

Calle Recoletos. 2. enadr<sup>a</sup> p<sup>ra</sup>l d<sup>ra</sup>



# HERALDO DEL SPORT

Año 1. Sábado 26 Abril 1902. Núm. 9.

## SUMARIO

Carrera Nacional de 100 kilómetros.  
Crónica de la semana.—*Ciclismo*.  
Nuevos records. Los records del mundo.  
Estafeta de provincias.—*Figueras, San Sebastián*.  
Sección oficial. Extranjero.—*Francia*.  
Variedades. Sección de noticias.  
Correspondencia particular. Aviso.

Precios de cada trimestre de suscripción:  
Madrid.... 2 pesetas.  
Provincias.. 2,50 pesetas.  
Extranjero.... 3 francos.  
Número suelto, 20 céntimos.

Mañá



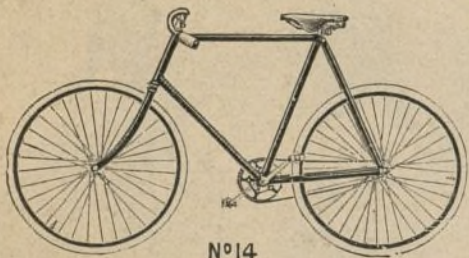
# FRANCISCO LOZANO

PASEO DE RECOLETOS, 14, MADRID

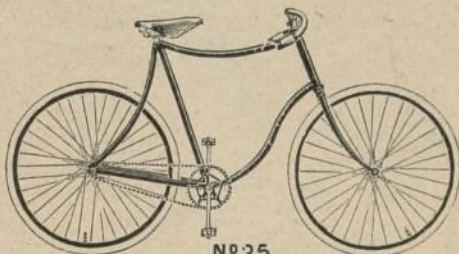
El almacén de Velocípedos más antiguo de España.

Ultimos modelos de la acreditada marca

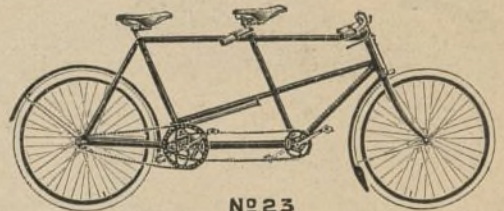
## TRIUMPH



Nº 14  
SPECIAL



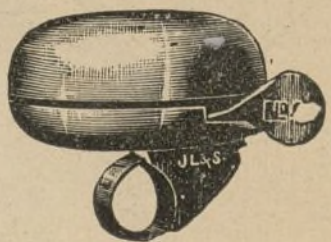
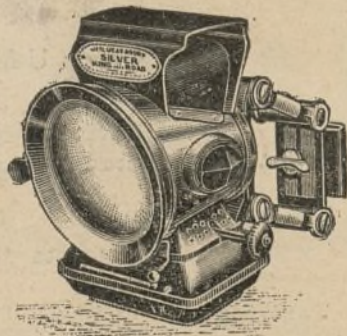
Nº 25



Nº 23

Con rueda libre, frenos de banda y á la llanta, de 375 á 600 ptas.

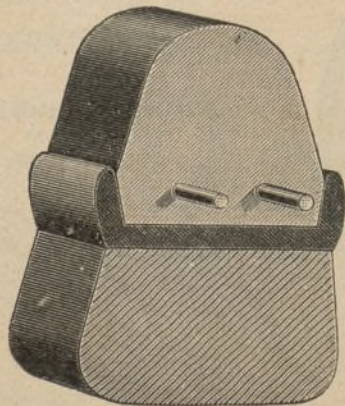
GRAN SURTIDO DE ACCESORIOS.—PRECIOS ECONÓMICOS



### MOTOCIGLETAS Y AUTOMÓVILES

DEPOSITO EXCLUSIVO de goma sujeta por cable para carruajes.

Calidad superior.  
Resultado excelente.



Precios económicos  
para constructores.

14, PASEO DE RECOLETOS, 14, MADRID



# LOS RECORDS DEL MUNDO.

Estando al principio de una temporada que nos parece ha de ser muy brillante, creemos oportuno dar á conocer á nuestros lectores la lista oficial de los *records* del mundo tal como «La Unión Ciclista Internacional» la ha autorizado recientemente.

Hacemos caso omiso de la molesta desaparición, en este cuadro de honor, de las espléndidas pruebas de Michaël y Robl, desaparición que permanecerá como una de las mayores herejías que han podido cometer los directores del Sport ciclista.

En resumen, de los *records* establecidos en 1901 no subsisten nada más que:

- 1.º Del kilómetro, parado, con entrenadores, por Didier Nauts.
- 2.º De 20, 25, 30 y 35 kilómetros, con entrenadores, por Bouhours, aparte de sus tentativas aisladas del *record* de la hora.
- 3.º Del kilómetro, lanzado, sin entrenadores, por Lorgeou.
- 4.º Los 150 y 200 kilómetros, sin entrenadores, por Jaeck.
- 5.º Las 100 millas, sin entrenadores, por Jaeck.
- 6.º Las 4, 5 y 6 horas, sin entrenadores, por Jaeck.

Conviene advertir que el más antiguo *record* existente hasta el día es el de los 3/4 de milla (lanzado) que el americano Tyler estableció el 4 de Septiembre de 1894, en Springfield. ¡5 años de existencia!

En cuanto al establecido en la pista más lejana, será siempre el de la milla (parado) el que se llevará la palma.

En efecto, en Johannesburg (Transvaal) Van Hœring le estableció en Abril de 1898. Cosa curiosa de recordar, sobre todo en este momento.

