados los jurados, hecho el juramento de rigor y puestos en sus poltronas los jueces del pueblo, el presidente, señor Gotarredona, pregunta las generales de la ley al principal responsable.

Rafael Coba

Está en el sumario convicto y confeso. Y todo ello con detalles. Ya anticipamos en nuestro número del domingo que había cambiado de táctica; que ahora negaba toda participación.

Así resultó.

El fiscal, Sr. Ulloa, es un funcionario concienzudo. Se sabe este asunto como todos los en que interviene, y por eso formula unos interrogatorios que llegan a los más nimios detalles.

¿Cuántas veces entró el procesado en el Museo?

¿Cuántas pesetas le produjeron las ventas?

¿En cuántas joyerías y platerías vendió lo robado?

¿Cuántas eran las esmeraldas?

¿Cuántos los rubíes?

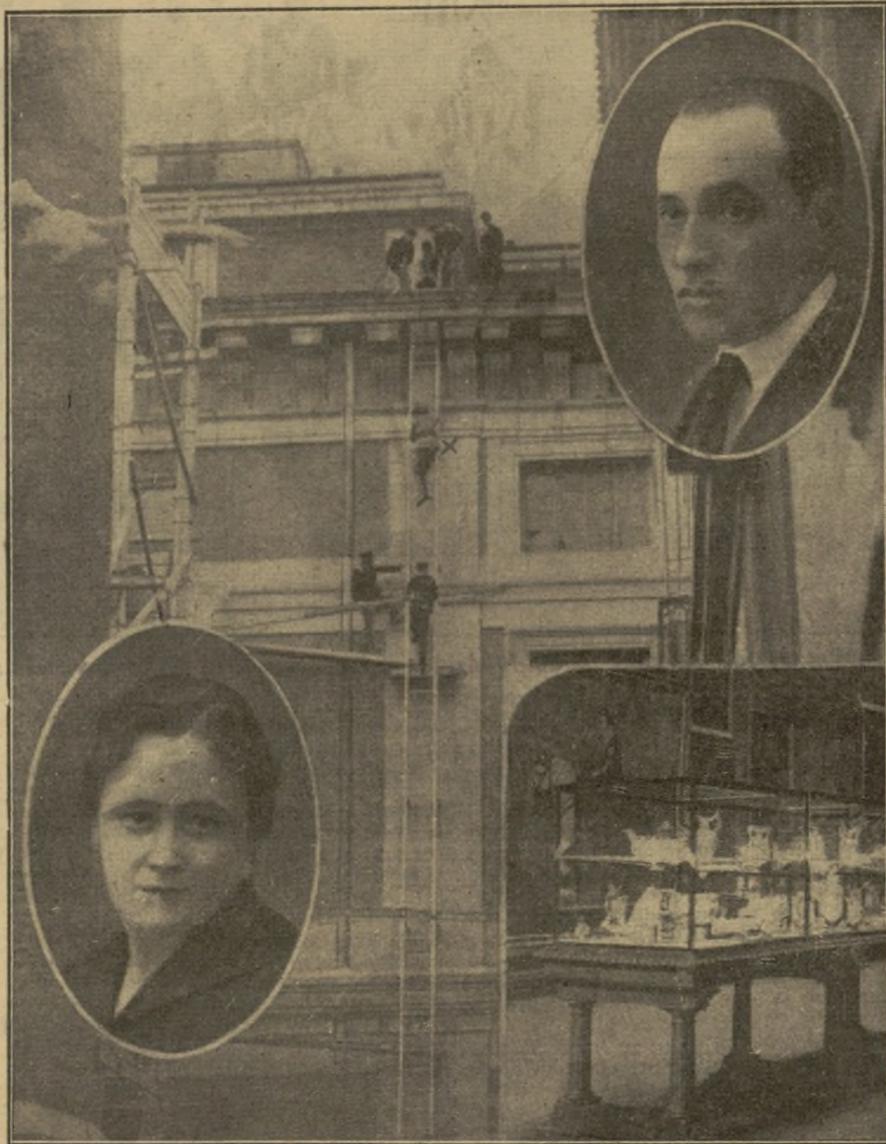
¿Cuántas veces se ausentó de Madrid para desprenderse de parte de lo robado?

Así, por este procedimiento, se llega a saber todo.

Algunos confesores, obrando análogamente, dejan las almas limpias del todo.

Coba contesta sin vacilar. O nos dió antes lo que dice su apellido o es ahora cuando «se quiere quedar con nosotros».

Afirma que vendió todo por encargo de otro; que nunca sospechó la procedencia y que, cuando más, llegó a causarle extrañeza la clase de mercancía que le daban para vender.



