



HERALDO DEL SPORT

Año 1. Sábado 24 Mayo 1902.

Núm. 13.

SUMARIO

La disciplina en las sociedades ciclistas.	Sección oficial.
Regeneración.	
Estafeta de provincias.—Barcelona, Vizcaya.	Gran Premio de la U. V. E.
Extranjero.—Francia.	Ultima hora.
Sección de noticias.	Variedades.
Correspondencia particular	

Precios de cada trimestre de suscripción:

Madrid....	2 pesetas.
Provincias..	2,50 pesetas.
Extranjero....	3 francos.

Número suelto, 20 céntimos.

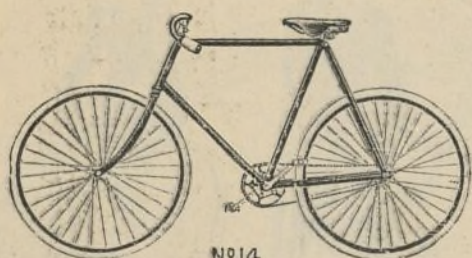
FRANCISCO LOZANO

PASEO DE RECOLETOS, 14, MADRID

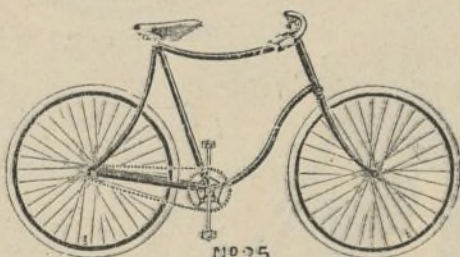
El almacén de Velocípedos más antiguo de España.

Ultimos modelos de la acreditada marca

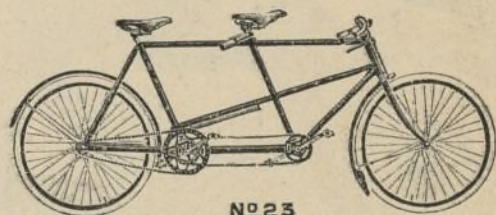
TRIUMPH



Nº 14
SPECIAL



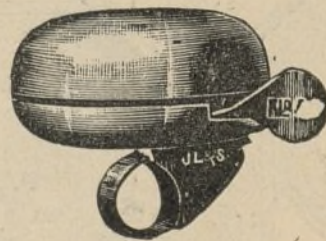
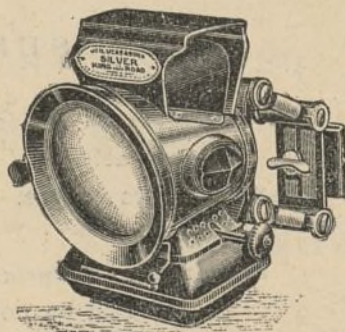
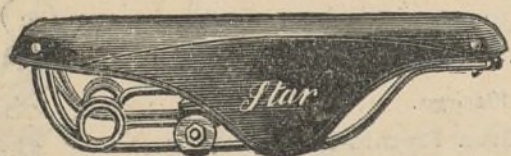
Nº 25



Nº 23

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

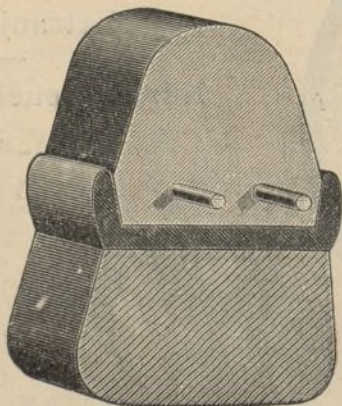
GRAN SURTIDO DE ACCESORIOS.—PRECIOS ECONÓMICOS



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

HERALDO DEL SPORT

PUBLICACION SEMANAL

CICLISMO, AUTOMOVILISMO, FOOT-BALL, ESGRIMA, YACHTING, HIPICA, ETC., ETC.



S. M. el Rey D. Alfonso XIII,

Fot. Segura

Presidente Honorario de la Unión Velocipédica Española.

LA DISCIPLINA EN LAS SOCIEDADES CICLISTAS

Reconociendo que la unión es la base y fundamento de toda institución, entendemos asimismo como la condición más indispensable para la prosperidad y buena marcha de toda Sociedad, la más absoluta disciplina en los asociados.

Sin disciplina, sin que la voz y las órdenes del Presidente sean respetadas y acatadas, no es posible la marcha ordenada de una Sociedad.

Los que ya somos veteranos en el Sport, al notar la reacción que en pro del velocipedismo se observa desde hace algún tiempo, notamos también que las costumbres y el modo de ser del ciclista moderno difieren bastante de las que observaban los antepasados.

Hoy se nota más abnegación y más humildad; en una palabra, el ciclista sabe perfectamente que en la unión tiene toda su fuerza y en la disciplina todo el porvenir de la Sociedad á que se halla adherido.

Se hace cargo que el ser socio no estriba sólo en hacer ostentación de las insignias de tal, sino que desde el momento en que entra á formar parte de un Club, á él se pertenece no sólo en sus derechos, sino también en sus deberes. Que éstos representan muchas veces verdaderos sacrificios, es innegable; pero ante la persuasión de que la Sociedad lo exige y los necesita, los cumple con verdadera abnegación.

El que así no lo hace, ni ama á la Sociedad ni aprecia á sus consocios, pudiendo decirse que es un elemento más perjudicial que beneficioso, puesto que teniendo los mismos derechos que los demás, es nulo en cuanto á los deberes. Felizmente estos elementos van siendo cada día más escasos.

Nos han sugerido las anteriores observaciones honrosos detalles observados en fiestas ciclistas recientemente celebradas, en las que se ha puesto á prueba la fuerza de voluntad del elemento velocipedista con un éxito muy superior á todo lo previsto.

