

Utgliðning av terreng og kaianlegg i Hommelvik den 14. april 1942.

Tegn. T.d.B 2138.

Om rasets forløp gjengis etter øyenvitner:

Disponent Haugen, Jemtlandsbruket, sto om kvelden ved vinduet i sin privatbolig og hadde derfra full oversikt over hele det utraste område. Kl. ca. 19.45 så han i retning nordover en svak støvsky nordvest for flyopphalingsslippen i de der nyutfylte steinmasser. Dette var innledningen til den kjempemessige utrasning som foregikk etappevis i sydøstlig retning og som i løpet av 3 a 5 min. nådde den endelige sydøstlige begrensning.

Det sted hvor raset begynte er dermed fastlagt til steintippen nordvest for flyopphalingsslippen. Det av tyskerne nyutfylte område omkring og søndenfor opphalingsslippen raste så ut og raset forplantet seg så bølgevis hurtig til det med stein utfylte område nord for Holstadelv. Dette siste område var utfyllt i tiden etter november 1941 (etter brannen av Hulås Kassefabrikk). Raset åt seg videre i sydøstlig retning og ytre del av jernbanens nye dypvannskai, hvor den 160 t. tunge kranen sto sank sakte ned. Videre forplantet raset seg innover dypvannskaien til kai nr.2, men ikke hurtigere enn at 2 mann som sto ytterst på dypvannskaien reddet livet ved å springe innover langs kaisporene.

Disponent Haugen opplyser videre at i dagene like før den store utgliðning fant sted gikk det mindre ras i steintippen nordvest for flyopphalingsslippen, men fyllingsarbeidene ble fortsatt tross advarselen fra stedets folk. Planeringshøyden på det militære område ligger i raskant på kote 2.90.

På det militære område var det ikke opplagt nevneverdige laster. På dypvannskaien sto 9 jernbanevogner, hvorav 3 var lastet med kobber og 6 med "sulfat" dessuten sto den 160 t tunge kranen ytterst. I Hissmofors Bruks ^{og Meraker Bruks} opplagshus hadde tyskerne lagret bygningmaterialer som sement, papp, spiker o.l. men belastningen var jevnt fordelt ikke særlig stor. En del sement var løst i tiden før raset inntraff. Belastning såvel på kaien som bak kaien var da raset gikk liten i forhold til hva den var på tidlig tidspunkt under krigen da f.eks. Hissmofors Bruks opplagshus var belastet med opptil 6 t/m² (våte tremasseballer).

Lensmannsfullmektig Lindmo så ut av vinduet idet øyeblikk kranen, som sto nesten ytterst på dypvannskaien sank sakte overende i nord-

lig retning. I samme øyeblikk så han at terrenget nordvest for dypvannskaien allerede var sunket i sjøen. Da dypvannskaien med bakenfor liggende opplagshus deretter raste ut oppsto en veldig røyk fra sementlageret, men han hadde inntrykk av at raset forplantet seg videre til Meraker Bruks opplagshus.

Lindmos mening om belastningsforholdene er stort sett den samme som tidligere anført, idet han tror at kun lokale partier bak kaiene var sterkere belastet.

Kontorsjef Andresen, Hommelvik bruk, (havneformann i Hommelvik) opplyser:

I Hissmofors Bruks opplagshus lå en del sement, kanskje ca 4000 t. i tiden før raset. Da raset inntraff var en stor del av sementen losset. I de senere år har det her ikke vært tillatt lagret store laster da pelene var råtne. I Meraker Bruks opplagshus lå endel papp og sement, men belastningen her var også mindre enn hva den tidligere har vært. På det av tyskerne oppfylte område nord for Holstadelven lå bare endel lette flypontoner o.l.

Kontorsjef Andresen har snakket med Johan Brobak, som var den ene av de 2 mann som sto ytterst på dypvannskaien. Johan Brobak så at raset ble innledet nordvest for flyoppthalingslippen og at det hurtig forplantet seg i retning mot dypvannskaien. De 2 mann berget såvidt livet ved å springe innover langs kaisporene.