En los óvalos, Rafael Coba, autor del robo del Museo del Prado, e Isidra Ascensión Rodríguez, actual esposa de aquél, procesada como encubridora; en el ángulo inferior derecho, la vitrina donde se guarda el famoso «Tesoro del Delfin», y al fondo, el procesado ante el juez instructor, subiendo por la escala de que se valía para entrar por la noche en el Museo y efectuar la sustracción de objetos artísticos. (Fotos Alfonso.)

Sostiene muy seriamente lo de la carta anónima invitándole a declararse autor del robo en el Museo del Prado, prometiéndole 50.000 pesetas por el «sacrificio».

Hoy declararán los demás procesados. —A. S.



Momento culminante de las carreras a pie.—En el círculo, los ganadores: primero, Francisco Reliegos (núm. 3); segundo, Eusiquio Mosena (núm. 2).

FOMENTO DEL TURISMO

Actividades del Real Automóvil Club de España

Un puesto de información en la frontera francesa

Los (automovilistas nacionales y extranjeros que hacen turismo con sus coches agradecerán seguramente al Real Automóvil Club de España la iniciativa que acaba de tomar.

Un «puesto de información» será instalado en breve en la frontera de Francia, teniendo su oficina en Behovia, que es el punto de parada y despacho de Aduanas cuando se llega a España por la ruta francesa.

Esta oficina, que estará dotada del personal y material necesario para su funcionamiento, proporcionará gratuitamente a los turistas socios del R. A. C. E. o de cualquier otro Club afiliado toda clase de informaciones acerca del estado de las carreteras, itinerarios a seguir y cuantos detalles relativos al viaje puedan ser interesantes para el automovilista.

Se encargará asimismo el puesto de Behovia de proporcionar a los turistas habitaciones en los hoteles españoles; plazas para sus coches en los «garages», y realizará, en suma, todos los servicios que fueren necesarios para ahorrar molestias y procurar comodidades a los turistas.

Un poste, en el que será fijado un gran cartelón, con inscripciones en varias lenguas, indicará en la raya de la frontera la situación de esta oficina.

x

La iniciativa nos parece utilísima, y es seguro que los automovilistas apreciarán bien pronto sus ventajas.

Creemos que en el curso del presente mes estará funcionando esta dependencia del Real Automóvil Club de España.

Del mundo de la fantasía

El avestruz, rival del automóvil: 130 kilómetros por hora

Un investigador inglés, Mr. H. Lane, que se ha hecho una reputación en el estudio de las costumbres de los animales, acaba de publicar el resultado de sus observaciones sobre la marcha rápida de los avestruces.

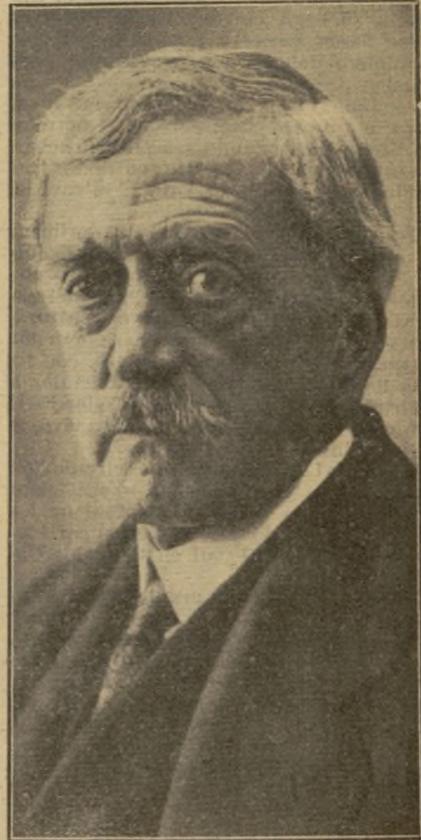
Según el sabio británico, estos animales desarrollan sin esfuerzo una velocidad de 130 kilómetros por hora, si bien es cierto que no pueden sostener esta marcha más allá de ocho o diez kilómetros.

De todas suertes, la media que resulta de esta «allure» es bien considerable, y, si hemos de creer al doctor Lane, el viaje de Madrid a San Sebastián, para cualquiera de estos bípedos alados, se reduce a un simple paseo de seis horas.

Las patas del avestruz se mueven con tal rapidez que es imposible distinguirlos a simple vista cuando el animal ha desarrollado su velocidad máxima, y ni siquiera aparecen en la fotografía, por rápido que sea el objetivo y el tiempo empleado en la instantánea.

El avestruz se ayuda con las alas, y aun cuando no puede decirse que vuela, sabe colocarlas en una especial disposición que favorece sensiblemente su marcha.

En la India se emplea el avestruz como bestia de carga y como medio de locomoción, y es bien frecuente encontrar un indígena montado firmemente sobre una de estas aves, con las que hacen recorridos asombrosos.



