

# El Eco de Cartagena.

Año XXVI.

DIARIO DE LA NOCHE.

NUM. 7352

## Precios de suscripción.

CARTAGENA.—Un mes, 2 pesetas; tres meses, 6 id.—PROVINCIAS, tres meses, 7 50 id.—EXTRANJERO, tres meses, 11 50 id.  
La suscripción empezará a 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 13 DE MAYO 1886.

## Condiciones.

El pago será siempre adelantado y en metálico ó letra 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.

## SOLUCION DEL CONFLICTO CON GRECIA

Delyannis, presidente del ministerio dimisionario griego, ha hecho graves declaraciones en la Cámara de diputados, según telegramas de Atenas recibidos en Londres.

El jefe del gobierno ha dicho en un discurso que «la indiferencia de la Corona y las agitacion s de la oposicion han paralizado los esfuerzos del partido patriótico.»

Delyannis ha añadido que en vista de estas resistencias y actitudes, el ministerio insiste en la dimision que tiene presentada.

Las declaraciones de Delyannis han producido una sensacion indescriptible.

La protesta contra ellas es unánime en Europa porque dejan en descubierto al rey Jorge frente al partido popular.

Otro telegrama de Atenas de las cuatro de la tarde anuncia que Papamichalopoulos, ministro griego del interior, ha sido llamado por el rey para encargarle de formar gobierno.

Papamichalopoulos en los Consejos de ministros habia sido de opinion de que Grecia se sometiera á la voluntad de las potencias.

El ministro ha aceptado el encargo del rey de formar gobierno.

Delyannis aprobó públicamente la decision del rey.

Muchos diputados han prometido su apoyo á Papamichalopoulos.

Papamichalopoulos, el ministro griego encargado de formar gabinete, ha hecho declaraciones que hacen creer que el nuevo ministerio se apresurará á acceder á la decision de las potencias y á decretar el desarme.

Los ministros más probables son los siguientes:

Petri para la cartera de Guerra, Crisis para la de Marina, Inopoulos para la de Negocios Extranjeros.

Todos ellos son partidarios de la paz y jefes de grupos parlamentarios.

El bloqueo de los puertos griegos por la escuadra aliada no ha sido hecho todavía.

El conde de Mouy, ministro de Francia en Atenas, ha sido llamado á Paris.

En la órden llamándole se especifica que es para que reciba instrucciones.

## OTRA TEMPESTAD.

El observatorio del «Heraldo» de Nueva-York anuncia como probable

una nueva tempestad entre el 14 y 16 del corriente en las costas de Francia á Inglaterra, la cual alcanzará tal vez á las septentrionales de la Península Ibérica.

## UN BANDO.

El alcalde de un pueblo de la provincia de Zamora, ha fijado en la puerta de la iglesia el siguiente curioso edicto.

«Se prohiben los bailes, vulgarmente llamados los agarrados como walses, polkas y otros de su género, por ser contrarios al pudor público, y el que ó la que los baile, incurrirán en la multa de dos reales y un dia de atresto en la cárcel.—Así mismo se prohiben todos los bailes aún los llamados vulgarmente honestos, bajo la misma multa y pena cuando estos se verifiquen de noche, por ser contrarios á la tranquilidad pública y solamente se permiten éstos siendo de dia ó de sol á sol. El tamborilero, ó quien haga sus veces incurrirán en la multa de cinco pesetas y un dia de arresto en la cárcel.

Dado en Monfarracinos á 26 de Abril de 1886.—El alcalde, Manuel Lucas.»

## ALIMENTACIÓN DEL GANADO.

El consumo de heno que hacen los ganados varia según el peso del animal, como se ve en la siguiente relacion:

Un buey de cebo que pesa 600 á 800 kilógs. consume 2 kilógs. por cada 100 kilógs.

Un buey de cebo que pesa 400 á 500 kilógs. consume 3 kilógs. por cada 100 kilógs.

Un buey de cebo que pesa 200 á 350 kilógs. consume 6 kilógs. por cada 100 kilógs.

Una vaca lechera que pesa 600 á 800 kilógs., consume 2 kilógs. por cada 110 kilógs.

Una vaca lechera que pesa 400 á 550 kilógs., consume 3 kilógs. por cada 100 kilógs.

Una vaca lechera que pesa 200 á 350 kilógs., consume 3 8 kilógs. por cada 100 kilógs.

Un carnero de cebo que pesa 30 á 40 kilógs., consume 4 kilógs. por cada 100 kilógs.

Un carnero de cebo que pesa 50 á 60 kilógs., consume 5 kilógs. por cada 100 kilógs.

Como se advierte, los animales de poco peso consumen más heno que los de mucho peso, llegando al duplo por 100 kilógs. de peso de diferencia, lo cual sucede con los bueyes de cebo.