Raset har en synlig total lengde på ca. 450 m med en gjennomsnittlig bredde på ca. 40 m. I alt har således ca. 18 mål havne- og kaiområde sunket i sjøen. Ved raset omkom 2 nordmenn som befant seg ombord i en jekt.

Ved km. 22.7 raste jernbanens banelegeme ut i ca. 10 m lengde. Provisorisk linjeomlegging ble øyeblikkelig igangsatt og denne ble ferdig tirsdag kveld den 21. april.

Grunnundersøkelser ble først foretatt for den provisoriske omlegging av linjen og senere fortsatt med sikte på reparasjon av den opprinnelige linje. For dypvannskaien foreligger grunnundersøkelser hvor bl.a. fjelllets beliggenhet er konstatert i 2 tverrprofiler og 1 lengdeprofil. For kai 2 blir fjellet senere fastlagt i endel tverrprofiler.

Oslo den 22/4.1942.

W. Skaven Høy.

H O M M E L V I K B U K T A

*1 flg. igjensetter mens fyllingskippen
a var først anbrakt på Langstret.
Tuppen sank ned i degen for skor-
kast. Utyllingen ble fortsett
inntil kasterøfen inntreff
Opl. av P. 20/5-42.*

Raset innledet her

Efter utfylling

Raskant

*lyst i laget
av vindborene
eller av. 1941.*

Stein

HULAS KASSEFAK

PRIVAT

OWE TANK

RIKSVEI

x linje for Lindvare + Disponent Hanger

lyst hadde

Haukøffell 3000

DYPVANNSKAI

KAI N° 1

KAI N° 2

HISSMØFORS BRUK.
OPPLAGSHUS

MERAKER

BRUKS
OPPLAGSHUS

REDSKAP BOD

MUR

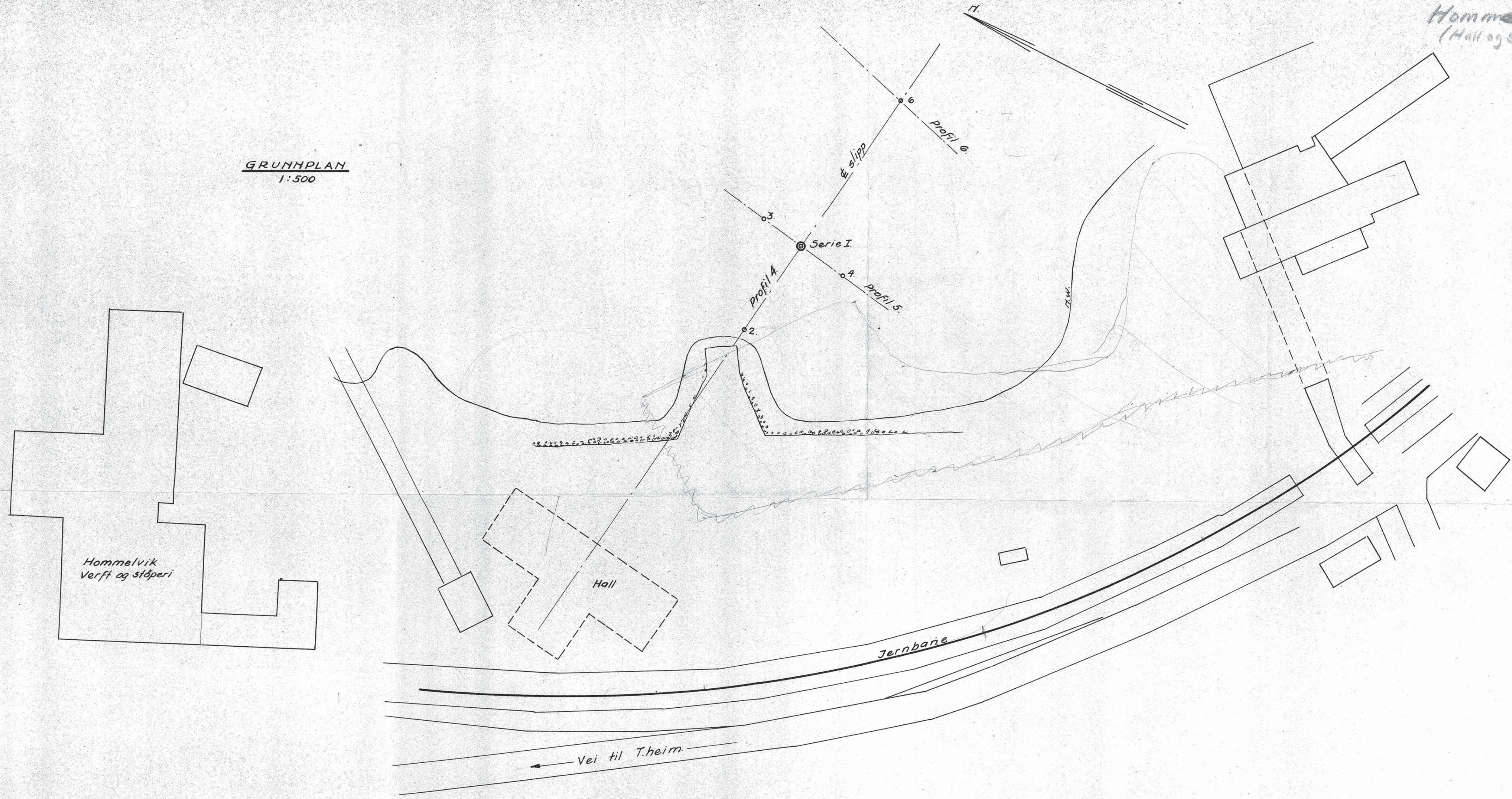
HAUGENS-
SKUR

JENTLANDS BRUKETS
OPPLAGSHUS

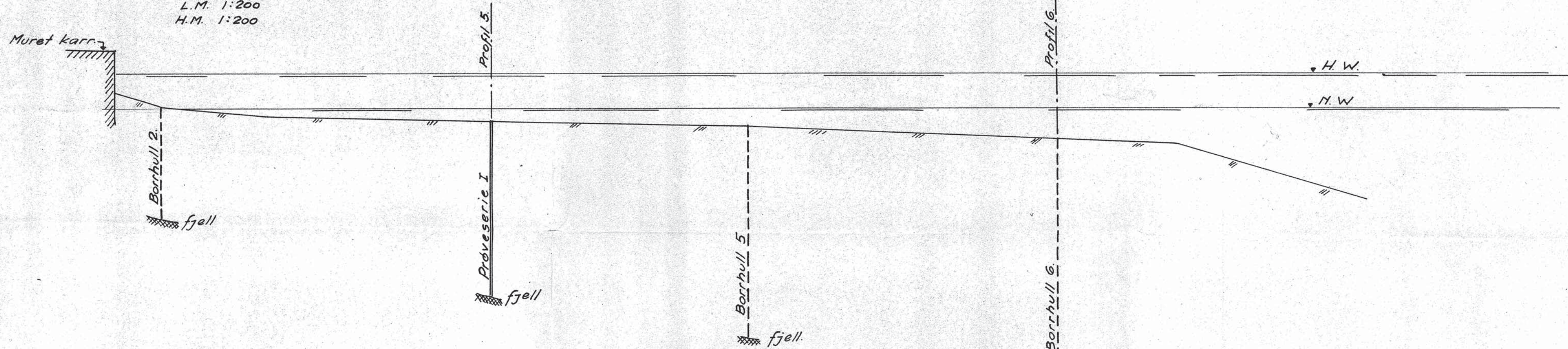
ad gp 449

UTGLIDNINGEN		Målestokk		Tegn. $\frac{1}{4}$ H2		Sum	
VED		1:1000		Trac. $\frac{1}{4}$ H2		Sum	
HOMMELVIK STASJON 14.4.1942				Kfr.			
NORGES STATSBANER		Erstatning for					
TRONDHEIM DISTRIKT							
Trondheim den 1 19							
						T.d.B 2138	
						Erstattet av:	

