

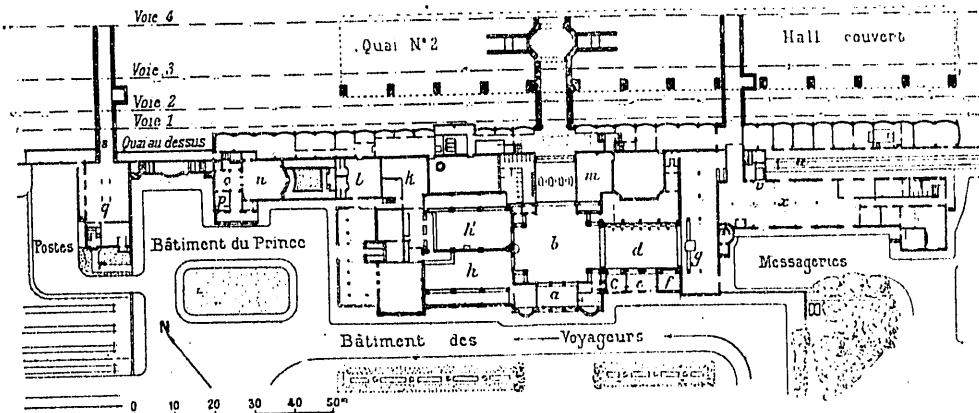
REVISTA EXTRANJERA

La nueva estación de Oldenburgo (Alemania).

Como la antigua estación de Oldenburgo, construida en 1870 y utilizada hasta 1911, había venido á ser insuficiente para el desarrollo del tráfico, se decidió realizar instalaciones separadas para los viajeros, las mercancías y la distribución. Este último servicio fué llevado, mediante un gasto de 3 millones y medio de marcos, al Sureste de la población, á la región pantanosa, comprendida entre Ostenburgo y Sandrug. Una modificación impor-

del Gran Ducado, al arquitecto Mettegang, de Maguncia, hoy día fallecido.

La figura 1.^a da detalladamente, en planta, la distribución de los edificios y la figura 2.^a el corte á través por la sala de entrada y el paso inferior de los viajeros. Esta distribución está ideada con arreglo á los mismos principios que la de las otras estaciones modernas alemanas, sin presentar ninguna particularidad característica. Es digno de mención el pabellón particular dispuesto para el servicio de los Príncipes, que es siempre objeto de aten-

Fig. 1.^a

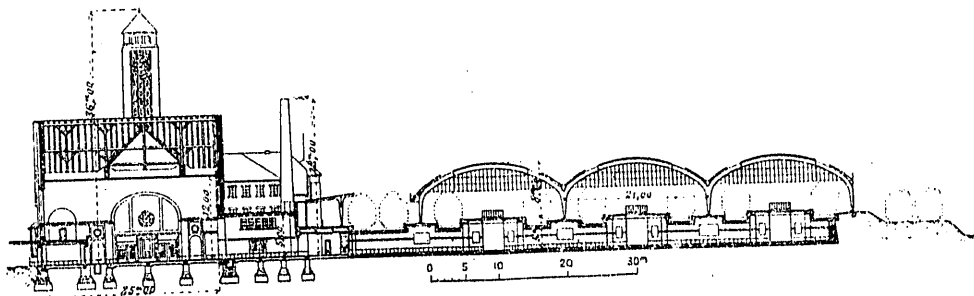
EDIFICIO DE LOS VIAJEROS: a, vestíbulo; b, salón; c, despacho de informaciones; d, despacho de billetes; e, entrada de los equipajes; f, registro de los mismos; g, despacho de equipajes; h y h', salas de espera; k, cocina; l, fonda; m, presentación de los equipajes a mano.—EDIFICIO DEL PRÍNCIPE: o, antecámara; p, tocador.—EDIFICIO DEL CORREO: q, local para las sacas del correo; r, alojamiento del empleado; s, pasaje y ascensor reservados al correo.—EDIFICIO DE LAS MENSAJERÍAS: t, túnel para los equipajes; u, vía de las mensajerías; v, ascensor de equipajes; x, sala de las mensajerías.

tante, hecha en la estación, ha sido levantar las vías á una altura de 3,25 metros, lo que ha permitido establecer entradas independientes á los muelles y en seguida la construcción del nuevo edificio principal sobre el emplazamiento del antiguo. Para no interrumpir la explotación durante las obras, se puso en servicio, en Diciembre de 1911, una estación eventual, completa, con seis muelles de viajeros y escaleras de acceso, de madera. Esta estación ha servido para la movilización de 1914.