DON IGNACIO BOLIVAR
Sabio catedrático de Zoografía de la Facultad de Ciencias de la Universidad Central, que ha sido jubilado.

Automovilismo

Circulación de los coches en pruebas

La nueva Real orden de Obras públicas no podrá cumplirse

No quisiéramos entregarnos a la pueril vanidad de pensar que hemos conseguido excitar la actividad de los legisladores de Fomento; pero la disposición de Obras públicas regulando, «por fin», lo que a la circulación de los vehículos comerciales se refiere, se hacía ya esperar demasiado; la hemos pedido en dos de nuestras pasadas crónicas, y lo cierto es que el día 12 la ha publicado la Gaceta.

He aquí reproducida en toda la integridad de su texto, que si no es un modelo de prosa ni de casticismo, en cambio trae al campo de nuestro comercio automovilista una serie de enredos y perturbaciones que ocasionarán evidentes perjuicios a todos los vendedores de automóviles que la tomen en serio.

Dice así este retazo de la literatura oficial:

«Vista la instancia en la que la Cámara Sindical Española de Automovilismo y Ciclismo solicita la modificación de la Real orden de 18 de julio de 1920 sobre interpretación del artículo 23 del reglamento para circulación de vehículos con motor mecánico, estableciendo que puedan libremente circular por tiempo ilimitado por las vías públicas de la nación los vehículos de tracción mecánica, efectuando pruebas o ensayos, previo el cumplimiento de lo que determina el apartado a) del artículo 3.º del reglamento, pero con un número provisional que se canjeará cuando se solicite, y sin necesidad de nuevo reconocimiento, por el número de matrícula correspondiente a la provincia donde haya de circular el vehículo de que se trate, ajustándose la colocación de la placa con dicho número provisional a lo dispuesto en el ya referido reglamento, siendo sus colores fondo bermellón, letras y cifras blancas y en un renglón más arriba la palabra «Pruebas»:

Considerando que con la propuesta de la Cámara Sindical queda más garantida la seguridad del público, único fin que interesa a la Administración en el servicio de automóviles, puesto que así no circulará ninguno sin el previo reconocimiento técnico,

Su Majestad el Rey (q. D. g.) se ha servido dejar sin efecto la Real orden de 18 de julio de 1920 y disponer que para el cumplimiento del artículo 23 del reglamento de circulación de vehículos con motor mecánico se tendrán en cuenta las siguientes disposiciones:

Primera. Al solicitarse el reconocimiento de cualquier coche con motor mecánico se hará constar en la instancia si se desea para el mismo inscripción y número definitivo o provisional para pruebas.

Segunda. El reconocimiento será igual para uno u otro caso: pero en el permiso de circulación, cuando sea para pruebas, se estampará un cajetín en todas las páginas del mismo que diga: «Provisional para pruebas».

Tercera. Las placas que ha de llevar y sus letras y números son las mismas y de iguales dimensiones que las que determinan los apartados f) y g) del artículo 15 del reglamento, salvo la altura, que será una mitad más, para escribir en una línea superior «Pruebas», con letras mitad de tamaño de las iniciales y números de la segunda línea, siendo el fondo de la placa de bermellón vivo, y blancas las letras y números.

Cuarta. Los permisos de circulación provisionales para pruebas se anotarán en un segundo registro, igual al de los definitivos, dando los números correlativos a partir del 10.001 en todos los Gobiernos civiles.

Quinta. Cuando el propietario de un vehículo con permiso e inscripción provisional para pruebas desee convertirlo en definitivo en cualquier provincia lo solicitará así del Gobierno civil de la misma, canjear el permiso provisional por el definitivo y dando cuenta el gobernador de tal concesión definitiva al que otorgó la provisional para que éste la cancele; pero sin dar a otro vehículo el número cancelado.

Lo que de Real orden, comunicada por el señor ministro, participo a V. S. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. S. muchos años.—Madrid, 9 de noviembre de 1920.—El director general, Castell.»

Carreras infantiles de aros, organizadas por la Sociedad deportiva La Amistad



Las carreras pedestres de la Cultural Deportiva (salida de los corredores)



En el óvalo: Los equipos del Madrid y el Gimnástica. El primero venció al segundo por siete "goals", a uno

Lo peor de la Real orden es que le carga a la Cámara Sindical toda la responsabilidad del atentado.

Esta entidad, con el mejor deseo, con el afán de ver fijadas de una vez las condiciones en que los coches de los vendedores podían circular, ha hecho unas gestiones—de las que ya hemos dado cuenta—, y ha propuesto distintas soluciones; pero no ha podido imponer un criterio a los jefes de Obras públicas.

Es, pues, injusto, que en el preámbulo de la disposición se diga: «Vista la instancia en la que la Cámara Sindical...» etcétera.»

«Vista la instancia», se ha dado una Real orden anti-práctica, obstaculizante y difícil de cumplir en todos sus perfiles.