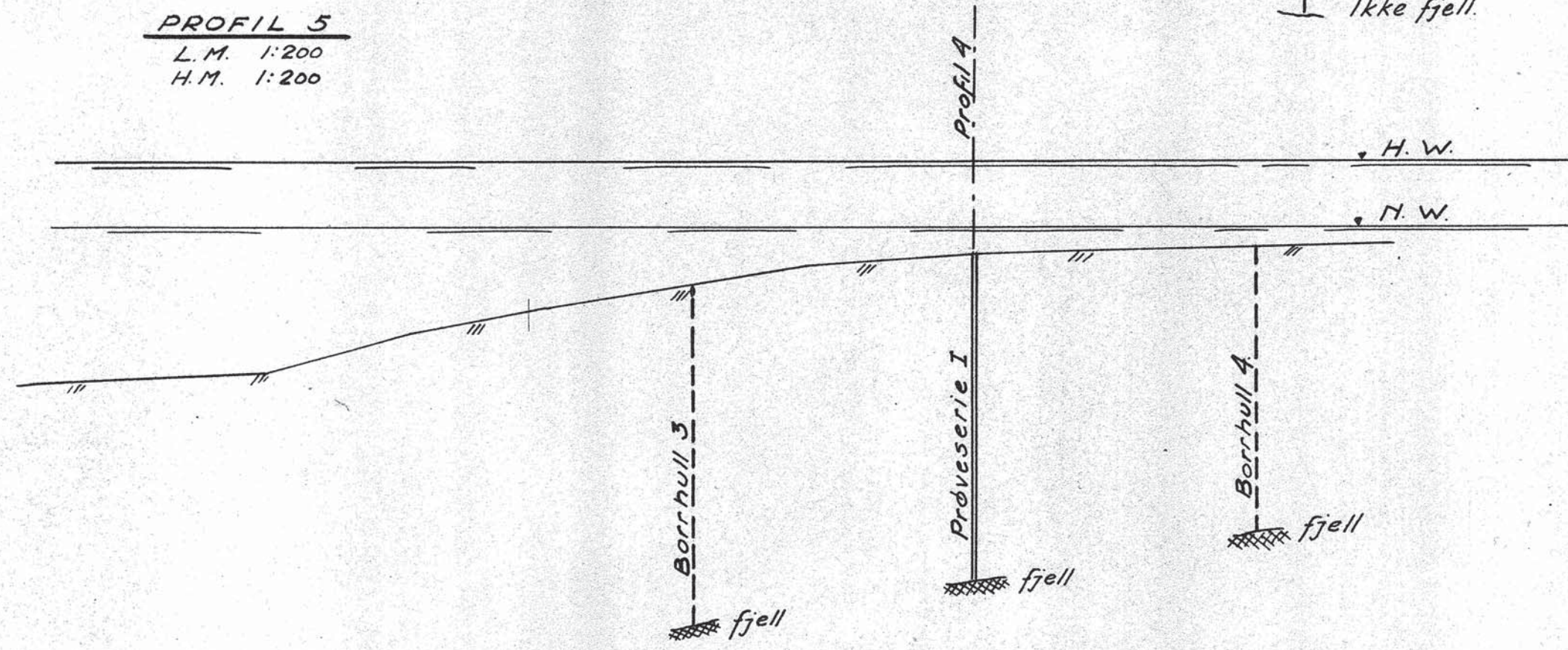
GRUNNPLAN
1:500



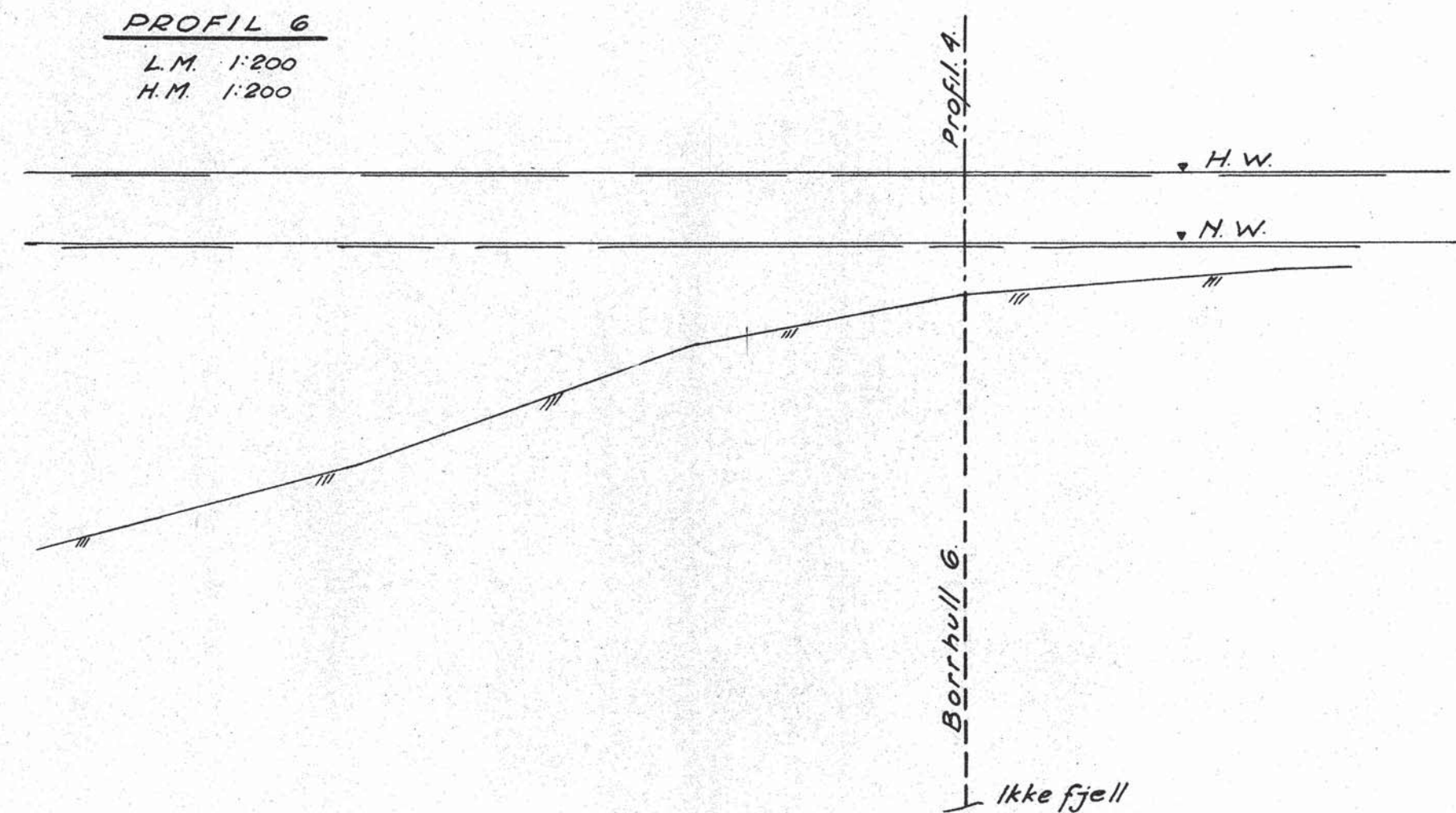
PROFIL 4
L.M. 1:200
H.M. 1:200



PROFIL 5
L.M. 1:200
H.M. 1:200

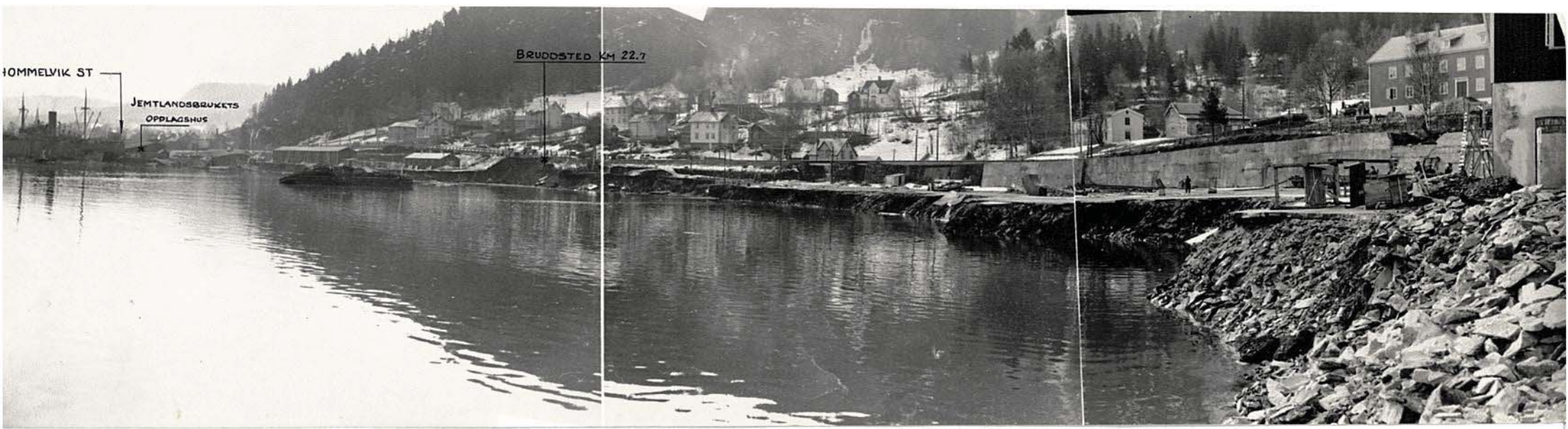


PROFIL 6
L.M. 1:200
H.M. 1:200



Serie I

Dyp i m	V.	H _g	H _i	F	O	K	Glt	Anm.
1	418						2.9	Finne, m/ trellis
2	503						3.7	" "
3	475						7.6	" "
4	447			0.9			2.1	" m/ rettrevler
5	443			0.7			1.7	Finne
6	398			0.7				"
7	430			0.7				Finne, svakt leirholdig
8	414			0.6				Finne, sterkt malsandig
9								leirholdig
10	400			0.4				Finne, leirholdig malsand
11								
12	458			~0.3				Kvikkleire m/ finmolek