Y no es que ni remotamente pensemos que el ciclista de hoy sea de diferente naturaleza que el de hace seis ú ocho años, nada de eso; pero, en conciencia, reconocemos que las costumbres, hijas tal vez de los desengaños, se han modificado en gran manera.

Se han acortado las distancias entre las Sociedades afines; han desaparecido los pugilatos y luchas fraticidas que tanto y tanto perjudicaron al Sport; se va principiando por la prensa profesional, y por fin, justo es reconocerlo, siquiera sea en honor de los de arriba, se han suavizado tanto las relaciones entre las diferentes clases de la sociedad, que hoy es común ver reunidos en el más amigable consorcio al hijo del más encopetado aristócrata y al más humilde estudiante, habiendo, por tanto, desaparecido aquel antagonismo de clases que antes existía aun dentro de una misma Sociedad.

Si á esto unimos el hermoso ejemplo que los Presi-

dentos de las Sociedades hoy existentes vienen dando á los asociados, sacrificándose en todos los terrenos y siendo los primeros en acudir adonde la necesidad lo exige, no hay más remedio que reconocer que nada de extraño tiene que el Cuerpo ciclista se haya convencido de que la unión y la disciplina son su sostén y la base del desenvolvimiento de su sport.

La «Unión Velocipédica Española» con su potente y rápido desarrollo por un lado, y «El Pedal Madrileño» poniendo en línea 60 Jurados en la carrera de 100 ks., son pruebas palpables de irrecusable veracidad de que la unión y la disciplina son virtudes que arraigan cada día más en el ciclista español.

A contribuir á que aumenten dedicaremos sin cesar todos nuestros esfuerzos, en la convicción de que con ello prestaremos á la causa un eficaz y provechoso servicio.

Regeneración.

El popular diario *El Imparcial*, en su artículo de fondo correspondiente al día 22, viene rompiendo lanzas en pro de las corridas de toros, declarándolas, no sólo fiesta nacional, sino diversión amena, culta, instructiva y hasta higiénica.

Nada diríamos de ello si no se adivinasen en tal artículo alusiones algo mortificantes para los sports que esta Revista defiende.

Adelante, distinguido colega; venga otro artículo encomiástico de las verbenas, y no dude que España se regenerará, ¡ya lo creo que se regenerará!

¡Ah! Reconocemos que es cierto que las corridas de toros separan al obrero de las tabernas; pero... ¿no será á causa de que el vino se lo llevan á la Plaza?

Bien dijo el poeta:

Todo es según del color
Del cristal con que se mira.

Sección oficial

Uniforme, correa y armamento que ha de usar la Sección de ciclistas de la Guardia civil.

TRAJE DE INVIERNO

Guerrera sin entallar de paño azul tina, cruzada con dos hileras de botones, bocamangas de grana y cuello del mismo color, vuelto y holgado, alto, para abrigo, con trabillas y las cifras G. C., bordadas en blanco y de cinco centímetros de altura.—Jersey de punto de lana azul tina.—Pantalón corto del paño reglamentario del Cuerpo; en la parte inferior puños holgados, para que abrochados

en las corvas quede caído en forma de bombacho.—Polaina corta de lana azul con trabilla.—Gorra forma de plato de paño azul tina con visera vuelta; franja blanca de dos centímetros de anchura en su parte circular inferior, y en la superior y parte anterior la cifra del Cuerpo en metal blanco.—Brodequines de becerro blanco mate reforzados por los lados y engrasados.

TRAJE DE VERANO

Guerrera holgada de tela de algodón azul tina sin brillo, con cuello vuelto algo descotado y encarnado con las cifras del Cuerpo en metal blanco en sus extremos; bocamangas de grana, doble hilera de siete botones, abrochándose á los de cada costado todos los ojales del mismo, quedando vuelta hasta abajo y completamente abierta menos el corchete del cuello.—Jersey de punto de lana azul tina igual al de invierno, pero más ligero.—Pantalón corto de igual tela que la guerrera y en la misma forma que los de invierno.—Polaina corta de la misma tela que el traje y con trabilla.—Armadura de gorra con visera, con doble funda y cogotera de piqué blanco.—Brodequines engrasados.

CORREAJE

Cinturón de cuero negro, de 25 milímetros de ancho con hebilla, funda de cuero negro para el revólver, cartuchera para doce cartuchos y tahalí para el cuchillo.

ARMAMENTO

Revólver Smith español perfeccionado, de nueve milímetros, y cuchillo de monte afilado.

Madrid, 9 de Mayo de 1902.—WEYLER.

Estateta de provincias.

BARCELONA

El 15 del corriente celebró sesión el Comité Central de la «Unión Velocipédica Española».

Se dió cuenta del despacho ordinario, entre el que merece citarse la R. O. y oficio de la Mayordomía é Intendencia de Palacio, referente á la concesión del Gran Premio de 750 pesetas otorgadas por S. M. el Rey D. Alfonso XIII, á quien se expresaron la profunda gratitud del Comité Central y el de la «Unión».

Se autorizó el nombramiento de D. Idamor Moreno, Cónsul de Madrid, persona entusiasta, activa, entendida y muy estimada entre los ciclistas madrileños, y Vicecónsules en Barcelona á D. Pedro Pujol y D. Bartolomé Cusidó.

Se estudió, por último, todo lo referente á la carrera Gran Premio, ultimándose todos los detalles referentes á la misma.

EL CORRESPONSAL.

VIZCAYA

En el expreso del lunes llegaron á Bilbao los individuos del «Team Vizcaya», que en encarnizada lid ha conse-

guido brillantemente el triunfo del campeonato de España representado por la hermosa copa, regalo del Ayuntamiento de Madrid.

Con el premio de la victoria, llegó el domingo el capitán Sr. Astorquia.

Han quedado en la corte para presenciar las fiestas, los campeones Sres. Careaga, Ewans y Arana (D. Amado).

En la estación esperaban á los triunfadores los socios del «Bilbao Foot-ball Club» y «Athletic Club», amigos particulares de los victoriosos, la mayoría de los aficionados al sport del «foot-ball», gran número de curiosos y la banda de música de Santa Cecilia.

