

El Eco de Cartagena.

Año XXV.

DIARIO DE LA NOCHE.

NUM. 7167

Precios de suscripción.

CARTAGENA, un mes, 2 pesetas; tres meses, 6 id.—PROVINCIAS, tres meses, 750 id.—EXTRANJERO, tres meses, 11'25 id.
La suscripción empezará á contarse desde 1.º y 16 de cada mes.
Corresponsal en París para anuncios y reclamos, Mr. A. Lerette, 51 bis rue Sain-Anne.

Números sueltos 15 céntimos.
REDACCIÓN, MAYOR, 24.

MARTES 29 DE SEPTIEMBRE 1885.

Condiciones.

El pago será siempre adelantado y en metálico ó letras de fácil cobro.—La Redacción no responde de los anuncios, remitidos y comunicados, conserva el derecho de no publicar lo que recibe, salvo el caso de obligación legal.—No se devuelven los originales.

Anuncios á precios convencionales.—
ADMINISTRACIÓN, MAYOR, 24.

MODELO DE BARCOS.

—0—

Conclusión.

(Véase el número 7164 correspondiente al día 25 de Setiembre.)

Las primeras pruebas de este buque se hicieron en el río Clyde el 20 de Agosto.

Las máquinas son horizontales de alta y baja presión, trabajando á 120 libras de presión.

Hay dos pares de máquinas independientes, una para cada hélice; tienen cilindros de 26 y 46 pulgadas respectivamente, con 30 pulgadas de golpe.

Todos los ejes son de «Whitworths fluid compressed steel» Barras de conexión y de pistón son de acero Siemens. Las armazones de la máquina son de acero fundido, hechas por el «Steel Co. of Scotland.» El interior de los cilindros son de acero fluido compresado. Las válvulas todas son del sistema pistón.

Es el primer buque de S. M. B. que tiene todas las válvulas de este sistema.

Los condensadores son de bronce, cilíndricos y tienen 5.200 pies cuadrados de superficie.

Estas máquinas en su totalidad están construidas muy ligeramente para la fuerza que desarrollan pero como su máximo de fuerza pocas veces habrá que emplearla, pueden hacerse de esta manera, no así si fuese buque mercante, donde siempre trabajan á toda fuerza.

Las calderas son las usuales en la marina inglesa, con los tubos en el extremo de los hornos. Las cuatro calderas son de nueve pies de diámetro y 18 pies de largo, con tres hornos cada una, sistema Tex, teniendo un total de 200 pies de esparrilla.

Las válvulas de seguridad están graduadas á 120 libras. Las cámaras de hacer fuego se cierran herméticamente, y se le dá presión por cuatro ventiladores, dos en cada cámara. Toda la maquinaria está bajo la cubierta protectora y las calderas en dos compartimientos diferentes. En la prueba, con una presión en las cámaras de hacer fuego, de 1 1/2", el máximo de fuerza desarrollada fué de 3.700 caballos ó sea 18 y medio caballos por cada pie de esparrilla.

Las máquinas hacían 156 revoluciones y el buque hizo una marcha de 17'3 millas marítimas por hora, corriendo la milla y marcando por término medio tres mil doscientos caballos.

Desarrollando la fuerza máxima, puede aumentar la velocidad hasta más de 18 millas marítimas. Como las máquinas y calderas de este buque pesan poco más de 300 toneladas, no

se puede menos de considerar que el resultado es magnífico.

El Scout es mucho más pequeño y mucho menos costoso que el Iris y el Mercury; pero su armamento, bajo varios puntos de vista, es mucho más formidable, y su marcha será muy poco menos. Por el precio del Iris se pueden hacer cuatro Scouts.

Esto es un ejemplo de los adelantos que se hacen en buques de la marina de guerra y en la construcción de máquinas en los dos últimos años; y tanto el almirantazgo inglés como los constructores señores Thomson, deben estar de enhorabuena por los resultados.

Una gran parte de estos adelantos se deben á lo mucho más que desarrollan las máquinas por una tonelada de peso, que cuando se construyeron las máquinas del Iris.

Sus máquinas, que desarrollaron 7.500 caballos y pesaron 1.100 toneladas, fueron consideradas como el máximo de ligereza. En los contratos para los acorazados que ha dado el Gobierno hace poco, 40.500 caballos han sido garantizados que pesarán menos. Así es, que si el Iris hubiese tenido las ventajas como las del Scout, hubieran desarrollado 11.000 caballos. Las máquinas del Scout son horizontales, para tener todas las partes vitales bajo la superficie del agua.

Este tipo de buque indudablemente será un aumento grande en la marina de guerra, y es de la clase que muchos oficiales hace tiempo vienen reclamando; pequeño, ligero, fácil de manejar, y sobre todo barato y de pronta construcción, en manos de un comandante hábil podrá ponerse frente al más grande acorazado.

Representando solamente la décima parte del costo de un buque de primera, no dudamos que la nación que gaste su dinero en esta clase de buques, llevará la ventaja sobre las que lo empleen en buques grandes.