## Kilómetros con Entrenadores.

KILÓMETS.	TIEMPO	CORREDORES	VELODROMOS	FECHAS
	H. M. S. Q.			
1/2 lanzado	29 3	Lombard.	Parc des Princes.	14 X 1897.
1/2 parado.	35 4	Duffaux.	Genève.	13 X 1897.
1 lanzado	52	Baugé.	Parc des Princes.	28 VIII 1900
1 parado.	1 4 1	Didier-Nauts.	—	11 XI 1901.
2 —	2 2 2	Baugé.	—	28 VIII 1900.
3 —	2 54 2	—	—	—
4 —	3 46 2	—	—	—
5 —	4 40	—	—	—
6 —	5 32 2	—	—	—
7 —	6 25 3	—	—	—
8 —	7 18	—	—	—
9 —	8 10 1	—	—	—
10 —	9 2 4	—	—	—
15 —	13 24 2	—	—	—
20 —	18 29	Bouhours.	—	3 X 1901.
25 —	22 51 2	—	—	—
30 —	27 15	—	—	—
35 —	31 43	—	—	—
40 —	37 14	Baugé.	—	31 X 1900.
45 —	41 41 1	—	—	4 XI 1900.
50 —	46 7 1	—	—	—
60 —	54 55 1	—	—	—
70 —	1 5 12 2	—	—	—
80 —	1 14 29	—	—	—
90 —	1 23 39 4	—	—	—
100 —	1 32 53 4	—	—	—
150 —	2 21 43 4	—	—	—
200 —	3 59 59	Walters.	Vincennes.	15-6 IX 1900.
250 —	5 1 55	—	—	—
300 —	6 9 49 2	—	—	—
350 —	7 14 34 3	—	—	—
400 —	8 23 30 2	—	—	—
450 —	9 29 4 3	—	—	—
500 —	10 36 4 2	—	—	—
550 —	11 41 17 4	—	—	—
600 —	12 59 56 2	—	—	—
650 —	14 13 13 2	—	—	—
700 —	15 24 8 2	—	—	—
750 —	16 42 56 2	—	—	—
800 —	18 9 45 3	—	—	—
850 —	19 37 5 1	—	—	—
900 —	20 54 21 4	—	Parc des Princes.	9 VII 1899.
950 —	22 16 15 4	—	—	—
1.000 —	23 29 50 3	—	—	—

## Millas con Entrenadores.

MILLAS	TIEMPO	CORREDORES	VELODROMOS	FECHAS
	H. M. S. Q.			
1/4 lanzado	20	Major Taylor.	Chicago.	11 IX 1899.
1/4 parado.	27 2	Grén.	Crystal Palace.	2 VIII 1899.
1/2 lanzado	41	Major Taylor.	Chicago.	11 X 1899.
1/2 parado.	49 2	Platt Betts.	Celtic Park.	23 V 1898.
3/4 lanzado	1 4 3	Chase.	Londres.	26 VII 1900.
3/4 parado.	1 15	Green.	—	2 VIII 1899.
1 lanzado	1 22 2	Major Taylor.	Chicago.	8 III 1899.
1 parado.	1 38 3	Chase.	Crystal Palace.	26 VII 1900.
2 —	2 51 2	Stinson.	Brookton.	24 X 1900.
3 —	4 18	Elkes.	—	8 XI 1900.
4 —	5 44 3	—	—	—
5 —	7 11 2	—	—	—
10 —	14 21 1	Baugé.	Parc des Princes.	28 VIII 1900
20 —	29 33	Elkes.	Brookton.	27 X 1900.
30 —	44 49	Stinson.	—	—
40 —	59 43 2	—	—	—
50 —	1 14 55 3	Baugé.	Parc des Princes.	25 X 1900.
60 —	1 35 58	Bouhours.	—	4 XI 1900.
70 —	2 6 47	Baugé.	—	29 IV 1900.
80 —	2 26 51 3	—	—	6 VIII 1899.
90 —	2 47 19 3	—	—	—
100 —	2 33 40 4	—	—	—
150 —	4 58 53 2	Walters.	—	4 XI 1900.
200 —	6 37 43	—	—	10 VII 1899.
250 —	8 35 50 2	—	Vincennes.	15-16 IX 1900
300 —	10 12 45 1	—	Parc des Princes.	10 VII 1899.
350 —	12 20 29 2	—	Vincennes.	15-16 IX 1900
400 —	14 4 24	—	Parc des Princes.	10 VII 1899.
450 —	16 18 42 3	—	Vincennes.	15-16 IX 1900
500 —	18 19 19 3	—	Parc des Princes.	10 VII 1899.
550 —	20 31 18	—	Vincennes.	15-16 IX 1900
600 —	22 40 5 4	—	Parc des Princes.	10 VII 1899.

## Tiempo con Entrenadores.

HORAS	DIST. <sup>a</sup>	CORREDORES	VELODROMOS	FECHAS
	KIL. M.			
1	61 350	Baugé.	Parc des Princes.	31 X 1900.
2	128 470	—	—	4 XI 1900.
3	154 720	—	—	6 VIII 1899.
4	200 018	Walters.	Vincennes.	15-16 IX 1900
5	248 455	—	—	—
6	295 300	—	—	—
7	338 210	—	—	—
8	384 566	—	—	—
9	428 550	—	—	—
10	473 400	—	—	—
11	517 940	—	—	—
12	562 960	—	—	—
18	794 550	—	—	—
24	1.020 977	—	—	8-9 VII 1899

## Kilómetros sin Entrenadores.

KILÓMETS.	TIEMPO	CORREDORES	VELODROMO	FECHAS
	H. M. S. Q.			
1/2 lanzado.	33 1	Duffaux.	Genève.	1 VI 1898.
1/2 parado.	37 4	Protin.	Seine.	23 VI 1895.
1 lanzado.	1 13 2	Lorgeou.	Parc des Princes.	1 XI 1901.
1 parado.	1 16 3	Jaap Eder.	Bordeaux.	14 V 1896.
2 —	2 47	Duffaux.	Genève.	23 VIII 1899
3 —	4 14 4	—	—	24 VIII 1899
4 —	5 45	—	—	—
5 —	7 15 3	Yorel.	Vincennes.	8 VI 1898.
6 —	8 43 2	—	—	—
7 —	10 12 1	—	—	—
8 —	11 41	—	—	—
9 —	13 10	—	—	—
10 —	14 36 1	—	—	—
15 —	22 37 1	Maurice.	—	30 VII 1897.
20 —	30 27 2	—	—	—
25 —	38 7 4	—	—	—
30 —	45 51	—	—	—
35 —	53 36	—	—	—
40 —	1 3 56	Capelle.	Dijon.	14 X 1898.
45 —	1 16 37 3	Bazé.	Bordeaux.	20 IX 1896.
50 —	1 20 2	Capelle.	Dijon.	14 X 1898.
60 —	1 39 15	—	—	20 X 1898.
70 —	1 54 44 3	Bazé.	Bordeaux.	20 IX 1896.
80 —	2 14 24 2	Capelle.	Dijon.	20 X 1898.
90 —	2 32 24 1	—	—	—
100 —	2 49 58 4	—	—	—
150 —	4 34 37	Jaeck.	Genève.	29 X 1901.
200 —	6 13 6 2	—	—	—
250 —	8 9 44 1	Corre.	Rouen.	25 IX 1897.
300 —	9 56 57 2	—	—	—
350 —	11 39 45 3	—	—	—
400 —	13 33 5	—	—	—
450 —	15 27 6	—	—	—
500 —	17 32 57 4	—	—	—
550 —	19 31 28 2	—	—	—
600 —	21 19 7 2	—	—	—
650 —	23 14 15 2	—	—	—

