

# El Eco de Cartagena.

Año XXV.

DIARIO DE LA NOCHE.

NUM. 7164

## Precios de suscripción.

CARTAGENA. un mes, 2 pesetas; tres meses, 6 id.—PROVINCIAS, tres meses, 750 id.—EXTRANJERO, tres meses, 1125 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.

VIERNES 25 DE SETIEMBRE 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.

## MODELO DE BARCOS.

De un periódico científico de Londres que contiene datos muy curiosos, copiamos el siguiente artículo acerca del buque de la marina real inglesa «Scout», construido por la casa Jaime y Jorge Thomsón, cuyas pruebas hace poco se han verificado con el mayor éxito:

«Los Sres. J. y G. Thomsón botaron al agua, de su astillero de Clydebank, el jueves treinta de Julio, el primero de los buques de esta clase. Este buque se asimila mucho á un torpedero grande; pero con la diferencia que puede defenderse en alta mar y en todos tiempos, y proteger nuestra marina mercante contra todo ataque de los enemigos de S. M. Tiene velocidad suficiente para mantenerse á la distancia que crea prudente de un acorazado, mientras lleva en sus once tubos-torpedos medios para hacerse respetar aun del más formidable enemigo. Su gran marcha de más de diez y siete millas marinas, obedece enseguida al timón. Su pequeño tamaño le permitirá volverse ligeramente, y así evadir á sus más grandes enemigos. Después de principiado este buque, comprendiendo el almirantazgo inglés las ventajas que encierra, ha dado instrucciones á la misma casa para construir seis mayores, y aun de más marcha y medios de defenderse.

Comprendiendo que una descripción de este pequeño, pero formidable buque, será muy interesante para nuestros lectores, y como hemos tenido el privilegio de examinarlo durante su construcción, en la prueba de máquinas (en la cual tuvimos el gusto de ver el agregado de la legación de España en Londres, el coronel Aristides Fernandez, á uno de los socios de la casa Sons of Thomas Haine; D. Cresswell, D. Haynes, agentes de la casa constructora en España); tenemos entera confianza que esta descripción es verdadera y exacta.

**Dimensiones.**—El buque tiene 220 pies entre perpendiculares, 34 1/2 pies de manga y 19 pies de puntal; su desplazamiento es de 1.450 toneladas, con todo su armamento, etc., etc., á bordo.

**Repartimiento general.**—El buque tiene dos cubiertas enteras, alta y baja; en la primera están situados todos los tubos-torpedos, á excepción de uno, en la roda, bajo la línea de flotación.

Los dos extremos están cubiertos con toldilla y castillo respectivamente, cada uno de 55 pies de largo, formando compartimientos estancos. Tres de los tubos-torpedos están debajo del castillo, uno en línea de la roda, y uno en cada banda. Cuatro tubos torpedos están situados en la

cubierta principal; pero como la obra muerta tiene la misma altura que la toldilla y castillo, están bien defendidos del fuego del enemigo. En la toldilla hay tres tubos-torpedos, uno en la línea del codaste, y uno á cada banda. Además lleva ocho ametralladoras Nordenfeli, colocadas en los costados, todas protegidas por una coraza de acero de una pulgada de espesor. A cada extremo de la toldilla y castillo hay colocado un cañón de cinco pulgadas, que carga por la recámara, con montaje de pirote central, colocado en un castillo que sobresale del costado del buque.

Estos cañones se puede decir que tienen, prácticamente, un radio de tiro casi total, desde proa á popa por su banda.

El tubo torpedo, bajo la línea de flotación, es para torpedos Watchhead de catorce pulgadas. La roda está agrandada como á unos ocho pies bajo la línea de flotación, para dejar pasar al torpedo, y tiene sombrerete para cerrar la abertura. Este sombrerete está unido al mecanismo interior del buque, y puede cerrar y abrir sin interrumpir la descarga de los torpedos. Además tiene una puerta corredera por dentro de la roda, en la parte proa del tubo, y otra puerta corredera en la parte de popa, donde entra el torpedo. En el castillo hay un reducto ó torre blindada de tres pulgadas de espesor, donde están todos los telégrafos y tubos acústicos á todas partes para el manejo del buque. La construcción es óvala con entrada en la cara popa, protegida por un mamparo como á dos pies de distancia hácia popa. Si el comandante se coloca por la parte popa del mamparo, tendrá ocho pulgadas de blindaje entre él y el enemigo, y en los costados tendrá seis pulgadas; ningún buque moderno que conocemos, á excepción de los acorazados, tiene torre tan fuerte como ésta.

La cubierta baja, hácia proa, está destinada para los aparatos eléctricos, que tanta parte tienen hoy en los buques de marina moderna; después, hácia popa, siguen dos compartimientos para parte de la tripulación, y los demás están en el castillo, en la cubierta principal.

En toda la extensión de las máquinas y calderas, que son sobre cien pies, los costados forman carboneras, como de ocho pies de espesor en el centro.