Este buque, bajo el punto de vista de no tener coraza, es endeble; pero tenemos entendido que sus constructores, con la experiencia que han adquirido en la construcción de éste y de los seis más que están haciendo actualmente, han hecho un estudio que cambiando el armamento, pueden colocar una cubierta protectora de acero de tres pulgadas de espesor encima de las máquinas y de las calderas.

Si esta idea se realiza en los buques futuros de esta clase, creemos será el tipo para la marina inglesa y también para la marina de los países extranjeros.

No podemos menos de congratular á los constructores del Scout por haber construido un tipo de buque que

no dejará de ser favorito entre los oficiales de arrojo.

Los constructores.

Jaime y Jorge Thomson han construido más de 200 vapores de primera clase.

Para la compañía «Cunard» solamente han construido 47 vapores, que hacen una totalidad en toneladas de 120.000, de caballos de fuerza sobre cien mil y de valor sobre tres millones y medio de libras esterlinas.

Para la compañía titulada «La Unión» vapores-correos del Cabo, han construido cuatro vapores; también para la compañía «Peninsular y Oriental» para la compañía «Hamburguesa-americana» para la compañía «Transatlántique» y «National» y para el gobierno inglés, han construido varios cañoneros, han suministrado máquinas para la fragata Esmeralda y tienen seis cruceros en construcción de 1.600 toneladas de desplazamiento y 4.000 caballos de fuerza, en totalidad 10 buques para el gobierno inglés.

De ordinario emplean unos 4.000 operarios; la extensión del terreno de la fábrica es de 58 acres; este es el terreno más grande en el Clyde.

En los talleres pueden construirse anualmente máquinas por un total de fuerza de más de 60.000 caballos.

El dique tiene cabria que puede levantar 130 toneladas.

El buque y máquina más grande construido por los Sres. J. J. Thomson es el Servia de la compañía «Cunard.»

Las dimensiones son 530x52x14 de 10.500 caballos y 8.000 toneladas.

El buque más ligero es el América del National Line, construido por dichos señores, con veintiuna millas de velocidad, y en la actualidad tomado por el gobierno inglés para crucero.

El América consume la mitad del combustible de cualquier otro vapor trasatlántico de las mismas condiciones, debido á su construcción y bien calculada máquina.

Se tiene en estudio un taller para la fabricación de cañones de gran calibre.

Tenemos entendido que esta misma casa ha contratado en los últimos días un torpedero con el Gobierno ruso, que será el mayor del mundo y con una marcha de veinticuatro millas.

LA CUESTIÓN DE ORIENTE.

—[o]—

Según telegramas de Constantinopla, el príncipe de Bismark, al recibir en Berlín á Said Bajá, condenó duramente la insurrección de Rumeilia, prometiendo usar de todos los

medios pacíficos para mantener los derechos del sultan.

El mismo lenguaje enérgico ha empleado el príncipe de Bismark con el embajador de Rusia.

Asegúrase que Rusia parece abandonar á la Bulgaria á sus propias fuerzas.

El «Journal de San Petersburgo» cree que el nuevo ministerio turco desea marchar de acuerdo con las potencias.

En las provincias damorananas sigue la efervescencia entre los cristianos y en casi todas hay partidas que recorren los campos escitando á la rebelión contra el sultan. En la Macedonia se cree que pronto estallará un conflicto con las tropas turcas.

El príncipe Alejandro continúa organizando sus fuerzas y se están formando cuerpos de ejército en la frontera de Turquía para defender el territorio de la Rumelia en caso de que sea invadido por los turcos.

Si la revolución búlgara rumeliotá hiciera necesaria la guerra, Turquía podría poner en línea de batalla 468.000 hombres de infantería, 64.800 de caballería, 57.600 artilleros, 50.800 cazadores y 9.000 ingenieros. Total, 610.200 hombres y 1.532 cañones.

En caso de guerra, las operaciones serían dirigidas por los generales Osman-Pachá-Ghazi, Admed-Tawfik-Pachá y Edhem-Pachá.

Hay que advertir, que estas son las cifras que se hacen figurar en los presupuestos otomanos, pero que en realidad el ejército disponible es bastante inferior á ellas.

Las milicias rumeliotas y albanesas están muy mal armadas y peor organizadas y no hay datos oficiales de que partir para calcular su fuerza.

Bulgaria puede presentar 35.000 hombres de tropas regulares y 96 cañones en línea de batalla. Servia cuenta con un ejército igual en número al de Bulgaria y con una milicia nacional poco adecuada para hacerla salir de sus hogares. Sin embargo, según aseveración hecha en documentos oficiales por el coronel Petrovitch, ministro de la guerra de Servia, puede ésta en caso extremo, presentar en línea de batalla hasta doscientos 65.000 hombres.

El rey Jorge I de Grecia tiene á sus órdenes un ejército de 24.000 infantes, 3.000 caballos, 3.000 artilleros é ingenieros y 72 cañones.

La circular que ha dirigido á las potencias el príncipe Alejandro, dice así:

Habieudo dejado de existir el an-