Al apearse del tren se dispararon multitud de cohetes, se dieron vivas á Bilbao, y la banda ejecutó un paso doble.

Entre general alegría dirigiéronse los aguerridos luchadores al domicilio social que el «Athletic Club» tiene en la Calle Nueva, y allí se repitieron las manifestaciones de entusiasmo al ejecutar la banda el *Guernikako Arbola*.

Para la misma tarde del lunes había preparado un «macht» en Lamiaco entre un «Team» designado por el «Athletic Club», y otro dispuesto por los oficiales y marinería de la escuadra inglesa.

El «Team», formado por españoles, aunque algunos de sus individuos han llegado visiblemente cansados, no ha hecho objeción alguna para corresponder á la deferencia de los ingleses.

Componen el «Team» los siguientes señores:

Goal-Keeper.—A. Acha.

Backs.—Mills y Astorquia.

Half-backs.—L. Silva, P. Iraolagoitia, y Basterrechea.

Forwards.—Goiri, Sota, Azkue, R. Silva y R. Ibáñez de Aldecoa.

El partido estaba señalado para el caso de que el tiempo lo consintiese.

* *

Brevemente se celebrará un banquete en honor de los bravos vencedores de Madrid.

Gran Premio de la Unión Velocipédica Española.

Conforme estaba anunciado, el lunes 19 de los corrientes se celebró esta carrera en la carretera de Barcelona á Ribas, desde el k. 17 (inmediaciones de Mollet) al 67 (afueras de Vich) y regreso al punto de partida.

Esta carrera, organizada en cumplimiento de los Estatutos, había sido aplazada para dicho día 19 con objeto de celebrar la jura y mayoría de edad de Su Majestad el Rey D. Alfonso XIII (q. D. g.); Presidente Honorario y Alto Protector de la Federación ciclista.

Desde el punto de la salida (65 mts. sobre el nivel del mar) la carretera va en sentido ascendente hasta el k. 57, inmediaciones de Tona; las cuestas más pronunciadas se encuentran en el k. 20, en el 30, en el 36 y desde el 45 al 57, y muy especialmente estos dos últimos kilómetros; el k. 57 está enclavado 563 mts. sobre el nivel del mar, unos 500 mts. de diferencia del punto de salida.

La salida.

A las siete menos cinco minutos estaban colocados en línea los siguientes corredores: D. Francisco Abadal, D. Amadeo Juncosa, D. Salvador Seguí, D. Ricardo Gómez, D. Juan Durán, D. Amador Guerra, D. Rafael Escoda, D. Ramón Burgada, D. Bautista Modolell, don Emilio Marcel, D. Miguel Bayona-Pekín (tandem), don José Tost, D. Ramón Prat, D. Matías Carme, D. Tomás Penalva, D. Alvaro Batanero y D. Bartolomé Cusidó.

No comparecieron, á pesar de estar inscriptos, don Clemente Fabian y D. Miguel Vidal.

El Jurado, compuesto de los Sres. D. Buenaventura Pollés, Presidente de la «Unión»; D. Mario Lletget, Tesorero, y D. Miguel Balart.

A las siete en punto el Sr. Pollés dió la salida, partiendo todos los corredores formando vistoso grupo, desapareciendo al poco rato en las sinuosidades de la carretera.

En el viraje.

A las ocho y media se constituyó en las inmediaciones de Vich (kilómetro 67) el Jurado de viraje, que lo componían los Sres. D. Isidoro de Salazar, D. Enrique de Sorarrain y D. Narciso Masferrer, Secretario, Vicetesorero y Vicepresidente respectivamente del Comité central de la «Unión».

El orden de llegada de los corredores al viraje fue el siguiente:

- 1.º Penalva, en 2 h. 3 m.
- 2.º Seguí, en 2 h. 3 m. 30 s.
- 3.º Durán, en 2 h. 6 m.
- 4.º Marcel, en 2 h. 7 m.
- 5.º Bayona-Pekín, en 2 h. 12 m.
- 6.º Abadal, en 2 h. 13 m. 15 s.
- 7.º Batanero, en 2 h. 19 m.
- 8.º Burgada, en 2 h. 19 m. 30 s.
- 9.º Escoda, en 2 h. 19 m. 45 s.
- 10.º Juncosa, en 2 h. 24 m.
- 11.º Prat, en 2 h. 29 m.
- 12.º Tost, en 2 h. 46 m.
- 13.º Guerra, en 3 h. 25 m.
- 14.º Modelell, en 3 h. 37 m.

Penalva se apeó de la máquina, firmó el acta y solicitó con gran premura su bicicleta de recambio, después de rechazar los alimentos y bebidas que le ofreció el Jurado.

Seguí, Durán, Bayona-Pekín, y Abadal, llegaron bastante frescos; no así Marcel y los demás corredores, que demostraban alguna fatiga. El que más se detuvo de entre el grupo de los primeros fue Juncosa, á causa de haber sufrido algunas heridas de escasa consideración en las piernas.

A Abadal se le reventaron por dos veces seguidas los neumáticos.

Aparte de los individuos del Jurado ya citados, prestaron valiosos auxilios á los corredores, la distin-

guida esposa del Sr. Sorarrain, que preparó los alimentos y bebidas para los corredores, y el Sr. Peña (D. Calixto), que les ayudaba á apearse y á volver á montar para regresar al lugar de la salida.

En el viraje había crecido número de espectadores, haciendo diversos comentarios acerca del resultado de la carrera.

En la primera parte de la carrera se retiraron don Ricardo Gómez, por averías en la máquina, D. Matías Carme y D. Bartolomé Cusidó.

D. Amador Guerra y D. Bautista Modolell dieron en Vich por terminada su carrera.

La llegada.

A las once menos minutos llegó á la meta D. Tomás Penalva, de Valencia, empleando en recorrer los 100 kilómetros 3 h. 42 m. 30 s.