## Millas sin Entrenadores.

MILLAS	TIEMPO	CORREDORES	VELODROMOS	FECHAS
	H. M. S. Q.			
1/4 lanzado	25	Cabanne.	Decature.	28 X 1898.
1/4 parado.	28	Davidson.	Dourouto.	3 XII 1895.
1/2 lanzado	55 2	Major Taylor.	Madison Square.	13 XII 1900
1/2 parado.	1 2	Barden.	Putney.	19 IV 1897.
3/4 lanzado	1 32 2	Tyler.	Springfield.	4 IX 1894.
3/4 parado.	1 33 3	Platt Betts.	Crystal Palace.	31 V 1897.
1 lanzado	1 53 2	Samuelson.	S. L. City.	25 VII 1901.
1 parado.	2 3 3	Van Heering.	Johannesburg.	30 IV 1898.
2 —	4 16	Hughes.	Denver.	9 VII 1898.
3 —	6 32 4	Titus.	Philadelphie.	2 VII 1898.
4 —	8 50	—	—	—
5 —	11 5 1	—	—	—
10 —	23 9 2	Hamilton.	Denver.	9 VII 1893.
20 —	47 8 2	—	—	—
50 —	2 15 14	Capelle.	Dijon.	20 X 1893.
100 —	4 55 7 4	Jaeck.	Genève.	29 X 1901.

## Tiempo sin Entrenadores.

HORAS	DIST. <sup>a</sup>	CORREDORES	VELODROMOS	FECHAS
	KIL. M.			
1	40 781	Hamilton.	Denver.	9 VII 1893.
2	71 940	Capelle.	Dijon.	20 X 1893.
3	100 984	Miller.	Chicago.	2 X 1897.
4	132 140	Jaeck.	Genève.	29 X 1901.
5	163 400	—	—	—
6	193 530	—	—	—
7	218 190	Corre.	Rouen.	26 IX 1897.
8	246 292	—	—	—
9	273 890	—	—	—
10	301 666	—	—	—
11	329 646	—	—	—
12	360 589	—	—	—
18	511 717	—	—	—
24	674 933	—	—	—



## NUEVOS «RECORDS»

Después de legalizado el anterior cuadro de *records*, se han batido los siguientes:

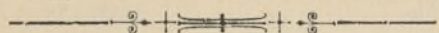
### Kilómetros con Entrenadores.

KILÓMETS.	TIEMPO	CORREDOR.	VELODROMO	FECHAS
	H. M. S. Q.			
1 parado.	1 1	Jacquelin.	Parc des Princes.	13 IV 1902
20 —	18 6 3	Robl.	—	20 IV 1902
30 —	26 43	—	—	—
40 —	35 37	—	—	—
50 —	44 28 4	—	—	—
60 —	53 28	—	—	—
67,353 —	1 3 3	—	—	—
70 —	1 2 22 4	—	—	—
80 —	1 11 23	—	—	—
50 millas.	1 11 46 4	—	—	—

La jornada del día 20 del corriente en el Parque de los Príncipes, quedará escrita en caracteres indelebles en el libro de oro del sport ciclista universal.

Por dar cabida á asuntos de más actualidad y necesidad, nos vemos precisados á privar á nuestros lectores del encanto del relato de esta carrera.

En los números sucesivos, si asuntos de más urgencia no nos lo impide tendremos el gusto de hacerlo.



## MULLER

Muller.—Sus carreras.—«Record» París-Madrid.

Nació en Livourne (Toscana). Hoy tiene veintiséis años y parece que ha cumplido los treinta. Alto, rubio, de ojos chiquitos, el semblante curtido por el sol y el polvo de las carreteras. Muller representa el *slayer* energético y de inquebrantable voluntad.

Corrió por primera vez cuando contaba veintidós años, y los 30.000 kilómetros que desde entonces ha cubierto, solamente en carreras, apenas han dejado huellas en su naturaleza de acero.

Debutó en la carrera París-Cabourg (sin entrenadores); llegó primero, cubriendo los 207 kilómetros en siete horas y media. Ha tomado parte en seis carreras de veinticuatro horas (con y sin entrenadores), llegando respectivamente: dos veces primero, dos veces segundo, una cuarto y otra séptimo. Obtuvo dos veces el segundo puesto en dos carreras de cuarenta y ocho horas, y el cuarto en una de setenta y dos. En Roubaix corrió la carrera de cien horas, permaneciendo veintinueve y media sin bajar de la máquina, teniendo la desgracia de sufrir una caída cuando sólo le faltaban diez horas para terminar y después de haber hecho 2.000 kilómetros, estando, por este accidente, diez horas sin conocimiento.

Ha tomado parte en varias carreras de seis días por equipos.

El 18 y 19 del próximo Mayo, correrá la carrera Marseille-París. Tomará parte en la de 500 kilómetros en Italia, en la de veinticuatro horas en París y en el *Bol d'Or* (veinticuatro horas con entrenadores).

A la larga lista de sus victorias, debemos hoy añadir el *record* París-Madrid.

Sigámosle en su rápido y penoso viaje:

Sale de París el jueves á las cinco y media de la tarde de la Puerta Maillot. Muchos ciclistas, amigos los unos, aficionados otros, le acompañan hasta Versailles, en donde se despiden, deseándole buena suerte y feliz viaje. Muller sigue solo con Dacier, que le entrena en motociclo. Pasan por Orleans á las once y cinco de la noche, y á las cuatro de la mañana del viernes por Tours. Este trayecto es magnífico; la carretera sigue al lado del ancho Loire; las emanaciones del río parecen ligera niebla. Es el momento en que despierta la Naturaleza; los pájaros revolotean entre las ramas de los árboles, los campesinos se dirigen á sus labores; en la carretera se notan ya más carros y más gente; todos dejan paso á Muller, que va pegado al *tri* de Dacier.

—¿Qué tal vamos?—le pregunta éste.

—Voy bien. Los kilómetros van pasando poco á poco.

