EL

ECO DE CARTAGENA.

PUNTOS DE SUSCRICION.

Cartagena: Liberato Montells y Garcia, Mayor 24. Madrid y Provincias, corresponsales de la casa de Saavedra.

SEGUNDA ÉPOCA.

PRECIOS DE SUSCRICION.

En Cartagena un mes 8 rs.—Trimestre 24.—Fuera de ella, trimestre 30.

Miércoles 14 de Agosto.

El Eco de Cartagena

NAVEGACION AÉREA.

SOLUCION DE UN INTERESANTE PROBLEMA.

Dice un periódico de Nueva York que acaba de llegar a la mencionada ciudad un hombre llamado M. F. W. Schroeder, el cual ha hecho innumerables ascensiones y viajes, coronados todos por el más satisfactorio éxito. Desde la edad de 12 años viene haciendo M. Schroeder diferentes ensayos y atrevidas ascensiones, hasta que últimamente concluyó un aparato perfeccionado, del que se sirve ahora, habiéndose negado a vender el privilegio al Gobierno inglés y proponiéndose cruzar con dicho aparato el Atlántico dentro de algunas semanas.

En este viaje dice M. Schroeder que invertirá unas 34 horas sin depender en lo más mínimo de las corrientes atmosféricas. El buque aéreo está construido ante los más recientes adelantos de la ciencia y su construcción es muy sencilla. Sus principales caracteres son los de un cuerpo oblongo, hueco, de la forma de un cigarro, del cual pende una góndola ó carro semejante á un paracaídas; pero el más distintivo de todos, consiste en su espesa cubierta de lona impermeable, la cual por su construcción á propósito se convierte en paracaídas en el caso de reventar el globo. La potencia motriz es de dos géneros: un par de alas de ocho pies cuadrados cada una, situadas á los lados de la barquilla, una hélice á proa que imprime al movimiento la velocidad que se desea y un timón á popa con el cual se asegura la marcha en la dirección que convenga. M. Schroeder se propone hacer un viaje á Europa en el mes de Setiembre próximo, y asegura que estará de vuelta de Inglaterra en cinco días, viaje reducido.

El globo tiene 91 pies de longitud por 20 de diámetro y está hecho de

tela de seda muy fuerte, revestida interiormente de una capa de gutapercha y exteriormente de otra de aceite de linaza. Esto le hace completamente impermeable y permite además que una vez lleno de gas continúe inflado por algunos meses. Las alas son huecas, con la concavidad hacia abajo, de suerte que el aire comprimido empuja la nave hacia arriba. La hélice, que puede adquirir la velocidad que se desee, consta de dos palas ó remos longitudinales de cinco pies de largo por dos de ancho. En realidad, como este aparato, aunque inflado por la atmósfera, no depende absolutamente de ella, permite al viajero dominar completamente las corrientes de aire, lo cual le da inmensa ventaja sobre los globos conocidos hasta el día.

Una vez lleno de gas el globo y listo para la operación, la fuerza que lo mantiene en equilibrio es precisamente la necesaria para sostener la barquilla y sus ocupantes, de suerte que el buque aéreo se balancea sobre la tierra sin elevarse ni caer. Basta un solo aleteo de los aventadores para elevar el globo á la distancia de 20 pies, y sólo son necesarios 30 segundos para elevarlo á la de 1000. Al alcanzarse esta altura es cuando se hace funcionar la hélice. Por medio de la máquina eléctrica, con todos los adyacentes mecánicos, se producen en las palas de dicha hélice de 1.200 á 1.500 revoluciones por minuto, velocidad igual á la de un tren relámpago de ferro-carril. Cuando el viajero desea anclar para hacer alguna observación ó para tomar fotografías del país, la velocidad puede ser disminuída proporcionalmente al número de revoluciones de la hélice; lo suficiente á mantener el aparato á la capa con la ayuda de sus alas.