El Sr. Penalva fue objeto de una gran ovación por parte del numeroso público, ciclistas y vecinos de Mollet, que se habían aglomerado junto al kilómetro 17, donde estaba situado el Jurado.

Los demás corredores fueron llegando por el siguiente orden:

- 2.º D. Salvador Seguí, en 3 h. 59 m. 30 s.
- 3.º D. Miguel Bayona-Pekín (tandem), en 3 h. 59 m. 50 s. y $\frac{2}{5}$ de id.
- 4.º D. Francisco Abadal, en 4 h. 6 m. 55 s.
- 5.º D. Alvaro Batanero (Madrid), en 4 h. 10 m.
- 6.º D. Rafael Escoda, en 4 h. 25 m. 30 s.
- 7.º D. Ramón Burgada, en 4 h. 30 m. 45 s.
- 8.º D. Emilio Marcel, en 4 h. 32 m. 45 s.
- 9.º D. Amadeo Juncosa, en 4 h. 42 m. 30 s.
- 10.º D. Ramón Tost, en 4 h. 53 m.
- 11.º D. José Tost, en 5 h. 30 m.

* EXTRANJERO *

FRANCIA**Ciclismo.**

¿Hasta dónde se llegará? ¿Cuál será el límite de la velocidad? No lo sabemos; no nos atrevemos á predecirlo. Después de los tiempos maravillosos que constan en el cuadro de records publicado en uno de nuestros números anteriores, vino Robl, el campeón del mundo, á rebajarlos. Cuando creíamos que ya no era posible hacer más, viene la lucha entre Tom Linton y Robl, y los dos vuelven á anular los tiempos últimos, y posteriormente, en la última de las jornadas que describimos á continuación, Robl pulveriza materialmente todos los records del mundo y queda dueño de la situación á una altura maravillosa.

Es tal la cantidad y diversidad de las ideas que se nos ocurren, que temiendo que el agolpamiento que se produzca para su expresión confunda á nuestros lectores, preferimos detallarles ordenadamente los inci-

dentes y resultados de cada una de las jornadas, y dejar á cada uno con la confusión que le produzcan sus propias reflexiones.

Primera jornada: 4 de Mayo.

80 KILÓMETROS CON ENTRENADORES

- 1.º Tom Linton en 1 h. 9 m. 50 s. $\frac{1}{5}$.
- 2.º Elkes, á vuelta y media (1 kilómetro).
- 3.º Robl, á dos vueltas y media (1.500 metros).
- 4.º Bouhours, á catorce vueltas (9 ks. 333 mts.)

Se ponen en línea los cuatro corredores, y Tom Linton, que ha arrancado muy bien, es cogido al paso por la motocicleta de Marius Thé (á cuya sola motocicleta ha confiado todo su entrenamiento), se coloca á la cabeza y tiene bien pronto 100 mts. de ventaja sobre Elkes, quien precede á su vez por 40 mts. á Robl, cerrando la marcha Bouhours á 100 mts. del alemán.

Tom Linton marcha muy bien, empleando 33 s. por vuelta, lo que da una velocidad de 72,729 ks. por hora, tan bien, que á la octava vuelta dobla á Bouhours tan rápidamente como si la pista no tuviese más que 300 metros.

Mientras tanto, Robl se ha acercado á Harry Elkes, y después de una buena lucha, le pasa y le deja. Tom Linton, que va cada vez más deprisa, bate el record de los 5 ks., empleando 4 m. 33 s. $\frac{2}{5}$ en lugar de 4 m. 40 s. de Baugé. Bouhours va bastante despacio y queda doblado por Robl y después por Elkes, que, sin embargo, pierde terreno sobre los dos primeros, pues á pesar de ir él pidiendo más tren, su tandem no puede dar mayor velocidad.

La marcha vertiginosa de Linton detrás de una sencilla motocicleta provista, es verdad, de unas velas de lienzo, que abrigan perfectamente al corredor, y conducida admirablemente por Marius Thé, despierta un entusiasmo extraordinario en el público, entusiasmo que se convierte en una salva de aplausos cuando el inglés, aproximándose al americano Elkes, le dobla, le pasa, bate el record de los 10 ks., empleando 8 m. 47 s. $\frac{1}{5}$ y dobla á Bouhours por la segunda vez.

Elkes, mal servido en un cambio por sus entrenadores, es doblado igualmente por Robl, quien, á su vez, se ve amenazado por Linton, que carga sobre él, se coloca á 100 mts. detrás del alemán, y progresivamente y siempre á 33 s. por vuelta va acortando la distancia que los separa, y al llegar al 17 k. se encuentra junto á él. Inmediatamente Linton da el asalto al alemán, pero éste, con su proverbial coraje, resiste y hace tirar en el pequeño viraje á Tom Linton, que, viendo frustrado su intento, se coloca detrás de su adversario, aunque no por mucho tiempo, pues al llegar á la recta opuesta Tom Linton vuelve al asalto, y siendo esta vez más decisivo, pasa como una tromba, deja á Robl doblado, establece distancia entre los dos y sigue con su velocidad á la conquista de una segunda vuelta.

Cubre las diez millas en 13 m. 57 s. $\frac{2}{5}$, y los 20 kilómetros en 17 m. 13 s. $\frac{2}{5}$. Al 20 k. Robl está á vuelta y cuarto, Elkes á tres vueltas y Bouhours á seis vueltas. Esto puede dar mejor idea que nada de la velocidad de Linton.

Pero he aquí que las peripecias de esta gran batalla van haciéndose más emocionantes, pues Elkes, cuyos tandems marchan ahora bien, va recobrando su terreno sobre Linton, y Robl, defendiéndose á la desesperada, sostiene su distancia sobre el americano.

Mientras tanto, Tom Linton bate el record de los 30 ks. por cerca de 1 minuto, pues los hace en 25 minutos 44 s. $\frac{1}{5}$ en lugar de 26 m. 43 s. de Robl, y las 20 millas en 27 m. 34 s. $\frac{2}{5}$, en lugar de 29 m. 33 s.