Andan á 25 por hora.

Antes de llegar á Poitiers se encuentran á unos cuantos ciclistas que han salido á esperar al *record-man*, pero han venido muy lejos; antes de llegar á la ciudad, Muller los despega á todos. Pasan por Poitiers á las ocho; hace un sol abrasador y tiempo bochornoso; el polvo molesta mucho. A las doce están en Angoulême; Muller se encuentra mejor. Al pasar cerca de una huerta un perro sale escapado, y se acerca tanto á las máquinas, que el *tri* y la bicicleta pasan por encima de él; Muller rueda por el suelo; miran la máquina, nada se ha roto. Otra vez en marcha hasta Burdeos, donde llegan á las seis y treinta minutos de la tarde.

Han empleado poco más de un día desde París; la marcha ha sido muy buena, pues hay 600 kilómetros. A Muller le duelen los ojos á causa del polvo. Duermen durante cuatro horas. A las dos de la madrugada del sábado emprenden de nuevo la marcha; el *tri* va que es un primor, viene desde París sin un solo *raté*. Se equivocan de camino, nadie les puede indicar la carretera que han de seguir; vuelven otra vez hacia atrás. Han perdido tiempo, y para recobrarle tienen que marchar á 30 kilómetros por hora. A las ocho y cuarenta y cinco minutos pasan por Casteljalloux; á la una y treinta llegan á Mont de Marsan. Almuerzan rápidamente y salen otra vez para hacer de una tirada los 100 kilómetros que faltan para llegar á Bayona, donde pasan á las cinco y treinta de la tarde. Después viene Biarritz; Muller causa la admiración de todos, hasta de las *misses* inglesas, que van muy derechas, con el inseparable libro verde ó rojo en la mano y con el acostumbrado *canotier*.

Está lloviendo, la carretera está cubierta de lodo negro. Muller no se puede pegar al *tri*, pues el barro le ciega; entonces aconseja á Dacier que se adelante, él irá despacio. Desde lo alto de una cuesta se ve una



luz, después dos, cinco, veinte; es Irún, la frontera, ¡adiós, Francia! Se internan en España.

Son las nueve de la noche; descansan un poco hasta las dos de la madrugada (del domingo). Dacier ha dejado el *tri* en la frontera y sigue entrenando con una bicicleta; Muller cambia la suya por otra más fuerte.

Empieza á llover, se paran y se cobijan bajo techo; son las cuatro de la mañana. Mientras esperan pase el chaparrón, Muller observa inquieto el cielo; Dacier, rendido por el cansancio, se ha dormido. Apenas han pasado unos minutos, emprenden de nuevo la marcha. En San Sebastián y Tolosa sólo paran para hacer firmar el cuaderno. En Alsasua, Dacier se despide de su amigo; sus ocupaciones hacen necesaria su presencia en París, tomará el tren en Irún. Muller se encuentra ahora verdaderamente solo, nadie con quién hablar. ¡Cuánto sería de temer cualquier avería en la máquina! ¡Cómo entonces seguir el viaje? ¡Y eso después de haber hecho 1.000 kilómetros!

La carretera está muy buena. En Vitoria, Muller pregunta por la carretera de Logroño. Le aconsejan que no tome la que pasa por Haro; la que le indican es más corta, pero tiene muchísimas cuestas; Muller emplea en los 50 kilómetros cuatro horas, se siente muy cansado; trae máquina con cambio de multiplicación, 3,80 y 5,40, de manera que sube las cuestas con más facilidad.

Llega á Logroño á las ocho de la noche del domingo. A las diez se acuesta, encargando le llamen á las doce; pero cuando le despiertan no puede abrir los ojos, dice le dejen dormir media hora más. Sale á la una de la madrugada y comete la imprudencia de no llevar algo para comer, y Muller no tarda en sentir un hambre atroz. Pasa por un pueblo; todo está alumbrado por la electricidad, todo está cerrado. Buscando algo en su bolsillo encuentra unos orejones y unos granos de café, los cuales se come con muy buena gana. Sigue penosamente; á las seis de la mañana en un ventorro toma huevos, vino y café; Muller se encuentra algo mejor para subir una cuesta de 30 kilómetros; no falta más que 10 kilómetros de bajada hasta Soria, donde llega á las nueve.

Muller telegrafía á Madrid para que salga á su encuentro un coche automóvil. A las nueve y media emprende de nuevo la marcha; el viento es de cara, es una verdadera tempestad, y para poder avanzar tiene Muller que hacer grandes esfuerzos. Pasa por Jadraque á las seis de la tarde, en donde le dicen que la víspera estuvieron esperándole unos ciclistas madrileños. A cada instante le parece que va á encontrar al automóvil: un momento vió Muller avanzar hacia él una nube de polvo; sin duda alguna es el coche. ¡Vana ilusión! El automóvil espera en Guadalajara, por donde pasa Muller á las nueve. Tras del coche se va mucho mejor; la marcha es ahora más fuerte; desgraciadamente, cerca de Alcalá, el automóvil da un vuelco, ¡contra

tiempo! pasan unos minutos y se ponen otra vez en marcha; Madrid está cerca. Muller no siente ya cansancio; el tren que llevan es fuerte; pronto se ven las luces de las Ventas.

Muller para en la estación de los tranvías, donde le firman el cuaderno. Son las once y veinte minutos.

Han transcurrido cuatro días, cinco horas y cincuenta minutos desde su salida de París.

¡Bravo Muller!

J. GÓMEZ.

## Estateta de provincias.

### FIGUERAS

El día 5 de Mayo se celebrarán, con motivo de las fiestas de la Santa Cruz, grandes carreras de velocípedos en el velodromo de la Sociedad «Sport Figuerense».

Estas se efectuarán bajo las siguientes condiciones:

Primera carrera: Internacional (3.000 metros).—Premios: 150 pesetas al primero, 75 al segundo y 40 al tercero.

Segunda carrera: Nacional (2.000 metros).—Premios: 150 pesetas al primero, 75 al segundo y 40 al tercero.

Tercera carrera: Provincial (2.000 metros).—Premios: 100 pesetas al primero, 50 al segundo y 25 al tercero.

Cuarta carrera: De cintas. Para todos los corredores inscriptos que quieran tomar parte.