Además, por medio del timón colocado en la proa, el curso del buque aéreo se domina por completo, haciéndole doblar los ángulos más agudos y cortar cómodamente las corrientes más rápidas.

En adición á los fuertes cabos y estuyos que mantienen fuertemente unidos el globo y la góndola, hay además abrazaderas de cobre que

completan la obra de seguridad. El timon, que tienen seis pies de largo por cinco de ancho, está hecho de alambre y cubierto de lona. En la construcción de dicho aparato están combinadas la ligereza, la resistencia y la velocidad del movimiento en el más alto grado.

(De el Imparcial.)

Miscelánea.

El tamaño del globo. — No hay duda de que el tamaño del globo se ha determinado con pocas millas de diferencia, por lo que nos parece hoy un método muy sencillo: sabemos que todas las secciones de la tierra están limitadas muy aproximativamente por un círculo, el que los matemáticos dividen en 360; por consiguiente, si podemos medir con exactitud la 1/360 parte de este gran círculo, y si, cuando hayamos reducido esta distancia á millas, la multiplicamos por 360, habremos obtenido la circunferencia de la tierra, es decir, toda la distancia á su alrededor. Dividiéndose despues este producto por algo más de [331416] que es la proporción de la circunferencia del círculo á su diámetro, encontraremos la distancia que hay de un lado de la tierra al otro y este cociente nos dará el diámetro. — Como resultado de una larga serie de experimentos está probado que un grado mide poco más ó menos un término medio de 69 1/2 millas; esto puede reducirse á pulgadas, pero es bastante aproximativo el primer cálculo: si se toma uno el trabajo de multiplicar 69 1/2 millas por 360, que es el número de grados que encierra el círculo terrestre, se verá que la circunferencia viene á ser de unas 35.000 millas y que por lo tanto el diámetro de la tierra es de unas 8.000 millas. Márquense bien las palabras «término medio.» En verdad la tierra es achatada en los polos, así es que la longitud del grado varía del polo al ecuador, y por lo tanto, en el plano ecuatorial es mayor que el de polo á polo. Estos dos diáme-

tros reducidos á pies dan el resultado siguiente: —Ecuatorial, 41.848,380 —Polar, 41.708,710.

Dice un periódico de Santander:

«El número de cañones extraídos hasta la fecha del banco llamado del Bergantín, es el de 22, con cuatro que se han sacado últimamente

Hemos oído también que se sospecha que hay otro barco sumergido muy próximo al que se está extrayendo, motivo por el cual es de creer que la Junta de obras del puerto dispondrá que se practiquen los reconocimientos necesarios para averiguar lo que haya de cierto en el asunto.»

Carbones. — Leemos en «La Epoca»

«La industria hullera de Asturias, que es tan valiosa para el país, y de la cual pensamos ocuparnos muy detenidamente, encuentra dificultades, unas naturales, administrativas otras, y no pocas de la tributación oficial ó particular. El carbon, desde la mina al puerto, en el solo trayecto de un ferro-carril de pocos kilómetros, sufre un recargo de 40 por 100. Pues bien: este recargo, que impide toda competencia, debe limitarse por medio de tarifas módicas, sin que basten á oponerse á su planteamiento las resistencias de los unos ó las oposiciones de los otros. El expediente cuenta cinco años de tramitación: ¿no es justo que pidamos verlo resuelto?»

Verdad es que además de la rebaja de tarifas se necesita un puerto de embarque, como el que tiene la empresa de las minas de Riotinto, y hay que adoptar procedimientos que conserven el carbon en todas las operaciones de carga sin reducirlo á polvo. Pero todo esto, que supone gastos cuantiosos, no puede improvisarse en un día ni en un año. Sin embargo, los gobiernos y las Cortes pueden auxiliar y favorecer la industria nacional, ya subvencionando la construcción de obras públicas, ya estimulando el interés individual.»

Cuando Xantipa, mujer de Sócrates, fué bañada en el baño, á anunciar