35,020 ks. en 30 ms.

ha cubierto Linton, ó sea velocidad de 70 por hora.

Es muy curioso recordar en estas circunstancias que en 1892 el record de la hora estaba fijado aproximadamente en 35 ks. En diez años se ha doblado la velocidad.

Tom Linton, sin el menor desfallecimiento, sigue su marcha triunfal animado por los aplausos del público, y cubre los 40 ks. en 34 m. 53 s. $\frac{4}{5}$ (record Robl, 35 m. 37 s.)

Tom Linton, que se sonríe cada vez que pasa delante de la tribuna oficial, se acerca por segunda vez á Robl, y, alcanzándole en la entrada del viraje pequeño, le pasa y le vuelve á despegar. Pero apenas le ha tomado 20 metros, cuando al llegar á la recta opuesta se levanta sobre su bicicleta con un gesto de desesperación por haber estallado uno de sus neumáticos, y aunque se presenta inmediatamente un amigo suyo con una máquina de repuesto, no puede evitarle el que, antes que pueda ponerse otra vez en toda su marcha, haya perdido una vuelta mas 600 metros más, lo que deja reducida su distancia de ventaja sobre Robl á unos 60 metros. Pero, á partir del momento en que se pone en plena acción, ya no vuelve á ganarle el alemán un solo metro, sino que, por el contrario, va aumentando la velocidad y batiendo los records, pues cubre las 30 millas en 42 m. 33 s. $\frac{2}{5}$ (record Stinson, 44 m. 49 s.) y los 50 ks. en 44 m. 9 s. $\frac{5}{5}$ (anterior record, 44 m. 28 segundos $\frac{4}{5}$).

Mientras tanto, Robl sigue detrás á unos 50 metros; Elkes á dos vueltas y Bouhours á seis vueltas.

No queremos seguir molestando á nuestros lectores con el relato de todos los incidentes, tanto de esta jornada como de las dos que van á continuación.

Dichos incidentes son muy interesantes, es cierto; pero de tanto como los tendríamos que repetir, se haría insustancial y fastidiosa la lectura.

Así, pues, tanto por esta razón como por dejar sitio en nuestras columnas para otros asuntos que nos lo reclaman, vamos á seguir nuestro relato con más concisión, casi como un esquema telegráfico.

Robl pasa á Linton y cubre los 60 ks. en 52 m. 47 segundos $\frac{4}{5}$ (record Robl, 53 m. 28 s.) y las 50 millas en 56 m. 35 s. (record Stinson, 49 m. 43 s. $\frac{2}{5}$).

Tom Linton pasa á Robl y cubre

68,410 ks. en la hora.

Mientras tanto Robl, al enterarse de que le han arrebatado el record de la hora, separa una mano del guía para enjugarse los ojos. Ha cubierto en los 60 minutos 68 ks. 300 mts., batiendo él mismo su propio record.

Elkes ha cubierto 67 ks. 333 ms. y Bouhours 60 ks.

Tom Linton cubre los 70 ks. en 1 h. 1 m. 27 s. (record Robl, 1 h. 2 m. 22 s. $\frac{4}{5}$).

Elkes, cuyos tandems marchan ahora bien, alcanza á Robl, que se halla completamente abatido, le pasa y sigue su velocidad con intención de recobrar la única vuelta que Robl le lleva de delantera, cosa que le resulta fácil, pues habiendo sufrido avería el tandem de Robl, al quedarse éste sin entrenamientos, ve á Elkes que le toma el segundo puesto justamente en el final de la carrera.

Suena la campana. Tom Linton, que hace su última vuelta en 32 s. $\frac{2}{5}$, cubre los 80 ks. en 1 h. 9 m. 50 s. $\frac{3}{5}$. (record Robl 1 h. 11 m. 23 s.); abandona la motocicleta al pisar la cinta roja y sigue media vuelta más para completar las 50 millas, cuyo record bate empleando 1 h. 10 m. 19 s. $\frac{2}{5}$ (record Robl, 1 h. 11 m. 44 s.).

Elkes entra segundo á vuelta y media; Robl á una vuelta del americano ó sea á dos vueltas y media de Linton, y Bouhours á 14 vueltas del primero.

Segunda jornada: 11 de Mayo.

CARRERA DE LA HORA

- 1.º Tom Linton, 71 kilómetros 660 metros.
- 2.º Th. Robl, 70 kilómetros 333 metros.
- 3.º Elkes, 62 kilómetros 666 metros.
- 4.º Taylor, 57 kilómetros 333 metros.

Al disparo que sirve de señal arrancan los corredores. Taylor más deprisa que ninguno; pero Elkes, que es el que mejor ha cogido su entrenamiento, al llevar una vuelta va 30 ms. delante de Linton. Después vienen sucesivamente Taylor, Robl y Dickentmann.

Desde la segunda vuelta la velocidad es grandísima. Elkes y Linton van distanciándose de los demás; Robl, y luego Dickentmann, pasan á Taylor.

Elkes bate el record de los 2 ks. empleando 2 minutos 1 s. $\frac{3}{5}$, en lugar de 2 m. 2 s. $\frac{2}{5}$ de Baugé, y después los 5 ks. en 4 m. 31 s. $\frac{4}{5}$ (record Linton, 4 m. 33 segundos $\frac{2}{5}$).

Al 5.º minuto Linton y minutos después Robl, pasan á Elkes, habiendo ya doblado á Taylor, y luego, al 8.º minuto, Dickentmann queda doblado también.

Linton cubre los 10 ks. en 8 m. 36 s. $\frac{4}{5}$ (anterior record, 8 m. 47 s. $\frac{1}{5}$).

