

# El Eco de Cartagena.

Año XXV.

DIARIO DE LA NOCHE.

NUM. 7187

## 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. Lorette, 51 bis rue Saint-Anne.

Números sueltos 15 céntimos.  
REDACCIÓN, MAYOR, 24.

JUEVES 22 DE OCTUBRE 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.

**CLINICA DEL DR. ISON.**  
MURCIA.—S. NICOLAS, 19.—MURCIA.  
Curación pronta y radical de las enfermedades de los ojos y de la matriz. Consultas diarias de 9 á 12.

EL ASTILLERO PARTICULAR MAYOR  
DEL MUNDO.

Extractamos del «Industrie of Scotland» los siguientes datos referentes al establecimiento de construcciones navales de John Elder y Compañía, cuyo establecimiento ocupa una extensión de 70 acres (1), y es el astillero particular más vasto que existe en Inglaterra, y, sin duda alguna en el mundo. Se halla situado en Fairfield, Govan, en la ribera Sur del Clyde y en el distrito de Glasgow. La fundación de este establecimiento data del año 1834, desde cuya fecha ha sufrido varias alteraciones, efectuándose, sin embargo, las más radicales en el desarrollo extraordinario de la ciencia de la construcción naval, al cual esta casa ha contribuido en gran manera. La razón social de la casa varió desde la fecha citada hasta el año de 1868, en que Mr. John Elder llegó á ser el socio principal y único; por este tiempo la casa comenzó á prosperar, falleciendo á poco dicho señor, cuyos planes fueron seguidos por sus sucesores Mrs. Ure Jamieson y Pearce, durante ocho años. En este período se llevaron á cabo adelantos que adquirieron su más importante desarrollo en los años sucesivos, á contar de 1878 en adelante, en cuyo año monsieur Pearce se constituyó en propietario exclusivo; en dicha fecha había 7.000 operarios empleados en el establecimiento.

Los talleres, etc., del astillero, aunque usuales, son en grande escala; la sala de galibos tiene 320 de longitud y 50' de anchura; pasando por alto sin reseñar las diversas máquinas para taladrar y encurvar planchas, citaremos, sin embargo, entre aquellas una que punza 10 agujero á la vez. La instalación para la sierra mecánica ocupa una extensión grande, en la que se hallan emplazadas sierras circulares, cepillos mecánicos, etc. Las gradas, en las que pueden construirse á la vez 14 buques grandes, ocupan un frente de 1.200'.

Los talleres de maquinaria se hallan bajo un solo techado, teniendo el edificio 100 yardas de lado por 50' de altura, y cuatro divisiones de igual anchura, con tres galerías en sentido longitudinal, cada una de las cuales, de 30' de ancho, sostiene las grúas horizontales de movimiento. Llaman la atención, en la primera división, un gran pozo para probar las máquinas. En la segunda división se hallan instalados los tornos para

piezas grandes, siendo la planta de aquella notable por su especial magnitud, considerándose uno de los ejemplos de este género como uno de los de mayores dimensiones existentes, su disco es de 20' de diámetro, está provisto de 60 herramientas y puede sacar raeduras de 2 1/2" de grueso. Es también notable otra herramienta mecánica para cepillar y voltear planchas de coraza de 20" por 6' de superficie; y entre otras herramientas una para punzar que tiene un radio de 18" y puede hacer taladros de 4" de diámetro en una plancha de 9" en 30 minutos, y otra para cepillar que corta horizontal ó verticalmente piezas grandes. Las divisiones tercera y cuarta están destinadas para los trabajos de calderas.

Próximos á los talleres citados se hallan en un edificio independiente los martinetes: tiene aquel 300' de largo por 100' de ancho; contiene 50 hornos, 20 martinetes Rigby, los talleres de forja, de modelos y plantillas. La fundición de bronce, que es un edificio admirablemente dispuesto, es remarkable, por cuanto de los propulsores de bronce manganeso que proceden de ella se surten, no solo los buques de la casa Elder, sino los de otras: en tiempos buenos las fundiciones representan unas 50 t. de bronce al mes.

Terminaremos esta breve reseña con algunos datos sobre las construcciones verificadas por la casa de referencia desde 1870 á 1884 inclusive. En el año 1880, que fué el mayor, aquellas ascendieron á 17, con un tonelaje bruto de 32.775 y fuerza de 38.023 caballos indicados, habiéndose construido en el expresado año tres buques *composites* para el Gobierno británico y el famoso Livadia. El año más malo fué el de 1877, en que solo se botaron cuatro buques cuyo tonelaje fué de 7.704 y fuerza de 9.550 caballos. El año pasado se construyeron ocho buques, entre ellos los de «Cunard», «Umbria» y «Etruria» de á 7.719 t. y 14.550 caballos; de modo que el total ascendió á 32.266 t. y 49.440 caballos. En los catorce años citados se botaron al agua algunos célebres buques, por ejemplo, el «John Elder», el «Italy», el «Chimborazo», el «Cuzco» y el de guerra inglés «Hydra», de torre y de hélice doble, en 1872 el «Ancagua» y el «Sorata»; en 1873 y 1874 el «Potosi», el «Cotopax», el «Liguria» y el «Iberia»; en 1876 se construyeron las máquinas del «Inflexible» y la corbeta acorazada «Nelson», de cuatro cañones de 18 t., de ocho de 12 t. y máquinas de hélice gemela que indicaron en la prueba 6.500 caballos de fuerza, habiéndose obtenido un andar de 14.56 millas. En 1878 se construyeron seis corbetas de á 2.377 t. para el Gobier-