El Jurado lo compondrán los señores siguientes:

Presidente: D. Carlos Cusi.—Vocales: D. Miguel Macáu, D. Juan Giralt y Rigáu, D. Francisco Sala, D. Pedro Vives, D. Felipe Llonch, D. José Vergés, D. Luis Massot (Secretario).—Juez de salida: D. Guillermo Roca.—Juez de llegada: D. Víctor Dauner.—Contador de vueltas: Don José Torramilans.—Juez de tiempo: D. Juan Soler.—Comisarios de pista: D. Juan Fort, D. Joaquín Monturiol, D. Juan Comet, D. José Sala, D. Salvador Dalí, D. José Monegat, D. Carlos Alegret, D. Luis Aupi, D. Joaquín Carreras, D. José Fina.

**Observaciones.**—El Reglamento de carreras de la Union Velocipédica Española será el único en vigor. Es obligatorio el traje de carreras. Si por causa imprevista tuvieran que suspenderse las carreras, no se abonará indemnización alguna á los corredores. Las demandas de inscripción se dirigirán al Presidente antes del día 30 de Abril; pasada dicha fecha se considerarán nulas las que se reciban. El Jurado resolverá todas las dudas que se susciten sobre la interpretación del Reglamento, y todo lo que en el mismo estuviera prescrito, siendo sus decisiones indiscutibles é inapelables. No se permitirá la entrada en la «pelouse» más que á los individuos del Jurado y Comisarios de pista provistos de la correspondiente insignia y á los corredores que tomen parte en las carreras.

### SAN SEBASTIÁN

#### Campeonato de Guipúzcoa.

Esta tradicional carrera se verificó el domingo último, de San Sebastián á Orio y vuelta.—50 kilómetros.

El resultado fue el siguiente:



1.º D. Eutiquio García, que empleó una hora veintiún minutos, que aunque no batió el record que posee D. Joaquín Mur, ganó el premio extraordinario ofrecido por un socio del Veloz Club Donostiarra, por llegar el segundo á Orio.

2.º D. Eugenio Stims, que obtuvo, además del segundo puesto en el campeonato, el premio extraordinario de don Luis Elizalde, por llegar el primero á Orio.

3.º D. Vicente Múgica; y

4.º D. Joaquín Mur.

A la vez que á los corredores del campeonato, se dió salida á otros corredores para celebrar una carrera de 20 kilómetros: San Sebastián, Lasarte, Chiquierdi y vuelta á San Sebastián, dando este resultado:

1.º D. Angel Lecha, que empleó en los 20 kilómetros 37 m. 35 s.  $\frac{4}{5}$ .

2.º Llegó D. Enrique García, pero formularon reclamación los demás corredores.

3.º D. Ricardo Martín; y

4.º D. Ignacio Esteban, al cual se le adjudicó un premio ofrecido á última hora por D. Andrés Machefert.

Las carreras han estado animadísimas y han concurrido muchos aficionados.

En San Sebastián es uno de los puntos donde más se ha desarrollado otra vez esta afición.

Bien es verdad que el Presidente del Veloz Club Donostiarra, D. Luis Elizalde, es un buen aficionado y uno de los que, al frente de una Sociedad, consiguió reanimar el ciclismo.



#### AUTOMÓVILES.—Real orden de 12 de Abril de 1902; reglamentos á que están sujetos; circulación por carreteras de segundo orden.

(Gobernación.) Pasado á informe de la Sección de Gobernación y Fomento del Consejo de Estado el expediente relativo á la consulta de V. S. sobre si el reglamento de 13 de Mayo de 1857 es aplicable á los coches automóviles, y si debe autorizarse la circulación de estos vehículos por carretera de segundo orden cuando el ancho de los mismos exceda de 2,15 metros, según la Real orden de 25 de Noviembre último, dicho alto Cuerpo ha emitido, con fecha 29 de Marzo próximo pasado, el siguiente dictamen:

«.....

La Sección opina:

1.º Que el reglamento de 13 de Mayo de 1857 es aplicable á los automóviles, en los términos prevenidos en el artículo 17 del reglamento especial de 17 de Septiembre de 1900.

2.º Que corresponde al Gobernador civil de la provincia, de acuerdo con la Jefatura de Obras públicas, y en su caso, como prescribe el art. 7.º del reglamento últimamente citado, á la Dirección general de Obras, declarar en cada caso concreto si debe autorizarse la circulación de

automóviles por carreteras de segundo orden, cuando el ancho de los mismos exceda de 2,15 metros; y

3.º Que debe en lo posible seguirse análogo criterio para conceder líneas de automóviles y de otros vehículos, ordenándose así á los Gobernadores civiles.»

Y conformándose S. M. el Rey (Q. D. G.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, con el preinserto dictamen, se ha servido disponer como en el mismo se propone.

De Real orden lo digo á V. S. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 12 de Abril de 1902.—MORET.—Sr. Gobernador civil de la provincia de..... (Gac. 13 Abril.)



#### FRANCIA

##### Automovilismo.

El barón de Zuylen, para ayudar en la organización de la carrera «Nice-Abbazia», había garantizado al «Automobile Club» de Niza 20.000 francos de inscripciones.

Ofrece la misma condición al «Automobile Club» de Pau si éste quiere encargarse de una prueba Pau-Madrid que se celebrará en las carreteras españolas, lo mismo que la de Niza se llevó á cabo en las carreteras italianas.

Aviso á los Clubs de automóviles que se hallan cerca de la frontera.

\*\*

##### Ciclismo.

A consecuencia de la carrera *Grand Prix de Pâques*, se había concertado un *match* entre Ellegaard y Jaquelin.

Dicho *match* se ha corrido en Roubaix, y la expectación que había por ver el resultado, se ha trocado en decepción al ver derrotado á Jaquelin aunque con bastantes atenuantes á su favor.

En la primera prueba (pues la carrera debía verificarse en dos y una tercera si había empate), Jaquelin, al hacer la arrancada para despegar á su contrario, lo hizo con tal energía, que rompiendo la cuña de la biela del lado derecho vino al suelo, arrastrando en su caída tras de sí la bicicleta, á la cual según es costumbre proverbial suya va fuertemente atado con correas á los pedales.

Esta grave caída le dejó bastante estropeado é imposibilitado de desplegar todas sus energías en su clásica *démarrage*, y dejóse ganar cómodamente por su adversario, tanto en la primera prueba, que se volvió á correr, como en la segunda.

#### AVISO

Se suplica á los señores suscriptores de poblaciones donde no haya corresponsales, se sirvan remitir el importe del trimestre directamente á esta Administración ó comisionando persona que lo haga en estas oficinas.