Las entradas de máquinas y camarotes de maquinistas y fogoneros, con sus correspondientes lavabos, etc., etc.

Hácia popa están los camarotes de los oficiales.

La estabilidad de este buque en acción, consistirá en la protección y medios que tiene para excluir el agua por el carbón, efectos, provisiones,

delante de las entradas á la máquina, y está todo dispuesto para que cuando haya guerra todo se llene de carbón y efectos, tomando los maquinistas y fogoneros alojamiento en otros sitios.

Debajo de la cubierta baja á proa están los pañoles para torpedos, para las provisiones y polvorin.

El condensador y cuarto de cadena, por la cara proa de las máquinas.

Por la cara popa está la máquina para gobernar, construida por Forrester, y los pañoles de armas de fuego, de galletas, de bebidas y varios otros pañoles; y á popa del todo el departamento más importante, que es donde está el mecanismo para gobernar el buque.

Este espacio está completamente lleno de maquinaria, y como el buque es muy fino en este sitio ha habido que estudiar muy detenidamente, para que todo quedase bien arreglado.

En la cabeza del timón hay una caña como de dos pies, á la cual va unida otra de 16 pies, que gira sobre una cabeza de timón falsa, como á 6 pies por la cara proa del timón, y se trabaja por una corredera Rapsou, y aunque hay muchos movimientos en las barras se calcula que, con el timón cerrado á la banda, y el buque á toda marcha, será menester de una fuerza de más de 15 toneladas en las cadenas para mantener el timón en esta posición.

Además del aparato de vapor, el buque puede ser gobernado por tres diferentes sistemas.

La primera es por medio de unas ruedas dobles, que con ocho hombres trabajan sobre el mismo eje que la máquina de vapor.

La segunda es por medio de unos aparejos directamente á la caña y al cabrestante del buque.

La tercera es colocando unos aparejos á la parte alta de la pala del timón y trabajan por fuera del costado del buque. Hemos sido un poco largos en los detalles del gobierno del buque, pues estamos en la convicción que uno de los elementos más necesarios para un buque de guerra, es el gobierno.

No es difícil construir buques de guerra más baratos que construye el almirantazgo inglés; pero si la economía se hace á expensas de las partes vitales del buque, solamente se ha ganado hasta que haya entrado el buque en acción, y entonces las economías han de salir á la cara. En el Scout sus constructores han tratado de reunir todas las condiciones para que un buque tan pequeño sea tan formidable.

**Construcción.**—El buque está construido todo de acero, en el sistema ordinario de ligazón y cuadernas,

pero en vez de tener esos ángulos remachados unos con otros, para formar la cuaderna, éstas están hechas de barra forma Z de 6m X 3 1/2 X 3m

Las planchas que forman las cuadernas están todas galvanizadas. Los mamparos para la subdivisión del buque, que son los usuales en los de guerra, los ha aprovechado el constructor para formar partes íntegras que dan á este buque gran porción de su fuerza.

Las chapas de las cuadernas son de 5/16m de grueso, y los mamparos desde 1/2m hasta 1/8m. Las planchas del fondo de un poco menos de 1/16m. Francanil alto de 3/8m. La cubierta estanca encima de las máquinas, 3/8m.

Las cuadernas están á 23m de centro á centro.

La cubierta alta de madera de pino amarillo de 3/2m y la baja de 2/2m.

La cubierta estanca no tiene madera á excepción de los pasadizos donde tiene teva de 1/2m.

La roda, codastes, soportes de los ejes, caña de timón y muchas otras piezas que generalmente son de hierro forjado, en este buque son de acero fundido, hecho por el «Steel Co. of Scotland», y ni siquiera una pieza ha habido que devolver á dichos señores; tal es la perfección con que han llegado á hacerse las piezas grandes de acero fundido.

(Se continuará.)

## EL ARBITRAJE DEL PAPA.

Hace días que los periódicos circulan la especie de que ha designado Alemania á S. S. León XIII, de árbitro para resolver la cuestión pendiente entre Alemania y España en favor del Sumo Pontífice León XIII.

Estrañeza causó en todos la nueva y la prensa ministerial se apresuró á negarla.

La designación de este arbitraje, á pesar de todas las negativas, parece, sin embargo, que tiene más hondas raíces de lo que se cree. Prueba de ello es que la prensa extranjera acoge y discute la cuestión.

*Il Diritto*, periódico italiano, dice: «Asegúrese que el rey de España, contestando á la propuesta que le había hecho uno de sus ministros, el Sr. Pidal, de someter la cuestión de las Carolinas al arbitraje del Papa, le manifestó que el emperador Guillermo, como soberano que pertenece á la religión protestante, no consentiría en admitir el arbitraje del jefe de la Iglesia católica.»

Y á esta indicación contesta la *Gaceta de Colonia* en los siguientes términos:

«Los informes de *Il Diritto* son completamente inexactos. Suponer