no inglés, y al año siguiente el «Arizona», el «Orient» y el «Kinfauns Castle»; en 1881 el «Alaska» y el «Australia», en 1882 el «Faldo» y el «Werra»; en 1883 el «Huwanders Castle», el «Norham Castle», el «Oregon», el «Eider» y el «Ems». Los expresados buques son los más grandes que han sido construidos en la casa Elder, y son principalmente conocidos en la armada inglesa y en las líneas trasatlánticas del Cabo, de Australia y del Pacífico.

Se hallan actualmente en grada tres vapores de acero para las líneas trasatlánticas alemanas. Sus toneladas serán 5.500 t. y tendrán máquinas de 7.500 caballos.

Para probar la rapidez con que se efectúan las construcciones, se cita el caso del «Stirling Castle» de 420' de eslora, 50' de manga, de 4.500 t. y fuerza de 8.396 caballos indicados; que fué construido en nueve meses; este buque anduvo en la prueba de seis horas 19.5 millas. Se construyeron también cinco buques para la Compañía de Nueva Zelandia en siete meses, que aventajaron á sus predecesores de dicha línea. No obstante el caso más rápido de construcción naval verificado en esta casa, quizá sea el de 14 vaporcillos para el Nito hechos para la reciente expedición al mando de lord Wolsley. A los veintinueve días estaban listos, es decir, en menos tiempo del que se gastó para decir si habían de ser de rueda á popa, ó en otra disposición.

M. Pearce es dueño de varios vapores trasatlánticos y co-propietario de los de Liverpool and Great Western Company, de la que es presidente.

## LA CUESTION DE ORIENTE.

Otra vez cambian de aspecto los asuntos de Oriente, las noticias pacíficas de ayer, se truecan hoy en belicosas, y parece inminente la guerra, telegrafían de Londres, que el acuerdo entre Servia y Bulgaria no se ha confirmado, sino que al contrario, continúan en una actitud amenazadora.

La noticia más significativa del día es que el príncipe Alejandro ha promulgado un decreto llamando á las filas á las milicias nacionales de la Bulgaria.

El punto de concentración de las milicias es Sofia, y se indica que el objeto es guarnecer con ellas á la capital para dejar al resto del ejército en libertad de operar en otros sitios.

Un despacho telegráfico de Viena asegura con referencia á telegramas de origen autorizado, que el príncipe Alejandro se dirige á la frontera búl-

garo-servia para atender personalmente á la defensa del territorio amenazado por la invasión serbia.

Las noticias de hace tres días sobre la ocupación del desfiladero de Dragoman, llave de Sofia, son hoy confirmadas por el telégrafo.

Los aprestos de defensa de parte de Bulgaria, suspendidos durante dos días, se han reanudado con creciente actividad.

«El Times» dice:

«Los gobiernos de Austria y de Rusia no han fijado todavía las bases de una conferencia.»

El gobierno inglés ha hecho reservas que Alemania y Austria han recibido con deferencia.»

«El Times» espera que los gobiernos de Francia y de Italia apoyarán al de Inglaterra si el gobierno ruso insiste en querer castigar al príncipe de Bulgaria por haber empleado medios revolucionarios.

Los gobiernos de Austria y de Rusia desean que el de Turquía proponga una conferencia para que se le autorice á restablecer por las armas, si fuese preciso, el *status quo* anterior á la revolución de Filipópolis.

El gobierno turco no ha dado á conocer su opinión relativamente á aquella proposición, y se ignora si todas las potencias se adherirían á semejante proposición.

A algunos embajadores creen que una conferencia no es necesaria para que el gobierno turco haga uso de todos sus derechos.

Grecia hace grandes preparativos militares.

Se ha dado orden para construir caminos militares en las fronteras.

El ministro de Cultos ha presentado la dimisión.

Se acentúa el rumor de una modificación ministerial.

El «Temps» habla de manejos griegos para producir la insurrección de Greta.

Dice que Grecia ha encargado la construcción de doce cañoneras.

El programa acordado por las potencias para las conferencias sobre el arreglo del conflicto de Oriente, consiste en la revisión del estatuto orgánico de la Rumeia y unión de ésta con Bulgaria.

La Puerta consiente en la rectificación de fronteras de Servia. La destitución del príncipe Alejandro pedida por Rusia, ha sido negada por Inglaterra. Alemania ha adoptado en este asunto una actitud neutral.

Se ha prohibido á la prensa Servia dé noticia de movimientos de tropas.

(1) Acre, igual á 0.484 hectáreas.