## LA EXCURSIÓN

Cuesta abajo, por carreteras desconocidas, llenas de polvo donde se enterraba mi máquina, salpicada de grava que destrozaba las cubiertas de los neumáticos, marchaba caballero sobre mi vieja bicicleta con una espantosa velocidad; y sin embargo, yo no trataba de contener aquella marcha progresiva ni daba dirección á la máquina.

¿Dónde pararía? Lo ignoraba.

¿Adónde me dirigía? A cualquier parte.

¿Dónde se hallaba mi compañero, y más que compañero, amigo? No lo sabía; desapareció como por encanto, pero yo tampoco trataba de averiguar su paradero; sólo sabía que continuaba precipitándose por aquella cuesta impulsado por un suave y continuo viento que soplaba á mis espaldas; y á medida que avanzaba, avanzaba también la noche. A mi vista los objetos perdían sus colores y sus formas; el cielo puro de aquel trozo de Andalucía se salpicaba de estrellas.

La noche llegó por completo. Si alguna vez habéis respirado el aire libre del campo, sabréis que, á la hora en que todos duermen, un mundo misterioso se despierta en la soledad y el silencio: entonces el murmullo de los manantiales se oye más claro y todos los espíritus de la montaña van y vienen con entera libertad. Hay en el aire roces, ruidos imperceptibles que parecen provenir de las ramas de los árboles ó de las hierbas que crecen.

El día da la vida á los seres, la noche á las cosas.

De repente, aquel silencio es interrumpido por una queja; una queja lejana que se prolonga, y se convierte en una sentida copla de hermosa poesía.

Es de una mujer, de una mujer que será hermosa como su copla.

Lucho en vano para contener mi máquina, que sigue deslizándose por una pendiente más escabrosa que las anteriores. Doy contra-pedal, y el esfuerzo es inútil; nada consigo con poner el pie usándolo como freno sobre la llanta de la rueda delantera; mi bicicleta sigue rodando, despeñándose en aquel abismo cuyo fondo es lo negro, lo insondable, el misterio. Solté el guía; apoyé las manos en el cuadro de la máquina y dí un salto hacia atrás: la máquina continuó sin mí quizás más violenta saltando sobre la grava; mis pies, al apoyarse en el suelo, resbalaron por la pendiente, y rodé por el polvo y las piedras largo trecho. Después me sentí desfallecer, cerré los ojos y parecióme que me quedaba dormido, á la par que un sudor frío bañaba mi calenturienta frente. ¿Cuánto tiempo permanecí en aquella forma? No es posible saberlo.

Cuando sentí renacer la vida en mí, me pareció que unos labios rozaban con los míos al tiempo que oía un ruido como el estallar de un beso.

Poco después abrí lentamente los ojos, y me quedé sorprendido al hallarme acostado en la carretera con mi cabeza reclinada sobre las rodillas de una hermosa mujer, de una mujer como un ángel, de una hija de la campiña andaluza, con un rostro hermoso, de perfecto perfil de árabe, y unos negros y grandes ojos de un mirar vivo y penetrante, llenos de dulzura y encantos.

De su tez algo morena se destacaban admirablemente sus frescos y perfumados labios como claveles rojos.

Aquellos labios, aquella linda boca que me sonreía, besaba la mía y murmuraba palabras de amor.

Luego me llamó por mi nombre, aumentando mi asombro; me incorporé y traté de reconocer, á la plateada luz de la luna, aquel rostro que seguía sonriéndose.

Era una Venus; más aún, era la mujer soñada. Era Maruja, mi Maruja.

Después rodeé con mi brazo su talle, oprimiéndola contra mi pecho y cubriendo su rostro hermoso de sonoros besos.

Ella seguía abandonada á mí; su cabecita reclinada sobre mis hombros, y sus ojos fijos en el cielo como sugestionados por una noche llena de sublimidad.

Después, formando un hermoso grupo digno del cincel de Benlliure, caminábamos pasito á pasito á lo largo de la calle de árboles, entre los que se dejaba penetrar la intensa luz de la luna, dibujando en el suelo figuras fantásticas y embelleciendo el rostro de Maruja, que tenía tan cerca del mío, tan cerca que lo besaba.

En esta forma llegamos á su casita pequeña, blanca como la nieve, oculta entre los álamos y naranjos que crecían fecundos bañando sus raíces en un cercano arroyuelo.

En la cocina de la casa, iluminada por grande y dorado velón, se podía ver una mesa con dos cubiertos. Parecía que nuestra entrevista estaba ya preparada de antemano. Sobre la rústica mesa, cuyos manteles los formaban flores, había ricas viandas.

Poco después de comer opíparamente decidí permanecer en aquel nido de amor, sin averiguar dónde me hallaba, seguro de encontrarme más cerca del cielo que de la tierra, convencido de hallarme más cerca de los ángeles que de los hombres.

¿Cuándo—me diréis—le ocurrió á usted esa aventura?

¡Ay! ¡Esa aventura es la esperanza que me ha llevado siempre por esas carreteras de Andalucía con mi bicicleta.

¡Pero esa esperanza no se ha realizado jamás!

A. D.

Cádiz, Abril 1903.

## EN VÍSPERAS

Que el invierno ha sido malo,  
No es para nadie un secreto.  
Pero que la primavera,  
Según noticias que tengo,  
Va á ser abundante y pródiga  
En carreras y sucesos  
Ciclistas, aquí lo anuncio  
Con el debido respeto.

¡La mar! Que decimos todos  
Los del Continente ibérico.  
¡La mer! Que dirán algunos  
Pasados los Pirineos.

En Figueras, para el cinco,  
Preparan grandes festejos,  
Y habrá carreras ciclistas  
Con muy importantes premios.

En Madrid, los del Pedal,  
Trabajan con gran empeño,  
Preparando con ahinco  
La carrera de los ciento,



Para el once. En Barcelona  
Se va á gastar el dinero  
La Unión, en el campeonato,  
De lo cual que yo me alegro.  
Esto es lo que hay oficial  
Y extraoficial; ya veremos.

Hay que prepararse, chicos;  
Hay que correr, sin remedio,  
Y decir á los que dicen  
Que el ciclismo anda maltrecho,  
Que aún hay patria y corredores  
Que están á todo dispuestos.

Y yo, que no valgo nada,  
Si no corro, no es por miedo,  
Ni porque vista de hábitos,  
Ni porque me falte alientos.