De ella resulta que todos los coches hay que someterlos a un reconocimiento previo antes de que rueden diez metros. Aunque todos sabemos cómo se hacen estos reconocimientos, salta a la vista que, aun cuando los ingenieros de Obras públicas no hicieran otra cosa que comprobar si el número del motor era el mismo expresado en la solicitud de reconocimiento, faltaría humanamente tiempo para practicar esta labor cuando todos los coches que llegan a Madrid hubieran de reconocerse en un plazo comercialmente conveniente.

Aun ahora, cuando de los vehículos que llegan a la corte por las estaciones sólo una parte se somete a reconocimiento, porque otra parte se reexpide a provincias y allí se ajustan a las necesarias formalidades, la matrícula de un coche es una labor larga, pesada, fastidiosa; hay que ir al Gobierno con la instancia, para que duerma allí ocho días; que pase después a Obras públicas, donde duerme otros ocho; que se avise, por fin, al interesado fecha y hora para el reconocimiento. ¡Quién sabe! Son quince o veinte días, a veces más, el tiempo que se emplea para tener un coche en regla; de modo que, cuando no haya otro remedio que matricularlos todos, sonriense ustedes de la cola del pan y del aceite.

Además, lo establecido por la nueva disposición vale tanto como la matrícula definitiva del coche.

¿Por qué no matricularlo de una vez y no perder tiempo? El efecto es el mismo.

El número provisional, que parte del 10.001, dará a los coches la misma patente de antigüedad que el número definitivo que empezó en el 1.

Un coche que haga sus pruebas con el número 10.020 será siempre más viejo que el que las haga con el 10.820; de modo que, para los efectos del disimulo de la edad del vehículo, tanto da. Los clientes sabrían fácilmente a qué atenerse.

Y si los vendedores los guardan sin reconocer, entonces no pueden rodarlos en pruebas; y si cuando sea preciso hacerlas se les ocurre solicitar el recono-

cimiento, habrá que ver el calvario que se presenta ante sus ojos.

Y aun para hacer esto, es decir, para sustraerse al reconocimiento hasta un momento dado—si es que la Real orden lo permite, porque tampoco está claro—, ¿cómo van a sacarlos de las estaciones?

Lloverían las multas, las detenciones, las cuestiones con los agentes... ¡el delirio!

Todavía para aquellas Casas concesionarias que reciben un coche al mes, o a la semana, o al día si se quiere, podría esto pasar; pero ¿se ha pensado en las entidades comerciales que reciben de una vez 20 coches, y esto todas las semanas? El caso no es ya raro en Madrid.

✕

No podemos creer que la Cámara Sindical haya patrocinado, ni discurrido, ni imaginado una enormidad tan funesta, tan desatentada como esa disposición. Ella es la obra de gentes que no saben dónde tiene el volante un automóvil.

El reconocimiento, a rajatabla, que parece que ha sido la piedra angular en la que han cimentado sus intransigencias los legisladores, es una formalidad completamente inútil, que ni garantiza «la seguridad del público», como dice la Real orden, afirmando que es el único fin que interesa a la Administración, ni puede garantizar nada; en primer lugar, porque no se hace, no se hace mal, o se practica únicamente por llenar una fórmula y cobrar un impuesto, y además, porque todos los coches tienen un certificado de su fabricante, que es suficiente garantía de todo y hace superfluo lo demás.

Decimos que se hace mal el reconocimiento, porque para que se hiciera bien fuera preciso que, no un ingeniero, sino toda una promoción de ellos, se pasaran un día entero reconociendo un coche, desmontando los cambios, las transmisiones, el motor mismo; comprobando el ajuste de las ruedas en los ejes, verificando el valor de las ballestas, asegurándose de que todos los órganos del vehículo ofrecían la resistencia proporcionada a su potencia, y haciendo una de cálculos y de raíces de menos uno que quitaría la cabeza.

Y si así no se hace, no hay que soñar en garantías ilusorias.

La garantía la da la fábrica, y después, el conductor. Para una y otro todas las responsabilidades. Lo demás es puramente teatral.

J. L. B.

Provisional para pruebas

M-10001

Así serán las futuras placas de pruebas.

Prensa deportiva

«El Chauffeur Español»

En un valiente artículo, sereno y razonado, protesta enérgicamente del ensañamiento con que una parte de la Prensa diaria da cuenta de los atropellos ocasionados por los automóviles.

Dice *El Chauffeur* que cuando un carro o un tranvía producen la muerte de un transeunte, se enojeza el suceso con el título de «Una desgracia»; mientras que cuando la desgracia la produce un automóvil, se reseña poco menos que como un crimen.

«Madrid Sport»

Se ocupa de lo que llama «la crisis del deporte», afirmando que, aun cuando los espectáculos deportivos cuentan, en general, con numeroso público, éste sólo va a los campos de «sport» en busca de emociones y no como «virtuosos» de la lucha que presencia.

