

PRECIOS DE SUSCRICION EN CARTAGENA.

Eco mes 8 rs.
Trimestre 24.

FUERA DE ELLA.

Trimestre 30.

NÚMEROS SUELTOS
DEL ECO UN REAL.**ELECO****DE CARTAGENA.**

PRECIOS DE SUSCRICION EN CARTAGENA.

ECO

CARTAGENA IULSTRADA

Trimestre. 28 rs.

Fueraid. 34.

NÚMEROS SUELTOS
de Cartagena Ilustrada 2 rs

Puntos de suscripcion.

CARTAGENA

Liberato Montells, Mayor 24.

(SEGUNDA ÉPOCA.)

Madrid y Provincias

corresponsales

de la casa SAAVEDRA.

Viernes 25 de Setiembre.

El Eco de Cartagena.**CHALANAS DE VAPOR**DESTINADAS AL TRASPORTE DE MINERAL
DE HIERRO.

Los Sres. Petin, Gaudet y compañía, poseen en Cerdeña minas riquísimas de hierro, en las cuales emplean un material considerable para su explotación, teniendo un camino de hierro destinado únicamente á conducir el mineral á la orilla del mar y trasportarlo á Francia. Los buques destinados á este servicio, son de gran porte y su calado no les permite aproximarse á los muelles; de aquí la necesidad de emplear embarcaciones que reúnan las condiciones necesarias para trasladar el mineral de los embarcaderos á los buques que lo han de trasportar. Para el efecto se construyeron, primero chalanas de fondo plano, en las cuales descargaban los wagones el mineral, conduciéndolo luego á los costados de los buques. Esta doble operacion de carga y descarga exigia un gran número de brazos y ocasionaba pérdidas de tiempo considerable, haciendo que el precio del mineral puesto en Francia fuera excesivo, á pesar de los medios económicos empleados en su extraccion. Para vencer este grave perjuicio y economizar en lo posible una gran parte de ese trabajo intermedario y dispendioso, la sociedad se dirigió al ingeniero de Lyon, Mr. Franchars, y le encomendó el estudio de una chalana de vapor que reuniera las mejores condiciones para el objeto á que deseaban destinaria. El proyecto fué estudiado, y les construyó una embarcacion con todas las mejoras deseadas.

Es una chalana, construido su casco de plancha de acero y las cuadernas y cubiertas de hierro; mucha manga y muy poco calado: tiene dos cubiertas; en la superior

lleva tres vias férreas en toda su longitud, ó sea de popa á proa, y dos en la cubierta inferior ó sollado.

Los rails de la cubierta se unen con los del muelle por medio de una plancha giratoria, y los wagones se colocan en la chalana sin ningun trabajo. Una grua de vapor, colocada en el centro, facilita la operacion de bajar al sollado los wagones cargados con el mineral, por dos grandes escotillas abiertas en la primera cubierta, y al mismo tiempo los suspende con la mayor facilidad y los lleva á la boca de la escotilla de carga de los buques de mayor porte, sin emplear en esta operacion mas personal que el de un hombre, realizando una economia de tiempo muy grande, gracias á la pequeña máquina auxiliar que vá unida á la grua. Esta es giratoria y su muñon ó eje de asiento está colocado en la carlinga de la chalana; su flecha es de grandes dimensiones y puede subir ó bajar con facilidad, segun convenga para el traslado de los pesos.

Dos máquinas independientes y sumamente sencillas, sistema pilon, transmiten el movimiento á dos hélices de tres alas. Los generadores ó calderas son de forma cilíndrica, las mas apropiadas para las embarcaciones que, como ésta, tienen muy poco puntal. La superficie total del calentamiento es de 45 metros cuadrados, suficiente para el consumo de las máquinas que desarrollan una fuerza de 70 caballos, de 75 kilogrametros, para imprimir á la chalana una velocidad de 7 millas por hora en buenas circunstancias. Para la alimentacion de las calderas no usa bombas movidas por las máquinas, sino simplemente un «donkey»: tiene además dos grandes depósitos, destinados uno para el combustible y el otro para el agua de la alimentacion; usa agua dulce por las cortas navegaciones que tiene que hacer, y por la facilidad de reponer la consumida cuando convenga. El número de wagones que pueden colocarse en las dos cubiertas es de 50, y el peso de cada uno es de 800 kilogramos.

Concluiremos diciendo, que la idea de colocar los wagones abordo de las embarcaciones sobre rails, no es debida á Mr. Franchars, pues muchos años antes fué aplicada por otros; que por ejemplo, en Inglaterra, fue empleada en 1839 para trasportar carbon entre Portsmouth y Southampton.

B. del Círculo de máq. de la Armada

Correo general.

Madrid 22 de Setiembre de 1874.

Creemos hacer un obsequio á nuestros colegas, advirtiéndoles que no vuelvan á ocuparse de la falsa noticia de relevo del general Pavia, puesto que no solo carece de todo fundamento, sino que es ocasionada á contratiempos graves.

La faccion Lozano no ha llegado á penetrar en Jumilla. De Hellin marchó á Agramun y de allí á Ibi, donde estaba ayer, y se creía que se dirigia á la Sierra de Alcaraz. Se compone de unos 700 á 800 hombres en su mayor parte mal armados.

No se ha confirmado el fusilamiento del jefe de estacion de Tobarra. Recibió los auxilios espirituales, pero la intercepcion de un jefe carlista le salvó la vida.

En Sara, pueblo de la frontera, sigue D. Fausto Elio, Iribas, y el cabecilla autor de los crímenes de Eudarlaza, con algunos otros jefes, oficiales y soldados carlistas, que hacen pública ostentacion de sus ideas y planes de campaña.

Los carlistas entran y salen por la frontera por la parte de Bayona cuando y como les place, sin que las autoridades francesas hagan nada para evitarlo.

Todos los carros que desde la Mancha van hácia la costa de Valencia

conduciendo granos, son detenidos en Requena, y los que por el camino de Aragon se dirigen hácia las plazas del litoral, lo son en Segorve, con lo cual se resiente notablemente el mercado de aquella ciudad.

La «Epoca» dice que el señor Sagasta no ha recibido á la viuda del señor Calderon. Es cierto que el señor Sagasta creyó que no debia hacerlo, y así lo manifestó á la persona que le habló de ello, haciendo alguna observacion sobre el paso dado por dicha señora al venir á Madrid y permanecer aquí. Así lo hemos oido á personas bien informadas.

Parece que el encuentro del general Pavia con la faccion ha sido mas importante de lo que se creia en los primeros momentos, puesto que la dispersion es grande y numerosas las deserciones de carlistas.

Podemos asegurar á nuestros lectores que son completamente falsos y destituidos de fundamento los rumores que referentes al Norte circularon anoche por Madrid.

NOTICIAS DE MARINA.

Han sido nombrados respectivamente mayor general del departamento de Cádiz y gefe de armamentos del arsenal del Ferrol, los capitanes de navio de primera y segunda clase don Florencio Montojo y D. Rafael Feduchy.

—Se ha concedido el retiro del servicio al teniente de navio de primera clase D. Ildefonso Benitez.

Ha sido nombrado ayudante de la comandancia y capitania del puerto de la Habana el teniente de navio de primera clase D. Luis Garcia Carbonell, y segundo comandante de la provincia de Málaga el capitán de fragata de la escala de reserva D. Francisco Leon.

—Se ha dispuesto que el comandante de artilleria del departamento de Cartagena estudie la instalacion en dicho arsenal de un taller de proyectiles.