

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **117/118 (1941)**

Heft 4

PDF erstellt am: **29.10.2020**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Strassenbau Palembang-Djambi auf Sumatra. — Renovation der Zürcher Bürgerhäuser Schanzenhof und Weltkugel (mit Tafeln 1 bis 4). — 25 Jahre NDK, 1914 bis 1939. — Das Vielkugeln-Auflager für Brücken. — Mitteilungen: Rangiergerät mit seitlich ausschwenkbarer Zug- und Stossvorrichtung. Aus dem Erdreich angesaugte Luft kann

zum Heizen von Betriebsräumen u. dgl. herangezogen werden. Lade-stationen für Elektrofahrzeuge. Einsturz und Wiederaufbau einer italienischen Bogenbrücke. «Freunde neuer Architektur und Kunst». — Nekrolog: Charles Bégis. — Literatur. Sitzungs- und Vortrags-Kalender.

Band 117

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet

Nr. 4



Abb. 2. Typischer Urwald auf trockenem Gelände; von solchem durchfährt die Strasse 170 km, 18 km durch Niederwald

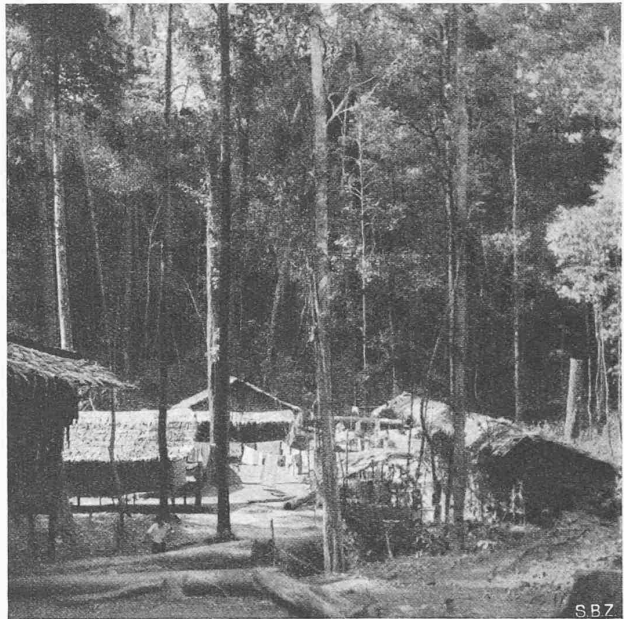


Abb. 3. Typisches Arbeitslager im Urwald, aus am Ort geschlagenem Rundholz und Palmblättern

Strassenbau Palembang-Djambi auf Sumatra

Von Ing. C. GRUNDER, z. Zt. in Innertkirchen

[Nachdem wir in letzter Nummer im Ausbau des Elektrizitätswerks der Stadt Belgrad ein eindrucksvolles Beispiel der Behauptung auf dem Weltmarkt durch *Leistungsfähigkeit* der schweiz. Maschinenindustrie gezeigt, lassen wir heute ein solches auf dem Gebiet des Bauingenieurs folgen. Auch hier haben schweizerische Ingenieure in fremdem Land ihr Können unter Beweis gestellt und damit für ihre Heimat und die E. T. H. Ehre eingelegt. Red.]

Als Folge der stark gesteigerten Oelproduktion stellte sich der Bataafschen Petroleum Mij. die Aufgabe, die Transportverhältnisse von ihren Feldern im Djambibezirk nach dem Raffineriezentrum und Verschiffungshafen in Pladjoe, bei Palembang, zu verbessern.