Es porque me da reparo  
De ganarles, y no quiero  
Administrarles un susto  
Y hacer que pierdan el tiempo.  
¡Julían! ¡Abadal! ¡Pastor!  
Corredores impertérritos,  
Podéis descansar tranquilos,  
Que por esta vez os cedo  
La gloria y las pesetillas,  
Solamente por aquello  
De que renuncio á la mano  
De doña Leonor, y eso  
Que la gloria... vaya, vaya,  
Pero lo que es el dinero  
Estando la carne cara  
Ni sé yo cómo le cedo.

El Pedal nada escatima,  
Como de antiguo sabemos;  
Da cuarenta y cinco duros  
Para el que llegue primero,  
Y á más la *copa de honor*;  
Vamos, así, que hecha el resto.

Y por eso yo no corro,  
Y por lo tanto, me abstengo;  
Pues si para poseer  
La copa, según yo pienso,  
Dos años consecutivos  
Hay que llegar el primero,  
Resulta que dan ahora  
Media copa y el dinero,  
Y media copa no admito,  
Ni ambiciono, ni pretendo.

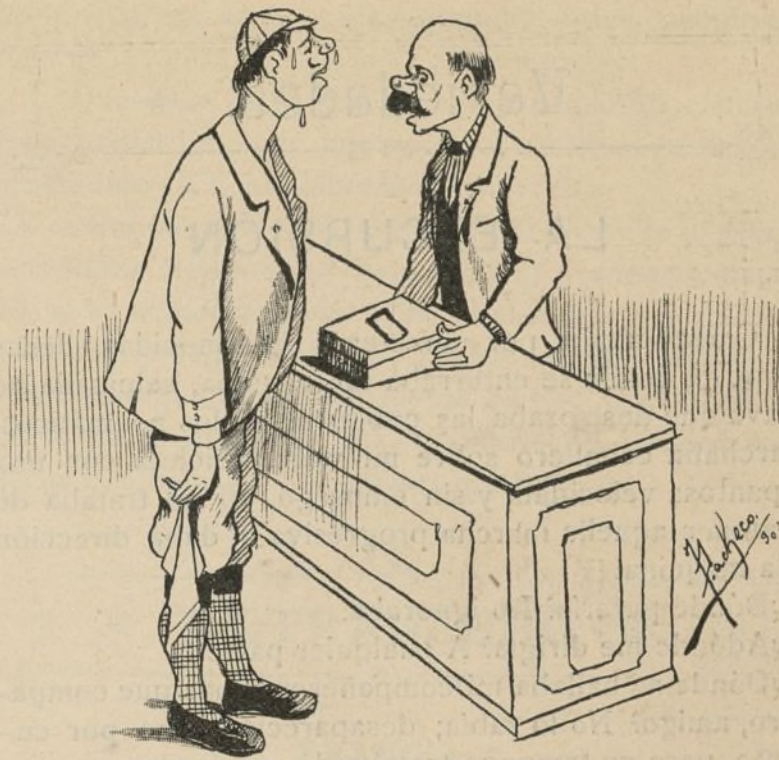
Si fuera *un quince de honor*,  
O un chato, del mal el menos;  
Pero media copa... vaya,  
que no corro, que no quiero.

Qué mes el mes de María  
Del año este que corremos.  
Con muchos meses como este  
Si de profeta las echo,  
Sin temor á equivocarme  
Bien tranquilo afirmar puedo  
Que el ciclismo volverá  
A ser lo que en otros tiempos:  
De gratísima memoria  
E inolvidables recuerdos.

FRAY CHIRIPAS.

En nuestro último número y en el artículo titulado «La Bicicleta en la Guardia civil», se deslizó una errata que es conveniente rectificar.

Decíamos: «*Los ciclistas del batallón de ferrocarriles han verificado grandes excursiones, y el año pasado hicieron una por parejas, siendo notables los premios empleados*»; y lo que quisimos decir era, que fueron notables LOS TIEMPOS empleados.



—¿Es este el premio que has sacado en el *match* de los cinco kilómetros?

—Sí señor.

—¿Llegaste primero?

—No señor, llegué segundo; pero sólo me ha sacado el primero veinte minutos de ventaja.

## Sección de noticias.

Ha estado unos días en esta corte, el distinguido Presidente de la «Velocipédica Zaragozana» D. Martín Osés. Sentimos en el alma no haber tenido el gusto de saludarle.

\* \*

El jueves, en el expés de las ocho y quince minutos de la noche, partió con dirección á Irún el notable corredor italiano Muller. Bajaron á acompañarle y despedirle en la estación los socios de «El Pedal Madrileño» Sres. Lozano (J.), Gómez (J.) y Moreno (I.)

Se ha marchado contentísimo de la acogida amistosa que se le ha dispensado; recibimiento que le ha hecho olvidar los equivocados informes que tenía acerca de la conducta y costumbres de los españoles.

Desde Irún tomará el motociclo que dejó allí Mr. Dacier y continuará su viaje por carretera.

## Correspondencia particular.

BRONEAU, Burdeos.—Siempre que las tarjetas estén ilustradas con asuntos de sport, perfectamente.

N. N., San Sebastián.—Sí, señor, lo deseamos. Si sabe usted de alguna persona que reúna buenas condiciones para ello, puede manifestarlo y será nombrado corresponsal en esa provincia.

CASCABEL, Oviedo.—Le desafío á que halle en el HERALDO DEL SPORT ni una sola línea que trascienda á propaganda de esta ó la otra Cesa, de este ó aquel artículo. Ya ve usted, pues, por lo que no podemos publicar su inocente noticia. ¿No sabe usted que toda clase de propaganda cuesta dinero? Hasta la más inocente.

FLORINDINGUI, Murcia. Ya que es usted tan amable, mándeme un ramo de azahar con adherencias. Lo demás no se puede aceptar por no ser de sport.

JUAN, Albacete.—La persona que usted indica, no figura en el anuario. Como ciclista no le conozco.

PURITO, Madrid.—Como ciclista le recomiendo á Santiago, camarero del café de la Paz, al menos como ciclista de oído.

Est. tip. de Idamor Moreno.—Blasco de Garay, 9.

Teléfono 3.020.



## Aprovecharse, Señoras

Con motivo del inmediato derribo (**Carmen, 23**), se siguen liquidando las grandiosas existencias en sedería, lanería, alpacas lisas y brochadas, fulares, mansouk y otra infinidad de artículos á la mitad de su precio.