Hay muchos espectadores y pocos actores, y es preciso que se ponga límite a la decadencia que parece iniciarse.

«Los Sports»

Dirige violentas censuras a una parte de nuestra aristocracia por la indiferencia con que miran al deporte hípico, haciendo el vacío en el Hipódromo cuando no están los Reyes.

«Fuera caretas», dice Luis Zozaya, y arremete contra la «gente bien», de la que dice que concurre a las carreras, no ya por «snobismo», sino por puro servilismo.

Por cada fotografía que se nos remita y publiquemos, abonará la Administración de este periódico 5 pesetas

CAMIONES
BERNA

los más resistentes

Entrega inmediata

AGENTE EXCLUSIVO

G. R. PEÑALVER

Génova, 11, y paseo de la Castellana, 6 d.º

MADRID

Los coches F. N. en Madrid

La Casa Landaluce y la fábrica belga

La Fabrique Nationale d'Armes de Guerre de Liege posee una vieja fama, que ninguna entidad comercial ha podido superar.

Sus productos todos tienen un reputación mundial tan arraigada, que decir F. N. es algo como patentizar un control de legitimidad y de garantía.

Tan estimadas eran en todo el mundo comercial las ricas manufacturas F. N. que cuando, como consecuencia de la invasión alemana, millares de obreros tuvieron que abandonar sus tornos y sus forjas, nadie hubo que dejara de ver con pena la falta de sus productos en el mercado.

La Casa Landaluce, que desde hace ya muchos años ostenta la representación en España de la F. N., tuvo tal fe en la gran vitalidad de la fábrica belga que no quiso perder el contacto con ella, y aun en los días durísimos de la guerra, en los «stand» y Exposiciones de la calle de Alcalá brillaron siempre los emblemas de la Fabrique Nationale.

Ahora han tenido los Landaluce el premio a su constancia, y cuando la F. N. resurge de entre sus cenizas y viene con mayores arrestos a adueñarse del mercado de Europa, es para ellos la preferencia de una concesión que despertaría por sí misma cualquier vanidad, cualquier codicia comercial.

La vieja instalación Landaluce, que conquistó su nombre frente a las verjas del Retiro, ha tenido que engrandecerse y remozarse y las exigencias del negocio la han llevado al amplio recinto de la calle del Marqués de Riscal, donde hoy se halla emplazada en un conjunto de oficinas, «garages», almacenes y Exposición, que es verdaderamente honroso para el nombre comercial de Madrid y de España.

Allí, en confortable alojamiento, entre ocho puertas a la calle, lucen sus aéreas líneas los coches F. N., tanto tiempo esperados, tan codiciados de los buenos aficionados madrileños.

Hablemos un poco técnica y prácticamente de los modelos 8/12

Ahora que está de moda el automóvil de escaso coste; ahora, cuando las exigencias de la vida inducen al gran público a armonizar la utilidad con los principios inflexibles de una razonada economía, el 8/12 F. N. es el tipo de coche que llena la medida de las exigencias de los más descontentadizos.

Digamos, sin temor a que se nos desmienta, que el modelo F. N. 8/12 caballos es el coche más barato que puede adquirirse en la actualidad; y vamos a probarlo.

Trece mil pesetas es el precio de este vehículo, puesto en Madrid en orden de marcha.

Esta cifra va no existe en España para automóviles que merezcan los honores del nombre.

Por 13.000 pesetas tenemos un coche que, antes que nada, hay que decir que lleva el contraste F. N., que es como afirmar que es oro de 18 quilates. Después de decir esto, si examinamos detenidamente el vehículo, encontramos una construcción de chasis y transmisiones tan sólida, tan sobrada de material, que nos hace pensar en que el coche ha de ser eterno. El motor monobloch, de cuatro cilindros, resumiendo todas las minuciosidades de construcción y toda la escrupulosa selección de materiales que caracteriza los productos de la fábrica liegeoise, es simplemente una maravilla de acabado perfecto, y en toda su mano de obra se revela el mismo cuidado que preside la construcción de los grandes modelos F. N.

Hagamos mención a este propósito del lema con que la fábrica señala a sus pequeños 8/12: «Un coche grande con medidas chicas».

Ahora, que las medidas chicas no achi-can para nada el rendimiento de los 8/12. Es todo en ellos tan proporcionado, tan bien concebido mecánicamente, tan equilibrado, en suma, que es difícil sacarles a estos modelos una ventaja, aun con los

grandes vehículos que se reputan por los gigantes del automóvil.

Los 8/12 F. N., por la regularidad de su marcha, por la constancia de su esfuerzo, producen en carretera velocidades medias que asombran realmente a los «connaisseurs», tanto más cuanto que la «panne» es imposible; no se concibe que un mecanismo tan sencillo pueda sufrir una perturbación en un momento dado.