Para una diferencia de 100 kilogramos en el peso de la res, corresponde 1 4 más de alimento en los carneros.

Las vacas lecheras consumen 1 3 menos que los bueyes de cebo de iguales proporciones.

Valiéndose de tablas de correspondencia del valor de varias clases de alimentos, se puede determinar la cantidad de grano, forrajes verdes, tubérculos y raices que necesitan los diferentes ganados para ser debidamente nutridos.

## LAS FERROVIAS EN CHINA.

El primer ferro-carril que ha soldado sus graciosas espirales de humo en el inmenso perimetro del Celeste imperio es un ferro-carril en miniatura fabricado en Nueva-York que se ha establecido en Pekin nada menos que en los jardines del Palacio secreto del Hijo del Cielo.

Li Hong-Tchang, no es solo el gran secretario de Estado de la China, virrey de provincia y miembro del Almirantazgo, sino el primer hombre ilustre del Imperio. Li-Hong Tchang apetecia para su pais el establecimiento de caminos de hierro, como medio más rápido de hacer que allí, en su patria, penetrara con el comercio más activo la civilización más perfecta del Occidente.

Pero el estadista chino ignoraba de que medio podia valerse para conseguir su objeto. Al sistema ferroviario se oponen en China los magnates y los virreyes porque acortando las distancias, aumentarían el influjo de la administración central disminuyendo el de ellos, la teocracia por que los trenes, dado el sistema de enterramientos, tendrían que pasar por encima de las sepulturas, y por último, se oponen los hacendistas porque los impuestos tendrían que ser radicalmente reformados.

Li Hong-Tchang, inventó un procedimiento de hacer que la corte conociera las ventajas de la locomoción por vapor. Encargó á los Estados-Unidos un ferro-carril modelo de microscópicas proporciones que pudiera hacer sus evoluciones en un encintado de rails que no excediera de 50 metros.

El tren se compone de locomotora, tender, wagon de viajeros, furgón de equipajes, wagoes de mercancías y de conduccion de animales, un breack sistema Pullman y otro de coche cama.

El 16 de Octubre del año último el joven emperador consiguió de Li-Hong-Tchang que trasladase á los jardines de Palacio el prodigio traído de Norte-América. No fué necesario más: hoy el soberano es el primero á proteger los designios y aspiraciones de su ilustre vasallo y muy en breve ferro-carriles verdaderos sustituirán al delicioso juguete

que ha sido el primer ferro-carril del Celeste imperio.

## NUEVO BUQUE SUBMARINO.

Mr. D. F. Waddington, de Birkenhead, ha inventado y construido un buque de guerra eléctrico submarino que acaba de probarse con éxito satisfactorio en Liverpool. El buque es de forma cilíndrica, mide 37 piés de largo, seis de diámetro en el centro, acabando en punta en ambos extremos. Encima del buque hay una torreta con portas á los costados, que permiten al timonel ver en todas direcciones y que está cubierta con una escotilla estanca que presta entrada al interior de la embarcación.

El puntal del buque debajo de la superficie del agua se regula con dos planos inclinados, uno á cada lado, movidos por una palanca colocada en el centro del buque; teniendo además un timón á popa movido por un mecanismo autonómico que conserva al buque siempre en posición horizontal. El buque está dispuesto inferiormente para ser dirigido por una persona; pero puede tripularse con dos. A cada extremo de la embarcación hay un compartimiento para depósito de aire comprimido, que puede emplearse cuando el buque se sumerge por período dilatado. Al propio tiempo y en razón á la ausencia de calderas, fuegos etc., hay ventilación suficiente para que dos personas permanezcan debajo del agua durante seis horas, sin renovar el depósito. La fuerza motriz que es de electricidad, va almacenada en seis grandes acumuladores celulares, que cuando están cargados, pueden impulsar á la embarcación con una velocidad de unas nueve millas por hora durante diez horas, ya sea debajo ó sobre la superficie del mar; ó 250 millas á media velocidad sin refrescar la acumulación.

Estas celdas imprimen movimiento también á una bomba centrífuga que á los pocos minutos, vacía los aljibes de lastre de agua, que se emplean para sumergir el buque. El interior de la embarcación va alumbrado con lámparas incandescentes, de cuya clase lleva una proyectora muy potente en la torreta, que permite al timonel ver debajo del agua con tanta facilidad como por encima. Esta es la instalación más potente de fuerza eléctrica que hasta la fecha se ha colocado en buques de guerra, mereciendo grandes elogios por su éxito los Sres. Perry y Cox, de Liverpool. Las celdas de acumulación provienen de la Compañía de acumulación de fuerza eléctrica de Londres. Una de las principales ventajas que á juicio del inventor poseen las embarcaciones de esta clase, es la de que pueden col-