**CARMEN, 23**

## OCASIÓN

CUADRICICLO **ROCHET**

Fuerza de 3 y  $\frac{1}{4}$  caballos,

y

MOTOCICLO **CLEMENT**

Fuerza de 2 y  $\frac{1}{4}$  caballos.

CASI NUEVOS, SE VENDEN

Paseo de las Delicias, 30. VELODROMO

## ¡RADIOS..... AUTOMOVIL!

Ante las Bicicletas y Motobicicletas **HUMBER**, que son sin discusión las mejores del mundo.

LA 

es la marca de los inteligentes, del mundo elegante, de los mejores corredores y de los mejores aficionados. La marca sin rival es la

## HUMBER

cuyos modelos y privilegios sirven de modelo á los demás fabricantes del mundo. Con la **HUMBER-BEESTON** se han batido los más importantes *records* del mundo. La sin rival Motobicicleta **HUMBER con cadena**, es la que monta el Rey Eduardo VII de Inglaterra, y es la que ha llamado la atención de los inteligentes por su fácil manejo, seguridad, rigidez, elegancia y una serie de detalles que ninguna otra marca posee.

Pídanse los catálogos ilustrados á su Representante general en Galicia

**JOSÉ CÃO (HIJO), VIGO**

## J. Jiménez Castellano

CIRUJANO-DENTISTA

Los últimos adelantos referentes á las extracciones, orificaciones, empastes, etc.

Horas de consulta: de 9 á 12 y de 3 á 6.

**CRUZ, 29, ENTRESUELO**

## MUEBLES DE OCASIÓN

ALMUDENA, 2 (final de Mayor).

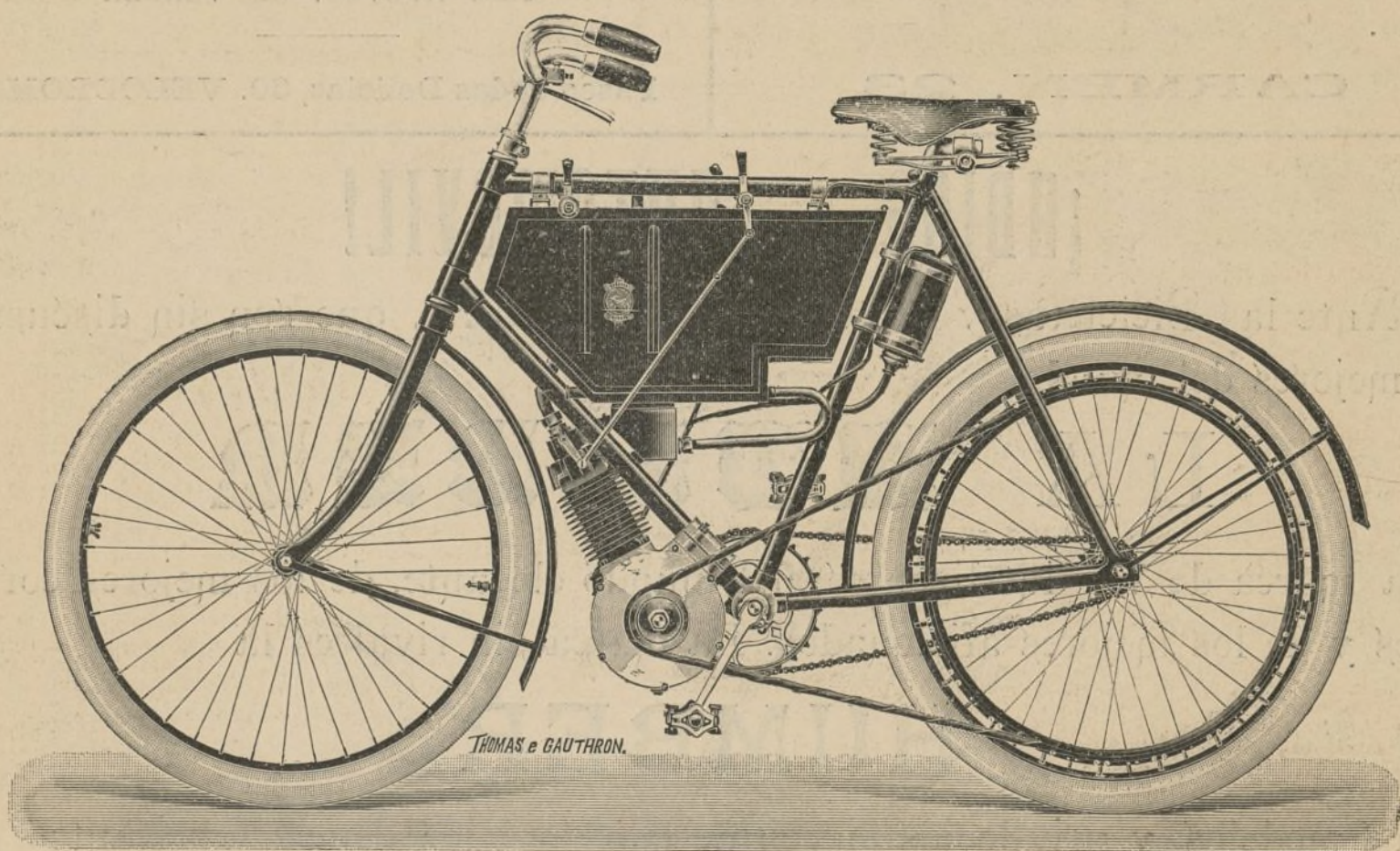
En este establecimiento hallará el público todo lo necesario para montar casa: mobiliario, pinturas, porcelanas, cortinajes é innumerables objetos más; todos con sus precios fijados.

TASADOR AUTORIZADO



# BICICLETAS Y MOTOBICICLETAS

# PEUGEOT



El Gran Premio de Pascuas corrido en París, en el Velódromo  
PARQUE DE LOS PRÍNCIPES, ha sido ganado por

Jacquelin, 1.º y Ellegaard, 2.º

CARRERA DE TANDEMS.—1.º Jacquelin-Van den Born.

» INTERNACIONAL.—1.º Domain.

» SCRATCH.—1.º Gougoltz (*Velodromo Buffalo*).

TODOS SOBRE BICICLETA **PEUGEOT**

REPRESENTANTE, **JULIÁN LOZANO**

SOCIEDAD EN COMANDITA

89, ALCALÁ, 89, MADRID