

El Eco de Cartagena.

AÑO XXVIII

DIARIO DE LA NOCHE

NUM. 8010

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN.

Cartagena.—1 mes, 2 pesetas; tres meses, 6 id. Provincias, tres meses, 7-50 id.—Extranjero, tres meses, 11-25 id.—La suscripción empezará á contar desde el 1.º y 16 de cada mes. Números sueltos 15 céntimos.

CONDICIONES

El pago será siempre adelantado y en metálico ó letras de fácil cobro. La Redacción no responde de los anuncios remitidos y comunicados, se reserva el derecho de no publicar lo que recibe, salvo caso de obligación legal.—A. ministro-dor, D. Emilio Garrido López.

LAS SUSCRIPCIONES Y ANUNCIOS SE RECIBEN EXCLUSIVAMENTE EN LA REDACCION Y ADMINISTRACION, MEDIERAS 4.

Miércoles 18 de Julio de 1888

El Elixir de Proto-cloruro de hierro con hipofosfitos de cal y de sosa. (véase en la cuarta plana.)

El Juzgado de la Unión Y LA SUBALTERNA DE CARTAGENA

Cuando se publicó el Real decreto creando un Juzgado de primera instancia en la vecina villa de la Unión, más por complacencias políticas que por necesidad pública, manifestamos nuestra creencia de que surgirían conflictos de verdadera importancia por la anomalía de haber comprendido en la jurisdicción de aquel Juzgado una parte no muy pequeña de nuestro término municipal en unión de todo el de aquella villa.

Dijimos que lo lógico hubiera sido que en consonancia con el precepto terminante de la ley municipal se hubiera señalado al Juzgado de nueva creación, únicamente el término de La Unión, ó que se hubiese aumentado un Juzgado en Cartagena con la denominación que hubiese parecido más adecuada, asignando á uno de ellos todo el territorio municipal de la villa de la Unión.

Abundaba nuestra petición la creencia de que parecía anómalo que una parte del vecindario de Cartagena que dependía del Juzgado municipal de esta ciudad, hubiera de continuar la tramitación de sus asuntos judiciales en La Unión y sobre todo por que entendíamos claro y preciso el artículo de la ley municipal en que se expresa *que todo término municipal formará parte de un Juzgado*, precepto que se desconoció en absoluto en el Real decreto.

Nuestras advertencias como era de suponer fueron desatendidas y la influencia política venció de la razón y la ley, creándose el Juzgado con el desmembramiento de nuestro término municipal.

Justo es confesar que no han ocurrido grandes contratiempos en la marcha de ese Juzgado y que los conflictos que preveíamos no han tenido lugar, sufriendo nuestros vecinos las molestias y vejámenes consiguientes á el estado actual de cosas, pero un hecho reciente ha venido á demostrar el absurdo cometido entonces y la imposibilidad de que continúe funcionando sin reformar su demarcación el Juzgado de la cercana villa.

Grandes las Administraciones subalternas de elevada en las cabezas de los partidos judiciales, se ha instalado ya en la de esta ciudad ejerciendo su esfera de acción según la ley sobre la parte de término municipal de Cartagena que comprende este Juzgado y sobre Fuente-Alamo, viniendo ya en el orden administrativo una serie de conflictos gravísimos que ignoramos en que forma serán resueltos por la superioridad y que en artículos sucesivos iremos presentando á la consideración de nuestros lectores en justificación de que este infeliz país es constante juguete de las pasiones y caprichos de los hombres políticos.

Por hoy creemos bastante dejar consignado lo que antecede, llamando sobre ello la atención de aquellos que por sus condiciones están llamados á evitarnos los grandes perjuicios que sobre una parte de los vecinos de Cartagena, han de venir forzosamente si continúa la actual anómala é ilegal demarcación del Juzgado de La Unión.

Variaciones.

GOUBET Y PERAL

El barco-submarino inventado por mon-

sieur Goubet, ing.iero francés, se ha adoptado en Rusia há ya cuatro años, y la idea que ha presidido á su construcción es muy racional.

Todo buque sub-marino debe tener pequeñas dimensiones, no puede ser habitado continuamente, no necesita estar dotado de gran velocidad, y el número de sus tripulantes debe ser el menor posible. Su misión tiene un corto número de horas de duración, y todo acorazado, como todo crucero, debe llevar una ó dos de estas extrañas embarcaciones, de las que toda escuadra debe poseer un número considerable. Se comprenden, desde luego, las sorpresas que este nuevo elemento va á producir en las futuras guerras marítimas.

