

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS.

BOLETÍN DE NOTICIAS Y ANUNCIOS.

MADRID 30 DE MAYO DE 1886.

4.ª SERIE.

TOMO 4.º

NÚM. 10.

DRAGADO POR MEDIO DEL AIRE COMPRIMIDO.

Sistema de Jandin, de Lyon.

Acaban de hacerse en el Havre experiencias con la draga de aire comprimido de Jandin, en la dársena del Eure, con el concurso del Sr. Lettelier, contratista de las obras del puerto.

Una draga de 0^m,23 de diámetro, alimentada por un solo compresor del sistema de Sautter y Lemonnier (de 0^m,30 de diámetro y 0^m,42 de excursión, con 2 cilindros y una velocidad de 60 revoluciones), dió un producto de 300 á 400 metros cúbicos, por hora, de agua fangosa, en una profundidad de 8 á 9 metros y una altura de resaca de 1^m,60 próximamente sobre el agua.

La proporción de fango ha sido próximamente de 25 por 100, y podría ser de 30 con un desplazamiento proporcional del barco-draga, que no permitió realizar en estas experiencias el compresor instalado en tierra.

El producto obtenido es de 5 á 7 metros cúbicos de fango, por caballo y hora.

Las velocidades del agua á la entrada del tubo dragador, calculadas por el rendimiento y la sección, han variado de 3 á 4 metros, por segundo. Los guijarros, terrones de ar-

cilla y pedazos de cuerdas viejas, pasaron igualmente y fueron lanzados con fuerza en el gánguil.

La conducción al vertedero puede hacerse con transportes hidroneumáticos flotantes ó con las lanchas de elevadores privilegiados de Jandin.

Tomamos de *Las Novedades*, de Nueva-York, correspondiente al 2 de Febrero último, lo que sigue:

«Ayer se verificó con el mejor éxito en el ferrocarril de Staten Island, bajo la dirección del inventor Eddyson, acompañado de varios distinguidos electricistas, el ensayo de un método para la transmisión de despachos telegráficos de un tren en movimiento á las estaciones de la línea y viceversa.

El tren salió de Clifton á la una y media, y en el trayecto hasta Tottenville, y de regreso, se transmitieron y recibieron varios partes, uno de ellos en latín.

Constaba el tren de cinco coches con techos metálicos, unidos entre sí por medio de alambres de cobre y en comunicación con un aparato telegráfico que iba en el primer coche. La corriente eléctrica se transmitía de los techos á los alambres telegráficos situados á ambos lados de la vía, á la distancia de 50 pies, y por los alambres á las estaciones. Eddyson dice que es posible transmitir y recibir des-