La transformación definitiva se prosiguió no obstante las dificultades creadas por la guerra, sobre todo por la escasez de la

ción particular en los ferrocarriles alemanes. Unos cuadros de plantas, como adorno, se han establecido delante de los edificios.

En la forma de éstos y en su decoración se ha procurado mantener el carácter general del estilo bajo-sajón. El edificio principal lleva una torre de 35 metros de altura, establecida en el eje de la avenida de acceso. Los paramentos están revestidos de ladrillos violetas, de alta cocción, que proporciona el país; los zócalos son de lava basáltica y las jambas de las ventanas de hormigón. Parece que la decoración interior se ha tratado con mucho cuidado y suntuosidad.

Fig. 2.^a

mano de obra, y la recepción definitiva se verificó el 2 de Agosto de 1915.

La nueva estación, estación de pasaje como la antigua (véase el plano general, en la fig. 1.^a), comprende tres edificios unidos por el primer muelle: 1.º, el edificio de los viajeros, propiamente dicho, con un ala, al Oeste, conteniendo las mensajerías; 2.º, el pabellón del Príncipe, con las salas de espera para el mismo, y 3.º, el edificio de Correos.

Los proyectos de los diversos edificios no se han sacado á concurso, se han confiado, por la Dirección de los ferrocarriles

Los gastos de establecimiento del edificio principal se han aumentado sensiblemente por las dificultades presentadas en la cimentación; el conjunto de los edificios, que representa una superficie construida de 5 550 metros cuadrados, ha costado 980.000 marcos, ó sea 177 marcos por metro cuadrado.

Los muelles de en medio están cubiertos por tres naves de hierro, de 150 metros de longitud y 21 de anchura, cuya disposición particular se ha estudiado para obtener una solución tan satisfactoria, como fuera posible, del doble problema de la luz y de la supresión de los humos.

Extractamos en esta nota la que, sobre este asunto, publica *Le Génie Civil*.

Lámpara de petróleo de alta presión, sistema Zenda.

Las lámparas intensivas de petróleo, abastecidas bajo presión, tienen, generalmente, algunos inconvenientes de orden secundario, que hacen, sin embargo, su empleo desagradable ó incómodo en ciertas condiciones. La presión del aire en el depósito de petróleo disminuye á medida que se vacía, de modo que es necesario proceder á regulaciones sucesivas del mechero; el petróleo contenido en la tubería de abastecimiento del mechero corre hacia éste después que se ha apagado, y como se evapora en el evaporador, todavía caliente, la lámpara esparce un olor desagradable, algún tiempo después de su extinción. Se evita algunas veces este inconveniente, dejando escapar á la atmósfera el aire contenido en el depósito de petróleo, para permitir á la columna líquida, que queda en el tubo de alimentación del mechero, volver á bajar á este depósito por la acción de la gravedad, pero el aire que se deja escapar y que permanece largo tiempo en contacto con el petróleo, está cargado de vapores de carburos de hidrógeno y su olor no es menos fuerte que el de los vapores que proceden del evaporador. En fin, el mechero se obstruye á consecuencia de los depósitos de carbono procedentes de la desasociación del petróleo, y es preciso desmontarle, periódicamente, para limpiarle, pasándole una aguja.

En la lámpara Zenda, cuya descripción hacemos á continuación, tomándola de la que, según la *Engineering*, hace *Le Génie Civil*, se han remediado estos inconvenientes.

Esta lámpara se compone de un depósito de petróleo y de aire comprimido y de la lámpara propiamente dicha, á la cual este depósito está unido por un tubo flexible. El depósito, cuyo corte está representado en la figura 1.^a, está constituido por un cilindro fuerte de palastro que contiene, en *A* el petróleo, y en *B* aire comprimido con ayuda de una bomba de mano. La comunicación entre *A* y *B* se establece por el intermedio de una

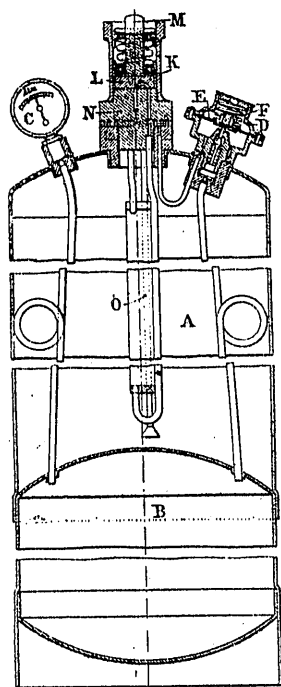


Fig. 1.^a

válvula de reducción de presión *D*, cuyo funcionamiento no ofrece nada de particular. Esta válvula lleva un diafragma *E* y se abre más ó menos por la acción del resorte *F*, según que la presión que actúa bajo el diafragma *E* tienda á disminuir ó á aumentar y que este diafragma se mueva, por consecuencia, hacia abajo ó hacia arriba.

