

NORGES STATSBANER

NORDLANDSBANEN

Overingeniøren

Mosjøen, den 12. oktober 1938.

I.-nr.

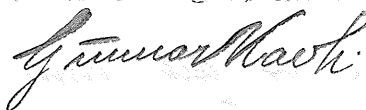
VED BESVARELSE BEDES OVENSTÅENDE J.-NR. ANFØRT

Planering, 7. avdeling.

Da det er ønskelig å igangsette vinterarbeid med transport av masser til fylling nr. 46, hvor grunnforholdene isommer blev undersøkt av det geotekniske kontor ved Klaus Pettersen (ca. pel 1637), tør man -forinnen så skjer- forespørre om det menes å være noe til hinder for dette.

Det har den hele tid rendt vann op gjennom borhullene, ved hvis top det har dannet sig materialkegler ca. 1,5 m i diameter. Ved det ene borhull har vannet forøvrig nu brutt ny vei.

For overingeniøren



Oslo den 17/10-38

Hr. Overingeniør Nordl. banen

Mrs/oin

Planering, 7. avd. Fylling nr. 46, Drøya - Drøys bru nr 124.

Det henstilles at arbeidet igangsettes i så kort tid som mulig. I løpet av ca. 1 ukes tid kan man bare at resultatet av grunnundersøkelsen kan forelegges.

Arb.

A. L. R.



Jernbaneverket

Dokumentnummer:

Rev:

UB.108352-000

000

Ansigt

Oslø den 29/10 - 38

Herr.

Overingeniørin

Nordlandsbanen

Mosjøen

Planering, 7. afd. Fylling nr. 46, Drøya

I følge vore undersøkelser skulde grunnen
være sådelt nok til at bære Fyllingen. Hvis det derfor
er påkrævet at igangssette arbeidet med transport af
masser kan dette påbegyndes.

Det hertil foreliggende materiale giver umiddelbart
ikke forklaring på årsagen til glidningen i Fyllingen.
En rapport og tegning udsendes vedhæftet for
gjørne besigtige stedet og eventuelt foretage nye
planede undersøkelser. Da jeg alligevel skal til

Verdal er det min hensigt at komme opover i den
nærmeste fremtid

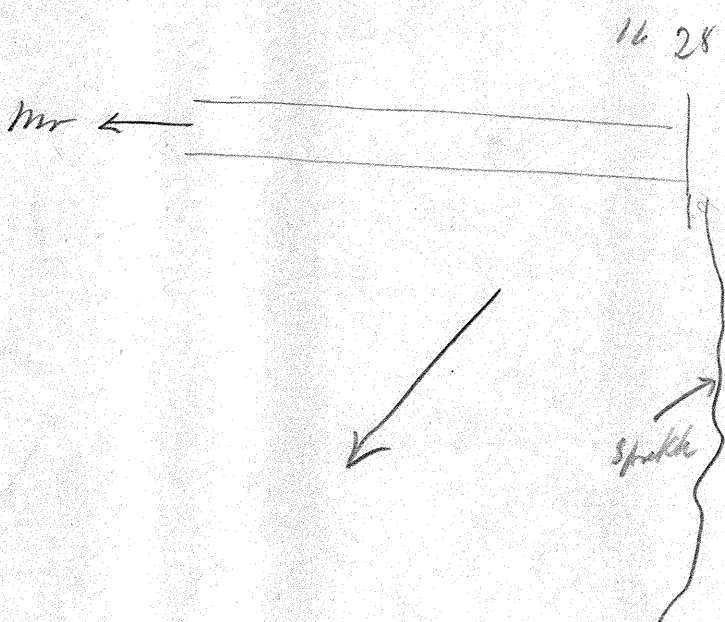
Arb.

A. L. R.

Fyllning nr. 46. Drerja

Under resan till Morsjön 18 - 23/12 - 38 blev fyllningen befaret sammantaget med ingenjör Aspenius och opsynsman Schanche.

Mellan på 16 28 och 16 33 har fyllningen varit 60 à 3 grunde med en tillsammanslagt nedrykning på 3 à 4 m. Ingen härring av terrängutvärdering (nederför) fyllningen kunde dock ses med blotta ögat.



En längre spricka var från kommit i samband med på 16 28 men därefter inte vid på 16 30. Sprickan kan tyda på en glidning i fyllningens återgång på skisten.