Si tenéis gasolina, aceite y agua en los depósitos, podéis estar seguros de que con los 8/12 llegáis a todas partes.

Sobre estos chasis, provistos de carburador Zenith y magneto S. V. E., el reputado constructor Walch, uno de los que más justa fama gozan en la actualidad, ha montado unas carrocerías de irreprochable línea, y como las maderas son viejas, y los herrajes sólidos, y la mano de obra hecha a conciencia y no como trabajo de feria, os encontraréis con que las puertas cierran, con que las aristas van terminadas a la perfección, y los asientos y respaldos tienen muelles verdad y cueros de legítima vaca, que dan al conjunto un aire de «comfort» que se nota bien pronto.

Sumad a esto que la silueta del coche es de una delicadeza y de una elegancia de buen gusto, y encontraréis en seguida que los F. N. 8/12 son los coches que mayores condiciones reúnen para seducir a los verdaderos conocedores de los secretos del automóvil.

La clientela de estos vehículos no puede encontrarse sino entre los perfectos automovilistas, que sepan apreciar y sepan comparar.

Tres tipos de carrocerías

La serie de los 8/12 está constituida por tres tipos distintos que forman una gama lo suficientemente extensa para facilitar al cliente la elección:

Dos asientos con «spider». Faros y faroles con generador de acetileno.

Tres asientos en un solo «baquet» bajo la capota, con amplia caja en la parte trasera para «outillage». Faros y faroles de acetileno.

El mismo tipo, con alumbrado eléctrico.

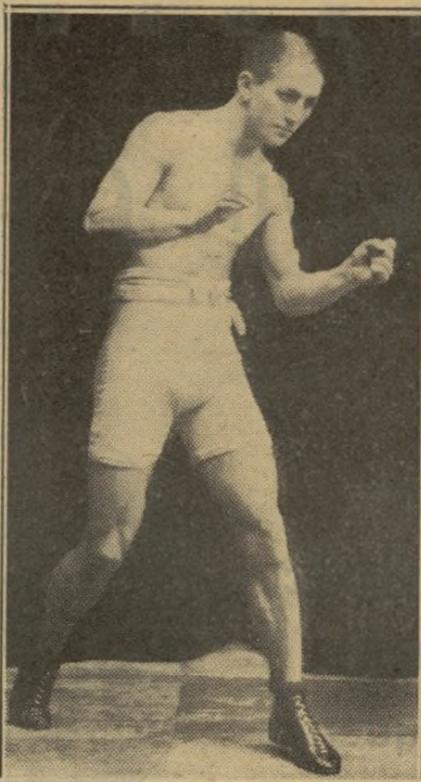
La Casa Landaluce desea que el público madrileño conozca y examine sus coches; siente la vanidad de hacerlos ver a los inteligentes, y nos encarga que invitemos a todos los automovilistas para que visiten la Exposición en la calle del Marqués de Riscal, núm. 7, para lo cual y teniendo en cuenta que el servicio de tranvías no es demasiado cómodo ni demasiado rápido por el momento, y que el 8 pasa muy de tarde en tarde por la calle de Alcalá, ha establecido un servicio en la acera del Lion d'Or, donde siempre habrá un coche F. N. dispuesto a conducir a la Exposición a todo el que quiera honrarla con su visita, dejando después al visitante en el sitio céntrico de Madrid que le sea más cómodo.

No hay que decir que estos viajes son gratuitos. La Casa Landaluce no se propone explotar el negocio de taxis.

La amabilidad del gran Alfonso Landaluce, gerente de la Casa, va todavía más lejos, y todo el que por teléfono manifieste su deseo de visitar la Exposición F. N. tendrá en seguida, donde lo desee, uno de estos coches, que le conducirá a la calle del Marqués de Riscal.

El número del teléfono es 22-28 J.

De modo, que... ¡allo, allo!