R a p p o r t .

HOMMELVIK HAVN

Berging av materiell fra skredet i 1942.

Rapport fra befaring 27/8.54.

Tilstede: Formannen i Hommelvik havnestyre, hr. Øvre + 1 medlem.

Fra Geoteknisk kontor: Avd.ing. Hartmark.

Formannen i havnestyret har henvendt seg til Trondheim distrikt i anledning av at et privat firma er begynt med opp-
trekning og berging av materiell fra raset i 1942. Arbeidet
var igang, og jeg var ombord på bergingsskipet for å se på
arbeidet som ble utført. Dessverre var ikke arbeidslederen
tilstede, jeg fikk snakket med dykkeren hr. Bjerkan og et
par av mannskapet. Jeg oppfattet det slik at firmaets navn
var Bjergningskompaniet. Hr. Øvre sier imidlertid senere at
firmaet heter Mortensen. Dette har jeg ikke fått kontrollert.

Bergingsbåtene (2 stk.) lå for øyeblikket rett ut for den ned-
brente kai utenfor det sted hvor Jemtlandsbrukets opplagshus
har ligget, nærmere bestemt km. 2288, 60 m. V. og var altså
nær inntil østre rasbegrensning. Det var trukket opp endel
gamle skinner og jernbjelker, og arbeidet var nå igang med å
berge kobberbarrer fra 3 jernbanevogner med kobber fra Suli-
tjelma som var gått med i raset. Det er dette kobberet som
har størst interesse å få berget.