Robl se decide á atacar á Linton, y cubriendo una vuelta en 32 s. justos, lo que da una velocidad de 75 por hora, llega á su altura en la entrada del pequeño viraje. Linton, detrás de su motocicleta, resiste con valiente energía, y después de haber ido dos vueltas enteras entrenadores y corredores codo con codo, tomando los virajes con sin igual audacia, tiene Robl que desistir y dejar que siga á la cabeza Linton.

Elkes, que va á 150 ms. detrás, por avería de su tandem se ve privado de entrenadores, y aunque con un gran coraje quiere conservar su velocidad, no puede impedir el perder dos vueltas.

Tom Linton cubre los 20 ks. en 16 m. 43 s. $\frac{4}{5}$ (anterior record suyo, 16 m. 44 s. $\frac{1}{5}$).

Al 18.º minuto Linton y Robl doblan á Dickentmann.

Linton marcha en este momento á una velocidad asombrosa, cubriendo una vuelta en 31 s. $\frac{1}{5}$ y la siguiente en 31 s. $\frac{3}{5}$, haciendo, por tanto, el 26.º kilómetro en 47 s. $\frac{1}{5}$, lo que bate por 2 s. justos el record de Bouhours y representa una velocidad de 76 ks. 300 metros por hora.

La velocidad es tan grande, que por dos veces se despega más de un metro Robl de su equipo, viéndose obligado á agarrarse rabiosamente á su guía para pegarse á la rueda de atrás de sus entrenadores.

Linton, mientras tanto, emplea en cada vuelta 31 segundos $\frac{2}{5}$ y 31 s. $\frac{3}{5}$, y cubre los 30 ks. en 24 m. 40 segundos (anterior record suyo, 25 m. 44 s. $\frac{1}{5}$).

Elkes se ve reducido á la impotencia otra vez por nueva avería de sus tandems, y, por más que quiere evitarlo, pierde dos vueltas más.

En esto á Robl le estalla uno de los neumáticos de su bicicleta, y por más que le presentan en seguida otra máquina, pierde dos vueltas y media antes de que pueda colocarse detrás de sus entrenadores.

36'600 kilómetros en 30 minutos

cubre Linton (anterior record, 35 ks. 20 ms.), lo que representa una velocidad de 73 ks. 200 ms. por hora.

Hace los 40 ks. en 32 m. 46 s. $\frac{4}{5}$ (último record suyo, 34 m. 53 s. $\frac{4}{5}$).

Robl va segundo, á 3 vueltas; Dickentmann, tercero, muy cerca de Robl; Elkes, cuarto, y Taylor, quinto.

Linton cubre los 50 ks. en 41 m. 10 s. $\frac{3}{5}$ (record suyo, 44 m. 9 s. $\frac{3}{5}$).

El holandés no pierde ni una pulgada de terreno, lo mismo que Elkes y Robl.

De repente se oye un grito general de espanto. Al tandem que va entrenando á Dickentmann, al salir del pequeño viraje, le estalla el neumático de la rueda delantera, y haciéndose imposible su dirección, con más rapidez que el pensamiento van á estrellarse entrenadores y corredor contra la balastrada. Al primer grito de espanto sigue inmediatamente otro, pues cuando están en el suelo el tandem, la bicicleta y los hombres, llegan los demás entrenadores y corredores á paso de

tren rápido. Todos pasan milagrosamente, y entonces se levantan los tres hombres, pareciendo el más lastimado Dickentmann, no impidiéndole esto que al dirigirse á su cabina se informe de la clasificación que le correspondía en el momento de su caída. Un guardia de la paz, que se hallaba en la línea de la balastrada, ha recibido de lleno la bicicleta despedida de Dickentmann y le ha ocasionado la fractura de la pierna derecha.

Los demás corredores quedan muy impresionados con la caída.

Elkes vuelve á quedarse sin entrenamiento.

Linton, que, como todos, va un poco más despacio, cubre los 60 ks. en 49 m. 48 s. $\frac{4}{5}$ (anterior record, 52 minutos 47 s. $\frac{1}{5}$).

Cuatro vueltas antes del final, Linton tiene que despegarse rápidamente de su motocicleta por haber tenido éste varios *ratés* seguidos, y sigue corriendo solo, siendo pasado por Robl.

Cubre Linton los 70 ks. en 58 m. 36 s. (anterior record, 1 h. 2 m. 22 s. $\frac{4}{5}$).

Cuando suena el disparo que sirve de señal,

71,660 ks. en la hora

ha cubierto Linton. Llega Robl segundo, á vuelta y media; Elkes, tercero, con 62 ks. 666 ms., y Taylor, cuarto, con 57 ks. 333 ms.

Tercera jornada: 13 de Mayo.

CARRERA DE LA HORA

- 1.º Robl, 72 kilómetros 560 metros.
- 2.º Linton, 64 kilómetros.
- 3.º Elkes, 58 kilómetros 300 metros.

Los incidentes de esta tercera jornada vienen á ser los mismos de las dos anteriores. Elkes sigue con su mala suerte, quedándose á cada momento sin entrenadores por avería de los tandems, inspirando compasión á los espectadores, hasta tal punto que Jacquelin, que se hallaba presenciando las carreras como tal, no pudiendo contenerse, se lanzó á la pista en su bicicleta dispuesto á entrenarle.

Linton siguió primero durante toda la carrera, á pesar de la lucha encarnizada entablada entre él y Robl; pero al llegar á los 60 ks. cubiertos en 49 minutos 15 s. $\frac{4}{5}$ (último record suyo, 49 m. 48 s. $\frac{4}{5}$), la motocicleta de Marius Thé, que le entrenaba, queda completamente parada, y esto da lugar á que Robl le tome el primer puesto.

A continuación publicamos el cuadro de los records que quedan establecidos á partir de este día:

Kilómetros con entrenadores.

1 ks.	1 m. 47 s. $\frac{1}{5}$	Tom Linton.	11 de Mayo 1902.
2 —	2 m. 1 s. $\frac{3}{5}$	Elkes.	—
3 —	2 m. 51 s. $\frac{1}{5}$	—	—
4 —	3 m. 41 s. $\frac{1}{5}$	—	—

5 —	4 m. 30 s. $\frac{4}{5}$	Tom Linton.	13 de Mayo 1902.
6 —	5 m. 20 s. $\frac{1}{5}$	—	—
7 —	6 m. 9 s. $\frac{1}{5}$	—	—
8 —	6 m. 58 s. $\frac{1}{5}$	—	—
9 —	7 m. 47 s. $\frac{1}{5}$	—	—
10 —	8 m. 36 s. $\frac{3}{5}$	—	—
15 —	12 m. 42 s. $\frac{1}{5}$	—	—
20 —	16 m. 43 s. $\frac{4}{5}$	—	11 de Mayo 1902.
25 —	20 m. 43 s.	—	—
30 —	24 m. 40 s.	—	—
35 —	28 m. 41 s. $\frac{3}{5}$	—	—
40 —	33 m. 46 s. $\frac{4}{5}$	—	—
45 —	36 m. 54 s. $\frac{1}{5}$	—	—
50 —	41 m. 7 s. $\frac{2}{5}$	—	13 de Mayo 1902.
55 —	45 m. 8 s. $\frac{3}{5}$	—	—
60 —	49 m. 15 s. $\frac{2}{5}$	—	—
65 —	53 m. 46 s. $\frac{2}{5}$	Robl.	—
70 —	57 m. 55 s. $\frac{1}{5}$	—	—

Millas con entrenadores.

10 millas,	13 m. 36 s.	»	Tom Linton.	11 Mayo 1902.
20 —	26 m. 25 s. $\frac{2}{5}$	—	—	—
30 —	35 m. 5 s. $\frac{1}{5}$	—	—	—
40 —	53 m. 30 s. $\frac{4}{5}$	—	—	—

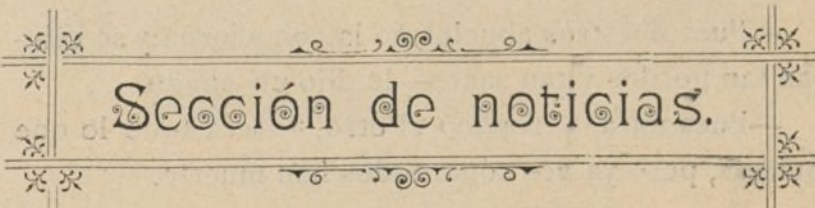
Tiempo con entrenadores.

1/2 hora	36 ks. 600	Tom Linton,	11 de Mayo de 1902.
1 —	72 ks. 560	Robl.	13



Mañana celebrarán varios ciclistas muy conocidos, pertenecientes á varias Sociedades, una excursión por todo el día al Real Sitio de Aranjuez.

La salida será á las seis de la mañana. El punto de reunión para la partida se ha señalado la Puerta de Alcalá.



Le ha sido concedida la medalla de oro de la Cruz Roja, al distinguido ciclista D. Gabriel de Manzanedo. Nuestra enhorabuena.

Hemos recibido un atento B. L. M. del Presidente de «El Pedal Madrileño», D. Miguel Muñoz, en el que nos rue-

ga que en nombre de la Sociedad que representa, demos las gracias á todos los ciclistas que, sin pertenecer al Pedal, han contribuido al mayor esplendor de la Carrera Nacional de 100 kilómetros, y muy particularmente á los distinguidos compañeros de Guadalajara, por lo bien que han desempeñado su cometido en el Jurado de vuelta.

Queda complacido el Sr. Muñoz.

* *

Por la carretera de Burgos á Madrid, marchaba hace unos días á bastante velocidad un automóvil, cuando estallando de pronto uno de los neumáticos, hizo que fuera á chocar contra un árbol, quedando destrozado por completo.

De los cuatro viajeros que lo ocupaban, resultaron con graves heridas los Sres. Conde Berberana y Marqués de Oria, y con leves lesiones los Sres. Colsa y Leviron.

* *

Ha sido distinguido con el nombramiento de Cónsul en Madrid de la primera región de la Unión Velocípédica Española, nuestro querido amigo el Vicepresidente de *El Pedal Madrileño*, D. Idamor Moreno.

Reciba sinceramente nuestra más cordial enhorabuena.

→ Variedades. ←

Una joven inglesa paseaba á caballo en Londres seguida de un jockey. La espiritual lady cae repentinamente del caballo á consecuencia de un bote de éste, y de una manera no muy agradable al pudor de la inglesa.

El jockey se apresura á auxiliar á su ama, que con una rapidez maravillosa volvió á montar y siguió su carrera.

Al regresar á casa, dijo al joven jockey refiriéndose á la caída:

—¿Has visto mi prontitud?

—Sí, señora; pero no sabía que se llamaba así — respondió candidamente el muchacho.

* *

—La gimnasia es un ejercicio que alarga la vida — decía cierto aficionado.

—Pues nuestros abuelos no la conocieron y se criaban tan gordos y tan sanos — le dijo un amigo.

—Pues mira — replicó el otro, — será todo lo que quieras, pero ya ves cómo todos han muerto.

Á JUANA

—¿Qué tienes, Juana,
que no te veo

como otras veces
por el paseo

en bicicleta;
tan bien que montas,
oyendo siempre
las frases tontas
que te dirigen
en tu camino
más de un gomoso
sietemesino?

¿Es que tu padre,
que es un veleta,
no quiere que uses
la bicicleta?

¿Es que tu madre,
buena señora,
también la ingrata
se opone ahora?

¿Es que en la máquina,
Juana querida,
tienes alguna
cosa torcida?

¿O es que *Chuchito*,
que es un melón,
aunque posea
tu corazón,
rabia de celos
(cosa muy justa),
y el que tu montes
ya le disgusta?
Nada me ocultes,
que yo deseo
verte, como antes,
por el paseo.

—Ni es por *Chuchito*,
ni por mi madre,
ni por la máquina,
ni por mi padre.