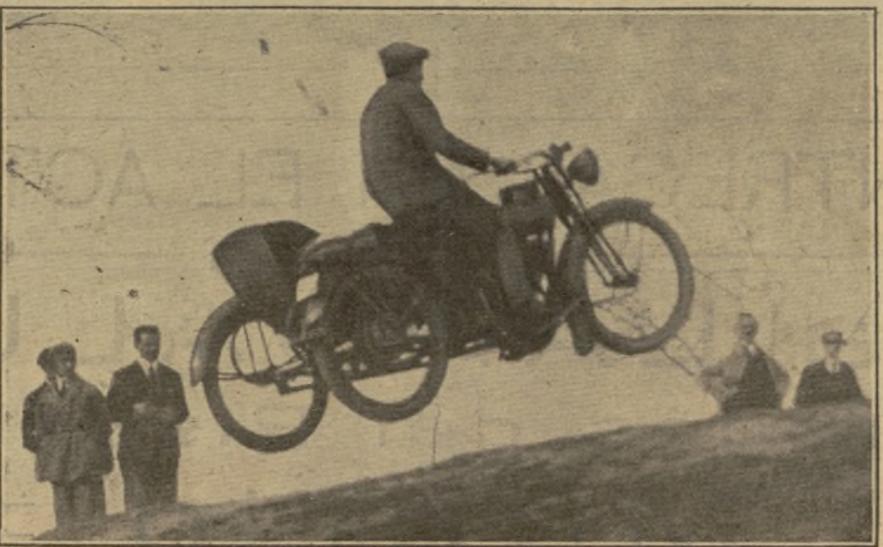
GEORGES CARPENTIER

el idolo de Francia, que en un «match» a 12 rounds, que se ha verificado en Jersey City (E. U.) ante 20.000 espectadores, ha batido al americano Battling Levinsky, dejándolo «Knock out» en el cuarto round.

La victoria ha producido a Carpentier cerca de 10.000 libras.

Los franceses han llegado al limite de sus demostraciones de entusiasmo aclamando al vencedor.

TRIUMPH
MOTOCICLETAS. --- BICICLETAS. ---
SIDE-CARS. --- ACCESORIOS
Paseo de Recoletos, 14. --- Madrid



ACROBATISMOS MOTORISTAS

Luis Coppel, en los alrededores de la Cuesta de las Perdices, en uno de sus favoritos ejercicios de salto con «side-car».

Deporte hípico

Las carreras del domingo

La tarde espléndida llevó al Hipódromo bastante gente. En el palco regio estaba la Infanta doña Isabel, con la señorita Bertrán de Lis.

El resultado de las carreras fué el siguiente:

Primera.—Premio «Velasco». Primero, «Sainte Abesse», de E. Outre; segundo, «Antonio», del marqués de San Miguel.

Segunda.—Premio «Tajo». Primero, «Babosa», de Cimera-Martorell; segundo, «España», del marqués de Amboage.

Tercera.—Premio «Lisboa». Primero, «Nouvel An», de Cimera-Martorell; segundo, «Román», del duque de Toledo.

Cuarta.—Premio «Burgos». Primero, «Lancewood», del marqués de Aldama; segundo, «Hollé», de Parladé; tercero, «Marcou», del barón de Velasco.

Quinta.—Premio «Treviño». Primero, «Talpa», de húsares de la Princesa; segundo, «Evviva l'Italia», de la Escuela de Equitación.

Sociedades y Clubs

«Peñalara»

Esta importante Sociedad de alpinistas, que tantos éxitos viene cosechando desde su fundación, acaba de ultimar su programa de concursos de «skis» para la próxima temporada de nieve en la sierra.

Como novedad, celebrará un «Campeonato de «skis» del Guadarrama», que constará de cuatro pruebas—velocidad, medio fondo, saltos y habilidad—, adjudicándose el campeonato por puntos, que se obtendrán en cada una de las pruebas antes mencionadas. Además organizará pruebas para neófitos, niños y parejas mixtas.

También esta Sociedad celebrará, a base del «ski», diversas excursiones a los alrededores de su «chalet» de la Fuenfría, hallándose en estudio una línea de automóviles que funcionará los sábados por la tarde y los domingos, la que, partiendo de Madrid, dejará a los excursionistas a cinco minutos del «chalet» mencionado.

Asimismo se pone en conocimiento de los señores asociados a esta entidad que, a partir de esta fecha, ha quedado instalada la oficina social en la calle de Alcalá, núm. 2 (Continental), lugar donde se despacharán las camas para el «chalet» de la Fuenfría y las llaves de los diferentes albergues que posee esta entidad.

«Helios»

El viernes 12 del corriente celebró esta Agrupación su junta general reglamentaria para proceder a la elección de cargos vacantes en la Directiva, resultando elegidos los señores siguientes:

Presidente, D. Arturo Mora; tesorero, D. Juan Molina; secretario, D. Luis Martos; vocal, D. Manuel Villalba.

Sección de Excursionismo.—Presidente, D. José Suárez; vocales: D. Moisés Alfredo Martínez y D. Artur García.

Sección de Arta.—Presidente, D. Cipriano G. Bringas; vocales: D. Carlos Tuesta y D. Francisco Nicoláu.

Sección de Helioterapia.—Presidente, D. Arturo Perera (doctor); vocales: don Eduardo Alfonso (doctor) y D. José M. Arana.

Tiro de pichón

Para los días del 24 del corriente al 3 de diciembre se anuncia un concurso internacional de tiro con premios en metálico y objetos de arte.

La falta de espacio nos impide hoy ocuparnos del programa, que trataremos de detallar en nuestro próximo Suplemento.