«El buque sub-marino de que me estoy ocupando, dice desde Génova el barón A. de Bieberstein, tiene la forma de un luso, y sólo lleva dos tripulantes. Sus dimensiones son: eslora 7 metros, manga 1^m, 60, puntal (en el centro del barco) 1^m, 80. Su velocidad es de 4 á 5 nudos. Marcha movido por la electricidad, con una fuerza constante de 53 kilogramos, durante 14 horas 20 minutos. Sus 30 acumuladores de electricidad, de la dinamo Siemens, pesan 1.800 kilogramos. Este barco se eleva ó se hace descender á voluntad, de la manera más sencilla, y sin emplear hélices verticales ni aparato alguno mecánico. Al abrir dos grifos se introduce el agua del mar en los depósitos, que va llenando gradualmente; el peso del líquido hace sumergirse al barco, y un manómetro indica, al oficial, la profundidad á que se encuentra.

Para volver á la superficie, una bomba (accionada por la máquina) hace la operación inversa; el agua es extraída de los depósitos y el buque asciende. Se puede por lo tanto (llenando y vaciando los depósitos), mantenerse en el nivel que se desea. Los depósitos están divididos en cierto número de compartimientos, que se comunican entre sí por medio de aberturas muy estrechas; y de este modo se evitan las variaciones de peso, tan contrarias á la estabilidad que debe ser perfecta. Estos depósitos están colocados en el fondo del barco, cubiertos por una plataforma que les sirve de techo; y á la máquina, á los depósitos de aire comprimido y á otros aparatos, les sirve á la vez de apoyo.

Los dos hombres que componen su tripulación van sentados sobre los depósitos de aire comprimido, mirando el oficial á proa, y dándole el marinero las espaldas. Uno y otro penetran en el buque por la parte superior de la cubierta, que se abre á charnela, y se cierra por dentro herméticamente. Para ver lo que pasa en el exterior hay siete cristales lenticulares colocados el uno delante, el otro detrás, el tercero de abajo arriba, en el vértice de la cubierta, y los otros cuatro, dos á babor y dos á estribor en los costados del barco. Una bomba, que sirve para extraer el aire viciado, está trabajando continuamente. El aire puro sale de los depósitos de aire comprimido; va de allí á los del agua y sube por un tubo vertical, expandiéndose en el barco hasta la altura de la cubierta. Una disposición muy ingeniosa permite á los dos tripulantes indicar su presencia á los de la parte exterior, por medio de cohetes y fuegos de diversos colores; además comunica el barco por teléfono con el buque de que procede.

Si la máquina llegase á inutilizarse se emplearían dos remos, con los cuales puede maniobrar desde el interior del barco; el mecanismo es muy curioso, pero no puede explicarse sin hacer un croquis. Con una palanca se puede hacer salir hasta tres metros del barco, una lanza-tijera que sirve para cortar los hilos de torpedos.

Están previstos todos los accidentes desa-

gradables. Si por ejemplo, se presentase avería en la bomba que sirve para extraer el agua (lo que sería grave, porque por medio de la bomba se hace subir el barco á la superficie,) ha dispuesto el inventor, para este caso, un peso de seguridad y de equilibrio, ad hoc, que está fijado debajo del barco por medio de una barra vertical, que entra en una tuerca abierta en la mesa del peso de seguridad. Se comprende que haciendo girar la barra, se la separa de la tuerca; cae entonces el peso al agua, y el barco sube á la superficie. Este peso está calculado para producir dicho efecto.

Los barcos sub marinos, como el torpedo *Witchea*, tienen un timón vertical y otro horizontal, porque se trata de mantenerlos en la situación de equilibrio, de modo que no serpentea, ni sube ni baja por la acción de las ondas líquidas ó de un cambio de lugar del peso; y como el timón horizontal opone su superficie á las ondas líquidas, esta razón ha decidido á Mr. Goubet á suprimir todos los timones, y á servirse de una hélice angular de su invención, que puede moverse á derecha é izquierda.

Todas las palancas y volantes, y los diferentes aparatos que acabo de describir, están al alcance de las manos de los dos tripulantes, y los manómetros delante de sus ojos. Lo mismo sucede con el torpedo, que, aunque colocado exteriormente, puede retenerse desde el interior. En el momento preciso, cuando el barco está debajo del buque que se quiere volar, dá vuelta el torpedo que, ya libre y siendo más ligero que el agua, se eleva por sí mismo. Este torpedo es hemisférico y una serie de garfios en forma de corona lo unen al buque, de modo que no pueda desprenderse; y al barco sub-marino va unido, además, por un hilo que está arrollado á un tambor. Cuando el barco suelta su torpedo lo adhiere al flanco del buque enemigo y se aleja á 100 metros de distancia; mueve el oficial el conmutador correspondiente y se produce la explosión.