Eine bestehende Oelleitung von 4 Zoll \varnothing und annähernd 400 km Länge war nicht mehr im Stande, die im Djambibezirk geförderten Rohölmengen zu fördern. Die Leitung lag überdies in topographisch sehr ungünstigem Gelände, sodass eine Vergrösserung auf diesem Tracé nicht in Frage kam. Im Frühjahr 1934 erhielt die örtliche Direktion den Auftrag, Vorstudien für die Erstellung einer neuen Oelleitung in Angriff zu nehmen. Die Kapazität der Leitung wurde bei 60 atü Anfangsdruck und rund 265 km Länge auf 2000 t Rohöl in 24 Stunden berechnet. Als Durchmesser der Leitung wurden 8 Zoll gewählt. Im Hinblick auf eine möglichste Verringerung der Anzahl der Rohrstösse sah das Projekt die Verwendung von Stahlrohren in Längen von 11 bis 12 Metern vor, die statt mit der üblichen Muffenverbindung, durch elektrische Schweissung zu verbinden waren.

Es war nicht möglich die Oelleitung durch unbewohntes, zum Teil sumpfiges und überall von dichtem Urwald bedecktes Gebiet zu erstellen, ohne vorherige Anlage einer Transportstrasse. Im Gegensatz zu früher, wo man solche Leitungen in hunderten von Kilometern Länge, in möglichst gerader Richtung und ungeachtet der topographischen Verhältnisse legte, gelangten für das vorliegende Projekt die Gesichtspunkte moderner Strassentrasierung zur Anwendung. Die Strasse hatte vorerst den Transport von Material für den Leitungsbau zu bewältigen. Nach dem Bau soll sie die regelmässige Kontrolle der Oelleitung ermöglichen und zudem eine sichere, zu jeder Jahreszeit befahrbare

Ueberlandverbindung von Palembang nach den sehr wichtigen Oelgebieten im Djambibezirk herstellen (Abb. 1).

Zur Festlegung der günstigsten Linienführung studierten wir verschiedene Varianten in der Gesamtlänge von über 400 km. Nachdem die mit Handkompass, Neigungsmesser und Schritt-mass aufgenommenen Linienführungen nach einheitlichen Gesichtspunkten geprüft worden waren, konnte das endgültige Tracé ausgewählt werden. Es verläuft meist auf trockenem Gelände, nahe der Grenze zwischen den letzten, flachen Hügel-ausläufern und dem etwa 100 km breiten, der Ostküste von Sumatra vorgelagerten Sumpfbereich. Es kommen dabei Erhebungen bis zu 100 m ü. M. vor. Geologisch bestehen die durch-fahrenen Gebiete aus Verwitterungsböden vulkanischer Tuffe und Tone tertiären Ursprungs. Vorherrschend ist der in allen tropischen Zonen vorkommende Laterit, ein Verwitterungsprodukt silikatreicher Gesteine. Dieser Laterit weist eine recht günstige, natürliche Mischung von Sand und Ton auf und ergibt eine feste, auch bei Regen noch griffige Fahrbahn. Da Gesteins-lagen nirgends an der Oberfläche anzutreffen sind, fehlt Schotter-material vollständig.

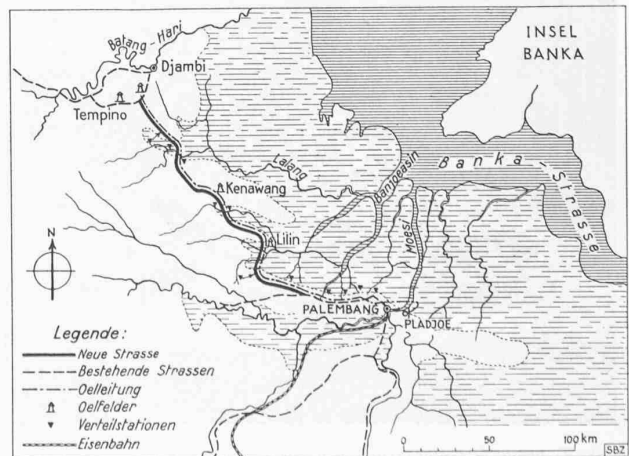


Abb. 1. Strassenbau Palembang-Djambi. — Uebersichtskarte 1:4 Mio