—¿Por qué no montas
si no es por eso?

—Pues, amiguito,
¡por un divieso!

FRAY CHIRIPAS.

Correspondencia particular.

A. B. C.—Principia usted bien, pero acaba de un modo muy deficiente. La idea es bonita. Procure usted arreglarlo y se le publicará.

F. P., *Valencia*.—Por correo carta.

N. A., *Valladolid*.—Aceptado su ofrecimiento. Queda usted nombrado corresponsal.

L. W., *Barcelona*.—No nos gusta molestar á nadie. La derrota, cuando es legal y justa, honra tanto al vencido como al vencedor. No somos regionalistas ni el Sport tampoco.

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

Teléfono 3.020.

Heraldo del Sport

PUBLICACIÓN SEMANAL

CICLISMO, AUTOMOVILISMO, FOOT-BALL, ESGRIMA, YACHTING, HÍPICA, ETC., ETC.

PRECIO DE LOS ANUNCIOS EN CADA NÚMERO

Octavo de plana. 2 pesetas.
Cuarto de plana. 3 »

Media plana. 5 pesetas.
Plana entera. 10 »

Publicándose el anuncio en todos los números correspondientes á un mes, trimestre, semestre ó año, se hace el descuento de 10, 15, 20 y 25 por 100 respectivamente.

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

SE VENDEN

TRICICLO AUTOMÓVIL CLEMENT

SEMINUEVO Y REFORMADO

y

TRES BICICLETAS DE ACREDITADAS MARCAS

Ventura de la Vega, 4, tienda.

J. Segura

FOTÓGRAFO

Rebaja del 20 por 100 á los ciclistas.

4, PUERTA DEL SOL, 4.



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

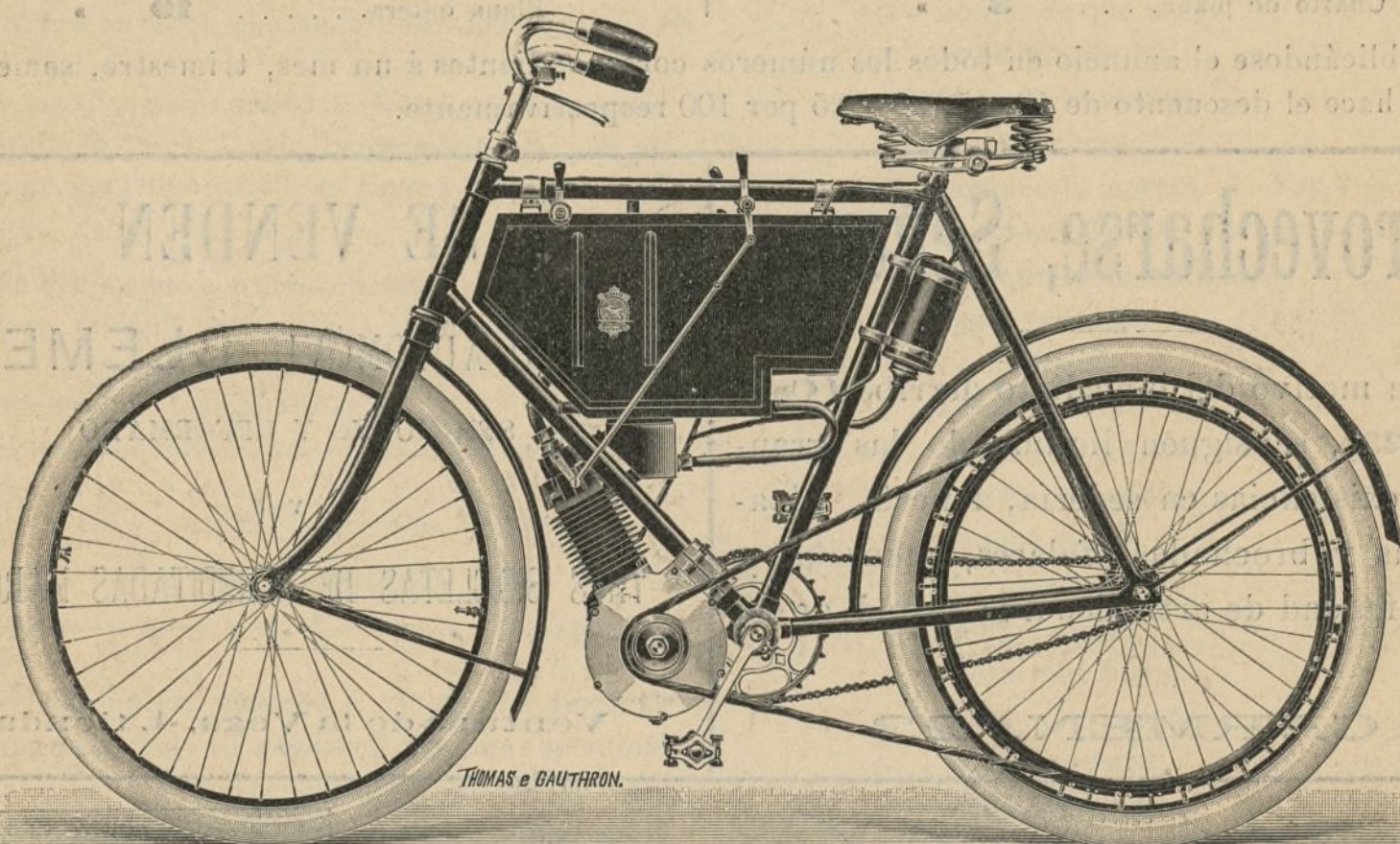
ALMUDENA, 2 (final de Mayor).

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 Gongoltz (*Velodromo Buffalo*).

TODOS SOBRE BICICLETA **PEUGEOT**

REPRESENTANTE, **JULIÁN LOZANO**

SOCIEDAD EN COMANDITA

89, ALCALÁ, 89, MADRID