El aire que salva la válvula *D*, y que está siempre á la presión de trabajo para la cual está regulada, se dirige en seguida al distribuidor *H* de esta lámpara, que es en ella el órgano característico. Este distribuidor está constituido por un disco de latón *K* que lleva sobre su cara inferior una placa *L*, hecha de una especie de ebonita capaz de resistir indefinidamente el contacto con el petróleo y que está taladrada por una serie de agujeros designados por las letras *bc*, *fg* y *lm* en las figuras 2.^a á 6.^a,

Fig. 2.^a

Fig. 3.^a

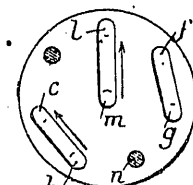
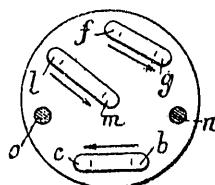
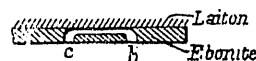
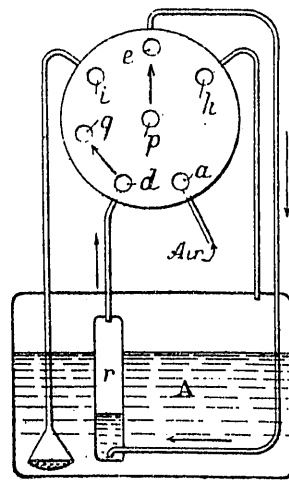
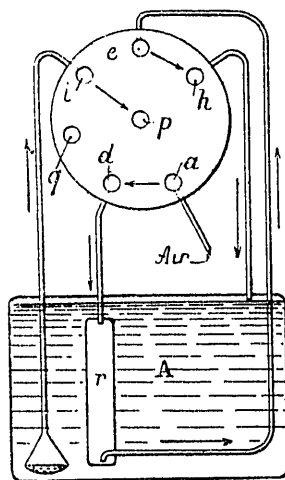


Fig. 5.^a

Fig. 6.^a

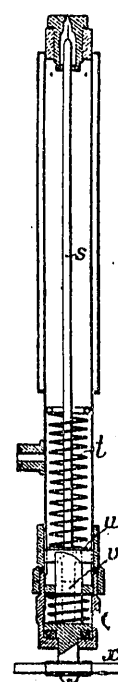


Fig. 7.^a

que representan esquemáticamente á este distribuidor. Este disco *L* lleva también otros dos agujeros *n* y *o* que sirven únicamente para igualar las presiones sobre su cara inferior, estando sus otros agujeros *b* y *c* de una parte, *f* y *g*, *l* y *m*, de otra parte, unidos dos á dos por cañerías rectilíneas. El conjunto de los dos discos *K* y *L* (fig. 1.^a) puede girar alrededor de un eje vertical y moverse por medio de una llave dispuesta en la varilla *M*.

El disco *L* descansa sobre un segundo disco *N* (fig. 1.^a), el cual está también taladrado por unos agujeros, dispuestos como indican las figuras 2.^a y 3.^a y designados por las letras *a*, *d*, *e*, *h*, *i*, *p* y *q* en los cuales terminan unos que vienen de los órganos siguientes de la lámpara: en *a* el tubo procedente de la válvula de reducción de presión y que conduce el aire comprimido; en *d* el que parte del vértice del purgador de petróleo *r* (*O* en la figura 1.^a); en *e* el que viene de la parte inferior de este mismo purgador *r*; en *h* un tubo que va á la cámara de aire del depósito de petróleo; en *i* el tubo que lleva el petróleo del depósito del mismo á la lámpara; en *p* el tubo de alimentación del mechero de la lámpara y, en fin, en *q* una cañería que desemboca directamente en la atmósfera.

Cuando el distribuidor está en la posición abierta (figuras 2.^a, 4.^a y 5.^a), es decir, cuando la lámpara está encendida, el aire que llega por *a* se dirige á la cámara de aire del depósito de petróleo, por el agujero *d* unido á *a* por medio de la cañería *bc* del disco de ebonita *L* por el purgador *r* que no desempeña ningún papel, por los agujeros *e* y *h*, que se comunican por medio de la cañería *fg* de este mismo disco de ebonita. El petróleo del depósito *A* está entonces expulsado por el tubo que termina en el agujero *i* y de allí, por la cañería *lm*, al tubo de alimentación *p* de la lámpara.

Para apagar esta lámpara basta llevar por una rotación el dis-