Arbeidet foregikk på den måte at dykkeren gikk ned og festet
et rep eller en krok til gjenstanden, som så ble trukket opp
av mannskapet på båten, enten for hånd eller med kran eller
wansch. Materialene var ifølge dykkerens opplysning tildek-
ket av slam, fra ganske tynt lag og opptil bortimot en meter.
Ved besiktigelse viser det seg at dette slam er gytje. For
å komme til og få se gjenstandene benyttes et enkelt spyle-
apparat som føres for hånden og spyler rent. Spyleapparatet
består av et 6" rør som er tilkoblet trykkluftslange, som
fører trykkluft av ca. $3\frac{1}{2}$ kg/cm² trykk og som ved hjelp av
sugevirkningen suger massen opp fra arbeidsstedet og spyler
den ut igjen et par meter lenger bort. Det er således et

meget uskyldig redskap, og det er ikke tenkelig at det går an å spyle seg ned mere enn ca. 1.5 m. ved hjelp av denne metoden uten fare for dykkeren.

Båten var også utstyrt med større redskap for sandspylning, som kan brukes for mudring til stort dyp. Mannskapet hevdet at dette redskapet ikke kom til å bli benyttet ved Hommelvik. Når man var ferdig med kobberbarrene, var det meningen å prøve å få opp noen gamle godsvogner. Arbeidet var begynt i østre ende av rasgropen, og man arbeidet seg systematisk vestover. Det meste av materiellet som de kunne få tak i, lå i østre del. En stor kran lå imidlertid lenger vest, omtrent rett ut for det sted hvor Huls kassefabrik hadde ligget. Kranen lå antakelig parallelt med strandkanten. Det var imidlertid ikke enighet om hvem som hadde retten til denne kranen, idet både Bjergningskompaniet og Betongbygg påberoper seg retten til å ta den opp. De juridiske forholdene i forbindelse med dette bergingsarbeide hadde jeg i det hele tatt inntrykk av var noe uklart. Mannskapet hevder at firmaet har fått skriftlig tillatelse av Distriktsjefen i 1951 til å ta opp skrapet. Da jeg senere snakket med overingeniør Gjønnes om dette, sier han at han ikke har kjennskap til noen slik tillatelse, og han mener han burde visst om det, da han på den tiden var baneinspektør for Meråkerbanen.

Så lenge arbeidet pågår på den måten jeg så, tror jeg ikke det kan være noen fare. Spylearbeidet som ble utført, var helt uskyldig. Det bør imidlertid kontrolleres at det ikke settes igang mudring med den store sandpumpen som var montert på bergingsbåten.

Det kan kanskje være litt tvil om de skal tillates å trekke opp så store gjenstander som jernbanevogner, da det muligens kan forårsake forstyrrelser i grunnforholdene, i hvert fall når det gjelder østre rasområde.

Før man går igang med å trekke opp den store kranen, bør firmaet, enten det blir Bjergningskompaniet eller Betongbygg, pålegges å undersøke hvorvidt kranen ligger så langt ut at den går fri av fyllingsfoten for jernbanefyllingen mellom pel 2260 og 2270 (ytte godsspor).

Dypvannskai I med lagerskur samt godsspor ut til kaien er bygget. Dypvannskai I er en betongkai på betongpillarer til fjell. Den er bygget i 3 seksjoner med dilatasjonsfuge mellom seksjonene. Midtre seksjon har forskjøvet seg ca. 2 cm. utover.

Ytre godsspor ligger på steinfylling, som er lagt opp ute i sjøen etter raset. Det er ordnet steinkledning på sjøsiden. Fyllinga har satt seg forbausende meget, stort sett ca. 30 cm., men opptil en meter mellom kulvert for Holstadelsen og kaikant. Fungerende baneformann Rökke påviste setningene, og han sier at det ikke er foregått noen forskyvning utover. Dette ville lett ha blitt merket på skinnegangen. Det meste av setningen er foregått etter at han ble ansatt i 1947.

I østre rasområde, ved pel ca. 2286, gikk det et lokalt ras for et par år siden, idet steinfyllingen som var lagt opp her, raste på sjøen. Baneformannen mener det skyldtes utvasking av stein i fyllinga som følge av bølgeslag under nordvest-storm. Det var ingen forskyvning å merke ute i sjøbunnen.

28/8.1954

H. Hartmark