Para dirigirse al buque enemigo, estando el barco torpedero á flote, se orienta el oficial, por medio de la brújula; hace sumergir el barco hasta la profundidad conveniente, y en el momento dado, suelta el torpedo y lo hace estallar.

Se comprende que todas estas operaciones son de difícil ejecución, por más que se expliquen y entiendan fácilmente.

Por último, concluye diciendo el Barón de Bieberstein, conviene saber que el barco sub-marino Goubet no está actualmente ensayándose, sino que ya le dicho que los rusos lo tienen háce cuatro años y poseen más de cincuenta. Causará sorpresa que el Gobierno francés haya retrasado tanto tiempo la adquisición de este barco; pero esto depende de los hábitos de Francia, que sería bueno fuese olvidando. Mr. Goubet nada ha perdido con esto, y se consuela del retraso, diciendo que va á entregar á la marina francesa otro barco sub-marino más perfeccionado, que muy en breve se presentará en Cherburgo para hacer sus pruebas.

Antes que Mr. Goubet entregue á la marina de Francia el barco que está perfeccionando, contará España con los submarinos de Peral, que va en este importante asunto delante de todos los sabios y á la cabeza del progreso de la ciencia naval.

No es hora de entrar en prematuras descripciones del submarino Peral, porque el patriotismo aconseja permanecer callados hasta que esté terminado el primer barco, cuya construcción se está verificando en el Arsenal de La Carraca, bajo la inmediata dirección del mismo autor; pero cuando llegue ese glorioso día, demostrará España que rena-

ce con bríos para colocarse en el puesto que le corresponde en el mundo de la ciencia.

Así como Krupp y Armstrong eclipsaban con sus cañones el horizonte, creyendo que habían llegado al límite de los adelantos de la artillería, y surgieron González Hontoria y Placencia para emanciparnos, dotando á España de la mejor artillería de mar y tierra, así Peral le devolverá su poderío naval con el invento de su barco sub-marino.

Local y provincial.

Hace algunos días nos quejamos de que no se riegan las calles antes de barrerlas.

Como era de esperar, no se ha hecho caso de nuestra justa reclamación y los vecinos experimentan las molestias y perjuicios que necesariamente han de sobrevenir de hacer tan mal las cosas.

Parece que nuestros administradores (buena está su administración) se desdanan de atender las indicaciones de la prensa, sistema que será muy cómodo, pero que se aviene mal con el cumplimiento de los deberes que les están encomendados.

Ayer comenzó la vista en juicio oral del proceso seguido por falsificación de billetes de Banco de los de 100 pesetas.

El letrado defensor es D. Augusto de Nordenfelds, y el fiscal D. José Lizana, que pide para el procesado José Zavala, catorce años, ocho meses y veintidós días de cadena temporal.

Según cuenta *El Amigo*, en la mañana del domingo atravesó el pueblo de San Antonio Abad por la carretera en dirección á Murcia, un perro hidrófobo que ha mordido á más de veinte individuos de su especie. Con este motivo el vecindario se halla extraordinariamente alarmado, haciéndose preciso que la autoridad adopte energías medidas, para que sean sacrificados todos los perros mordidos, obligando á los dueños de los demás canes, bajo penas severas á que los lleven con vocal.

Confiamos en que por la Alcaldía se adoptarán las medidas convenientes, para evitar las catástrofes que de tal accidente, si es cierto, pueden sobrevenir.

Según parte del pedáneo de la Isla Plana, ayer fué hallado el cadáver de un hombre, con algunas heridas de arma blanca.

Parece que el difunto que se llamaba Juan Rodríguez, era natural de esta ciudad y ahora trabajaba de carpintero en Mazarrón.

El Consejo provincial de Agricultura, Industria y Comercio, en sesión celebrada el día 12 del actual, se ocupó entre otros asuntos del examen de un expediente presentado por D. Eduardo Sykes, concesionario del ferrocarril de Murcia á Granada por Lorca, é interesado en la concesión del de Lorca á Aguilas, pidiendo autorización para construir un muelle de hierro en el puerto del Hornillo de aquella villa, para unir éste por medio de un ramal con la estación del ferrocarril que se está construyendo.

Por Real Decreto que publica *La Gaceta*, se conceden matrículas para examen durante la segunda quincena de Octubre próximo, á los alumnos que les falten una ó más asignaturas para terminar el bachillerato.

Los efectos de este decreto se hacen extensivos á las escuelas profesionales y normales.