Automóviles MERCER

Marca americana de primera categoría
Vencedor en 32 carreras en los Estados Unidos
Cuatro cilindros; cuatro velocidades

ENTREGA INMEDIATA

Representación:

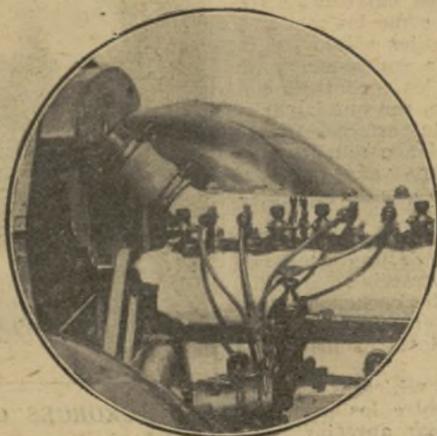
Anónima M. A. N.—Claudio Coello, 20

El automóvil



tipo 8-12 HP.

- Es el más elegante
- Es el más económico
- Es un coche grande con medidas pequeñas



13.000 pesetas puesto en Madrid en orden de marcha

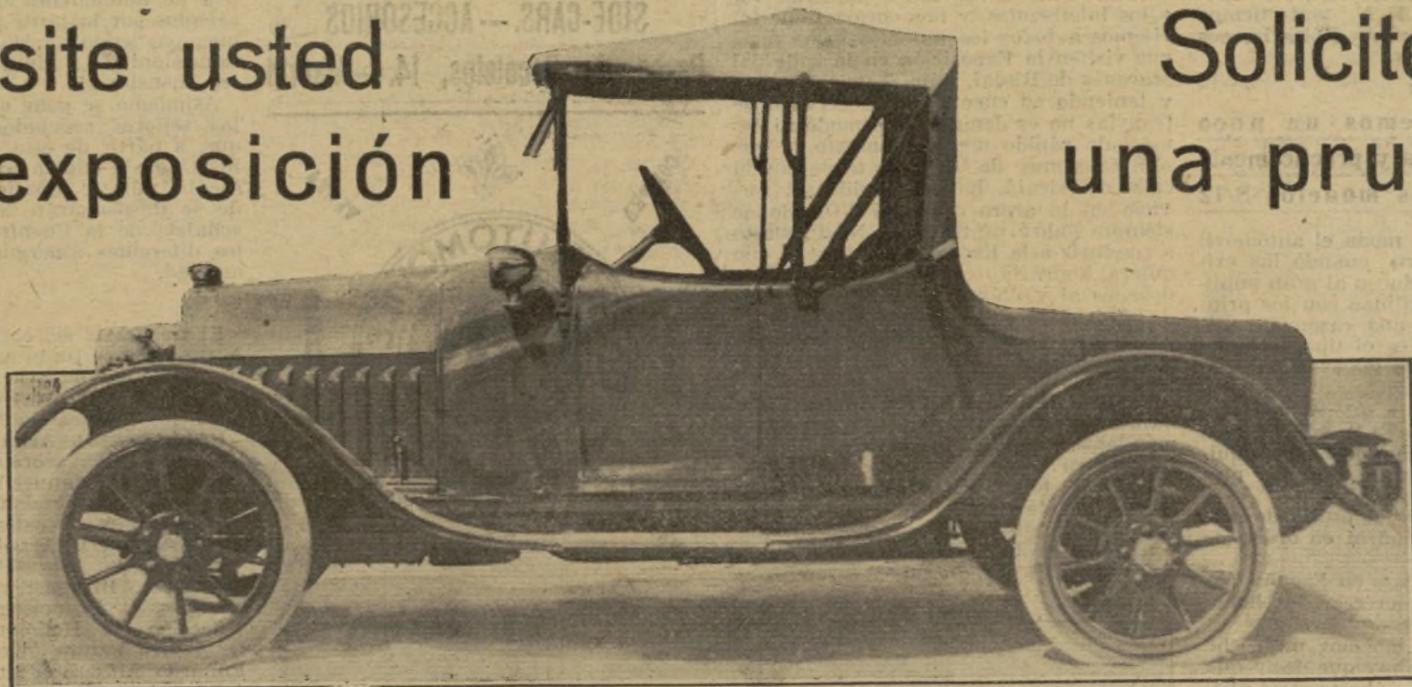
- Dos asientos y spider; faros con generador, de acetileno; faroles; cinco ruedas intercambiables con neumáticos (dos antidrapants)

S U P L E M E N T O S :

- Carrocería tres asientos, 400 pesetas.--Carrocería tres asientos y alumbrado eléctrico, 850 pesetas

Visite usted la exposición

Solicite una prueba



ENTREGAS EN EL ACTO

Casa LANDALUCE

Marqués del Riscal, 7

Madrid