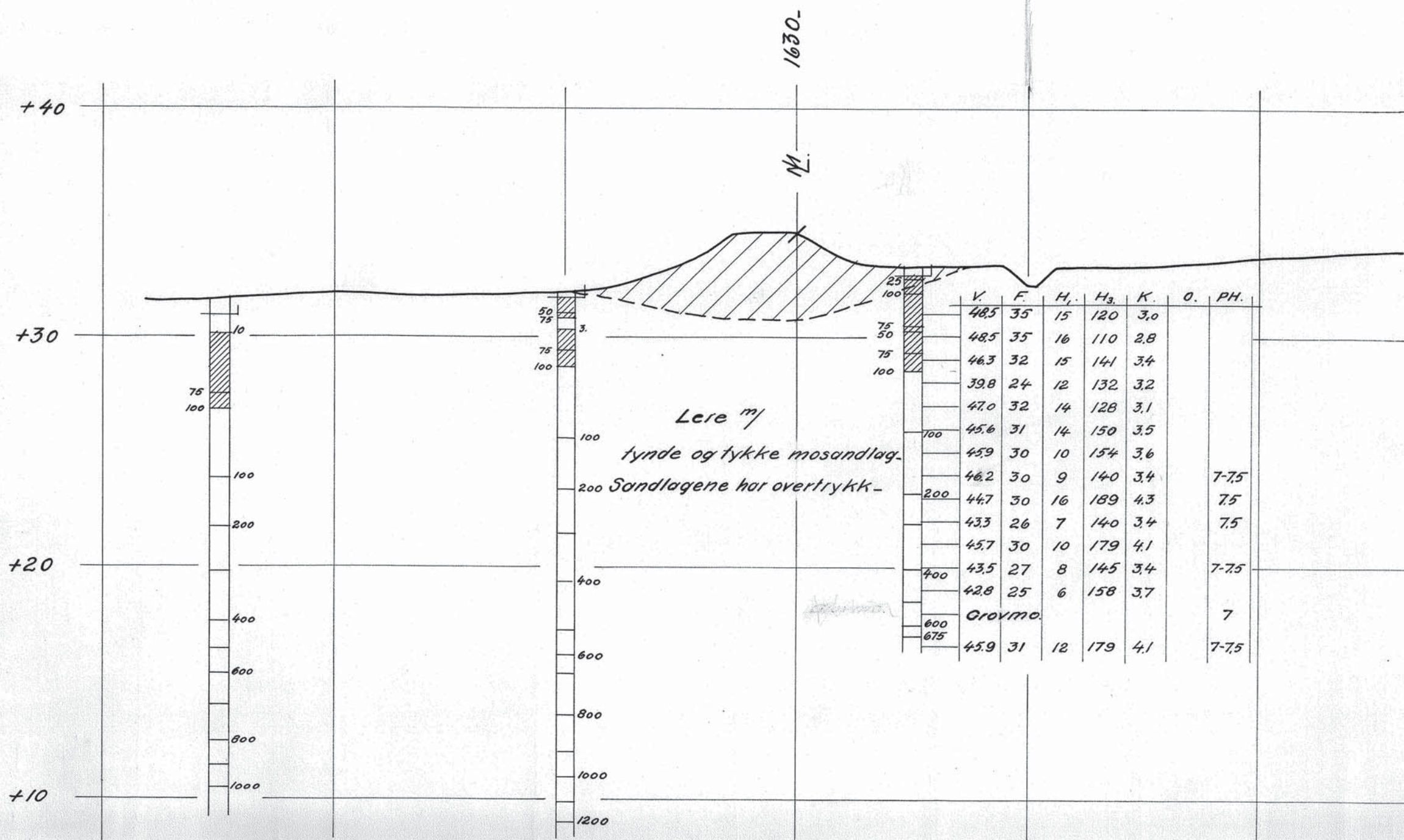
På karta är märkt ett ställe med två bryggor där var en stark lokal upphällning i terräng 3 à 4 m i den västra. Denna upphällning är

från kommit i de senare tiderna. Här var det helt blott och en sparsmakad kända med lilla stekas vid i kulan i hela sin längd. "Kul terräng" gjord när man begett sig över det. Kulen synes från kommit av starkt gruvvinnings tycke.

Överingenom kungeland var redd för utgående men har. Närmare gruvvinningsöktalen är på karta. Här ingår med hamnen att denna skal utifrån till vären. Han velde lägga en grift längs sprickan men det är förklaringen inte gjord för de nya gruvvinningsöktalen följande.

Fyllningen är nu färdig, 3 à 4 m. höj.

Reppat är begynnelse mässen först när närmare gruvvinningsöktalen är utfärd.



Til dreleboringen er brukt borlengder og spiss med henholdsvis 19 og 30 mm diameter. Skravert borhull betyr at boret har sunket av seg selv med den belastning på boret som er påskrevet borhullets venstre side. Største belastning er 100 kg. Denne belastning brukes alltid når motstanden er så stor at boret må dreies ned. Antall halve omdreining er påført høyre side av borhullet.

PH = surhetsfall.

V = vanninnhold i volumprosent;

F = relativ finhet,

H₁ = —, — fasthet i omrørt prøve,

H₃ = —, — —, —, — uomrørt —, —

K = kohesjon; skjærfasthet uttrykt i tonn pr. m²

O = organisk stoff i vektprosent av tørrsubstans.

NORDLANDSBANEN MOSTØEN-MO
FYLLING, DREVJA.
Pel 1630-

Norges Statshaver — Banedirektøren
Geotekniske kontor

Oslo 26/10 - 1938

A. S. Rosentlund

J. S. H.

Målestokk
1:200
Tegn. *R.B.*
Trac. *R.B.*
Kfr.

Erstatning for:

GK 277.

Erstattet av: