

R a p p o r t

angående grunnundersøkelser for båtunderganger på Nordlandsbanen ved pel 264+5, 306, 1093 og 1822.

Km 408.6

✓) Båtundergang, pel 264+5. Tegning Gk.319.

For begge landkar bør det peles til fjell.

Km 409.1

xx) Båtundergang, pel 306. Tegning Gk.318.

Ved direkte fundamentering kan tillates en belastning på 12 tonn pr.m² men med den korte avstand til fjell vil det formodentlig være økonomisk fordelaktig å bruke peler.

Km. 416.9

o) Båtundergang, pel 1093. Holandsvika. Tegning Gk.316. (Se også Jk. 223)

Grunnen består av meget fin sand som tildels er leirholdig. I sanden forekommer også tynne leirlag. Der foreslås peling for landkarrene. Da massen overveiende består av sand kan bæreevnen bestemmes etter rammeformelen ved prøveramning av en pel.

Km. 414.2

+ Båtundergang, pel 1822. Søftingbekken. Tegning Gk.317.

Helt til ca. 7 m. under fremtidig fundamentunderkant består grunnen av mosand hvori forekommer rikelig med rottent skogsavfall. Denne masse er sterkt sammenpressbar og undergangen må derfor settes på peler. Der foreslås brukt 12 m. lange peler.

Oslo den 7 september 1939.

A. L. Rosentlund

Revisi sept. - okt. 1940

- x) *Ferdig bygget provisorisk av tynskum (Bambalaggen)*
- xx) *Rørst i grunn av ras ved Km. 3.0. Kan inn sløifes.*
- o) *Bygget provisorisk av tynskum i Flyktet nærmeste land.*
- +



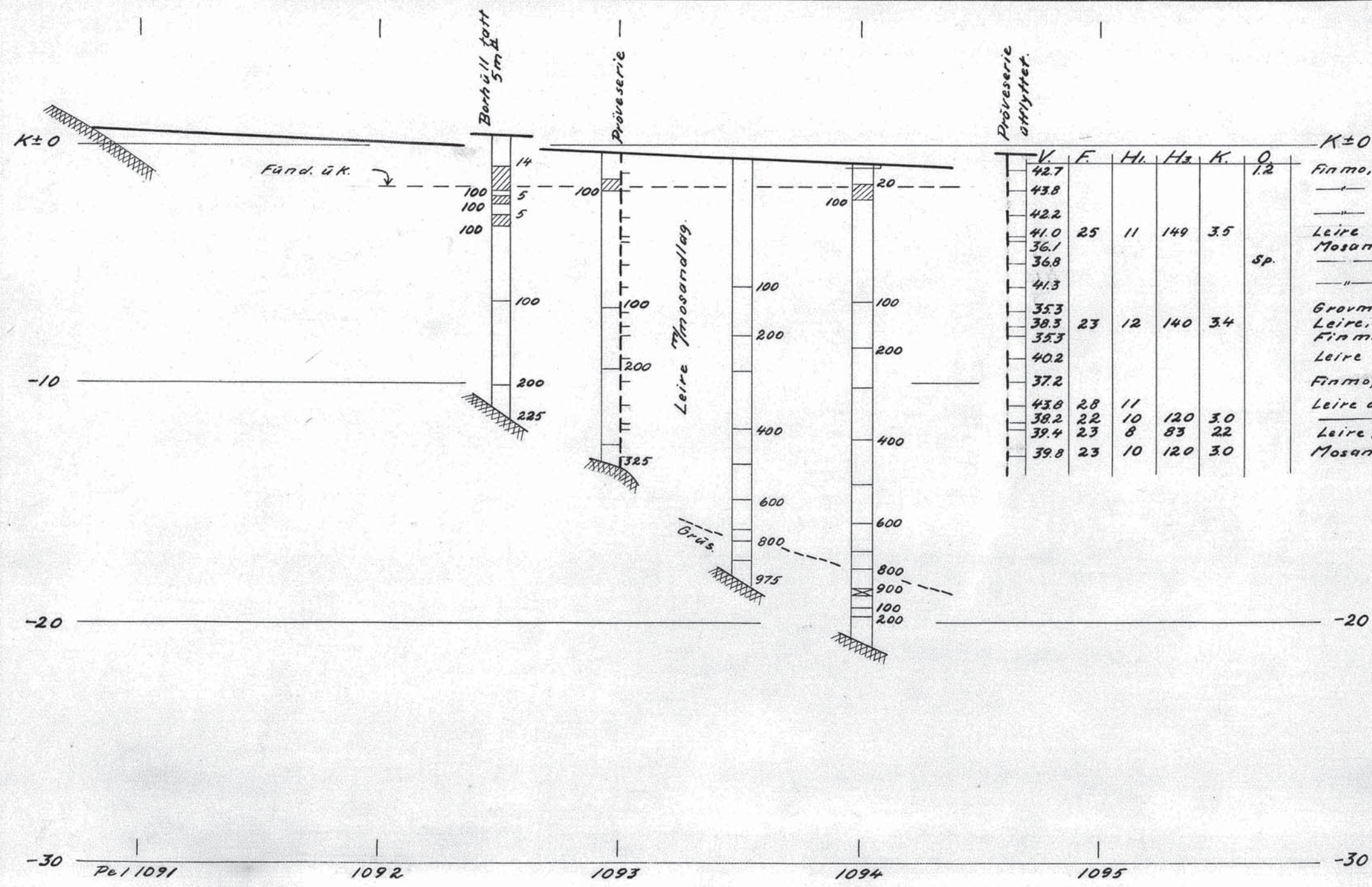
Jernbaneverket

Dokumentnummer:

UB.100171-000

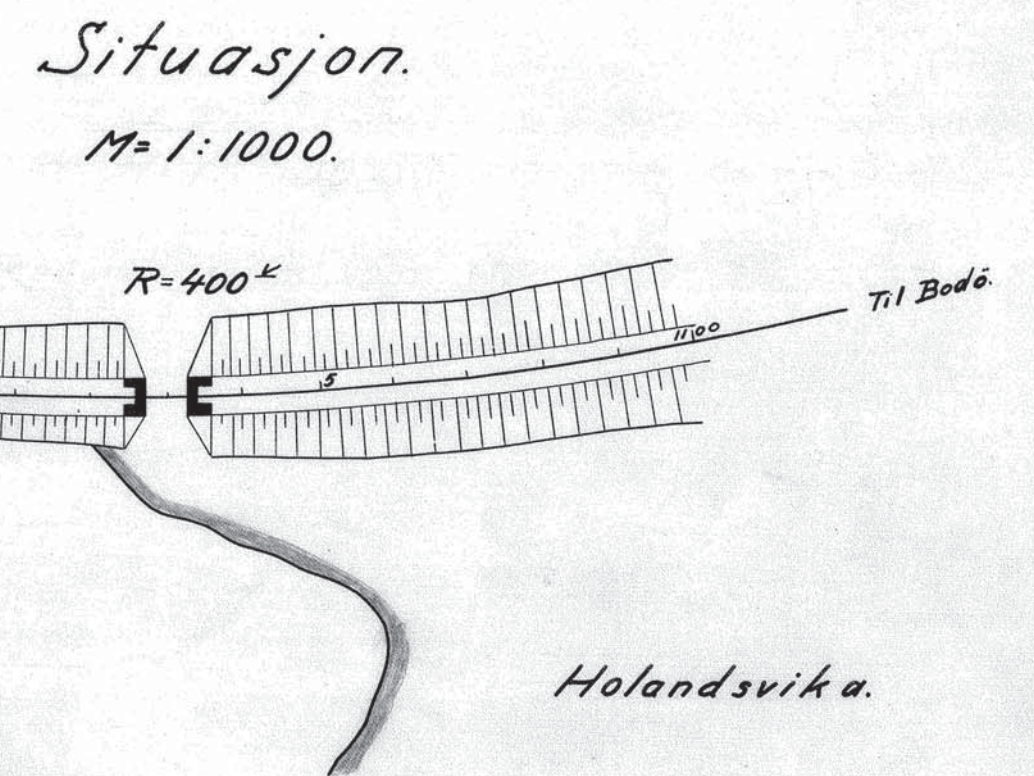
Rev:

000



Til dreieboringen er brukt borlengder og spiss med henholdsvis 19 og 30 mm diameter. Skravert borhull betyr at boret har sunket av sig 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.

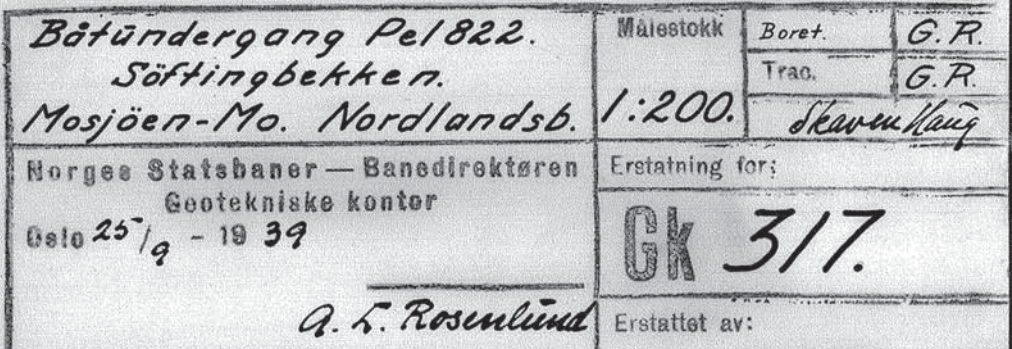
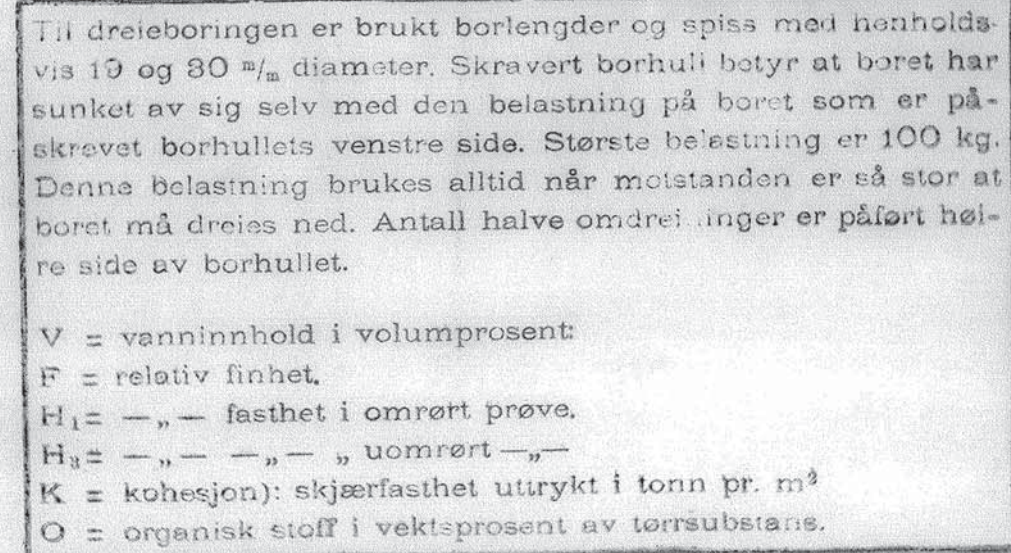
V = vanninnhold i volumprosent;
 F = relativ finhet;
 H₁ = — — — fasthet i omrørt prøve;
 H₂ = — — — — — — — uomrørt — — —
 K = kohesjon: skjærfasthet uttrykt i tonn pr. m²
 O = organisk stoff i vektprosent av tørrsubstans.



82-99/70.

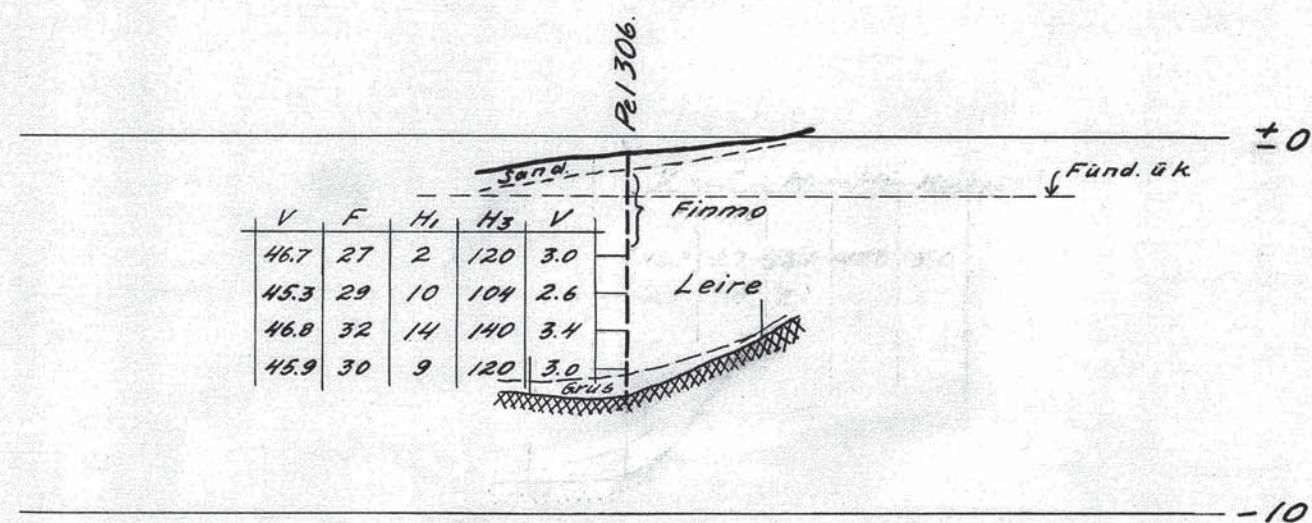
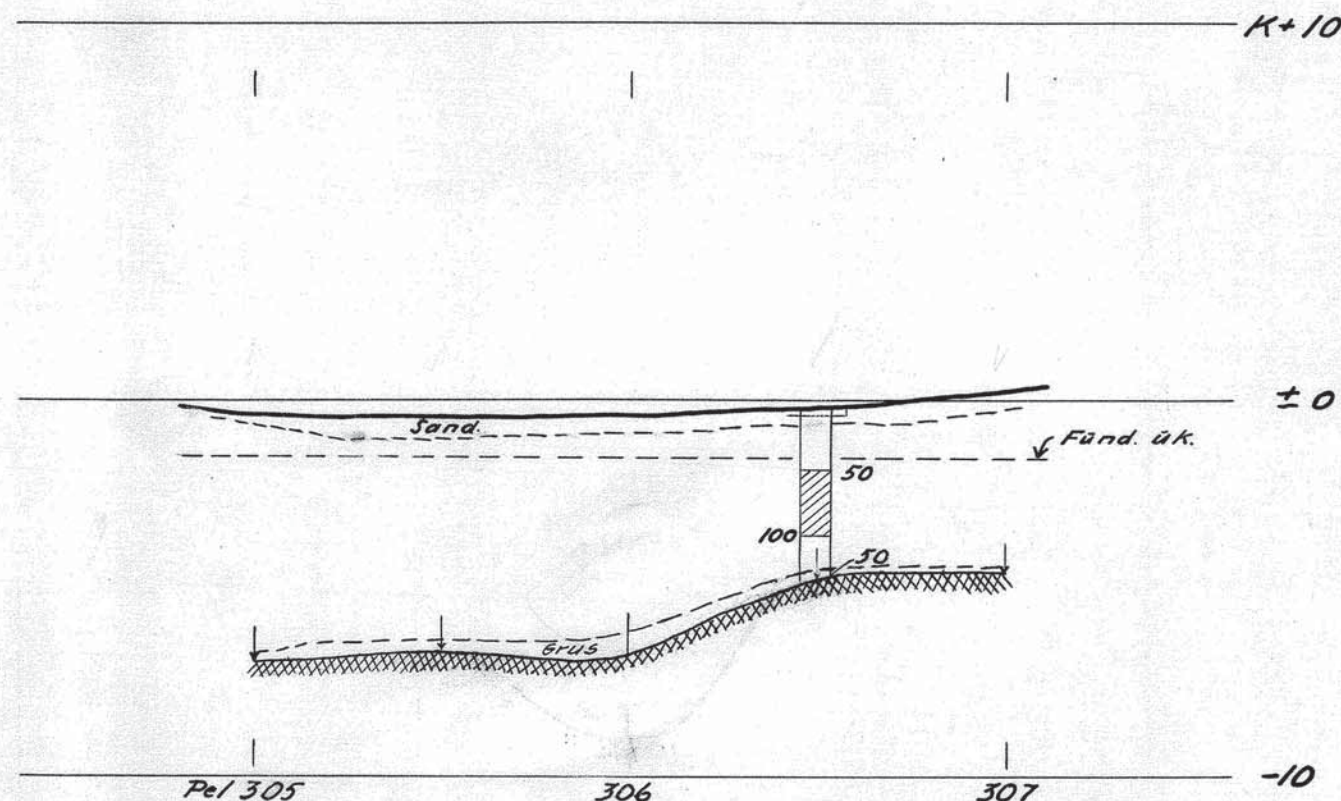
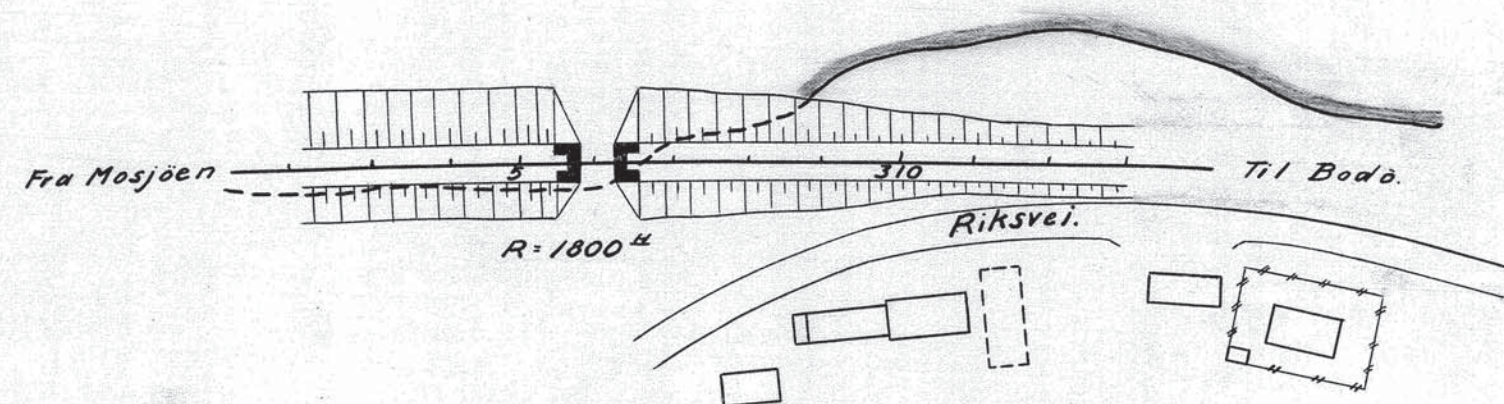
Båtandergang Pel 1093. Holandsvika. Mosjøen-Mo. Nordlandsb.	Målestokk	Boret	G.R.
	1:200	Trac.	G.R.
Norges Statsbaner — Banedirektøren Geotekniske kontor Oslo 25/9 - 1939	Estatning for:	GK. 223.	
A. S. Rosenlund		Estatnet av:	

GK 3/6.



Situasjon.

M = 1:1000.



16-19/71.

Til dreieboringen er brukt borlengder og spiss med henholdsvis 19 og 30 m 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.

V = vanninnhold i volumprosent;

F = relativ finhet.

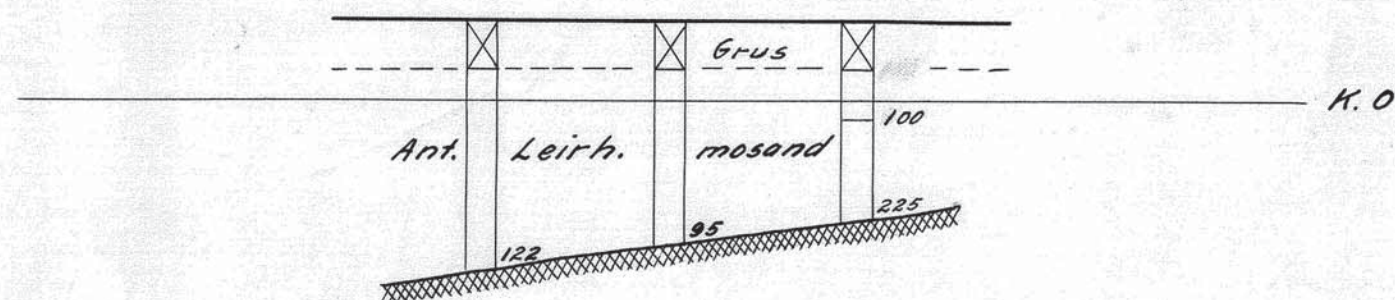
H₁ = —, — fasthet i omrørt prøve.

H₃ = —, — —, — uomrørt —, —

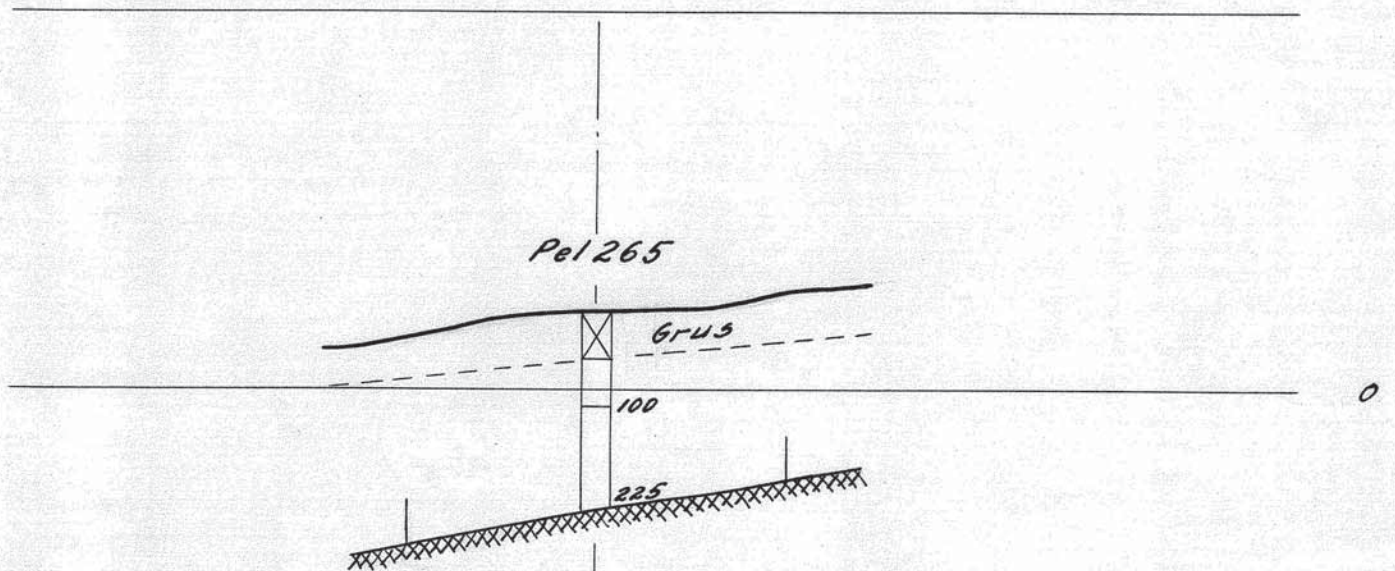
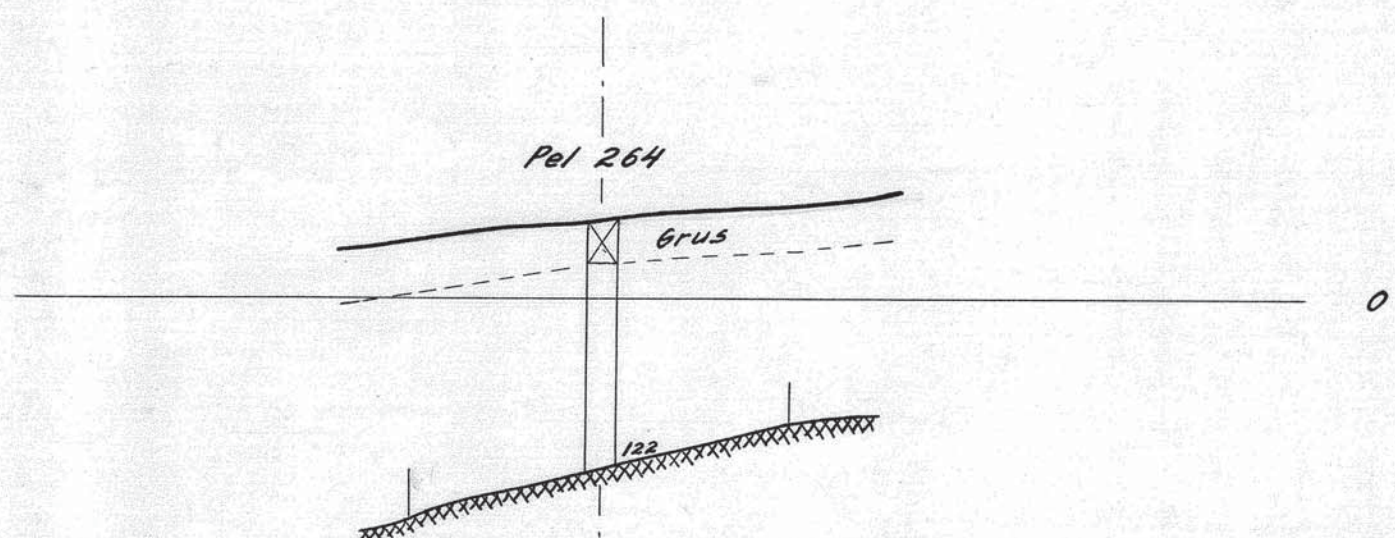
K = kohesjon; skjærfasthet uttrykt i tonn pr. m²

O = organisk stoff i vektprosent av tørrsubstans.

Båtundergang.		Målestokk	Boret.	G.R.
Pe/ 306.		1:200.	Trac.	G.R.
Mosjøen-Mo. Nordlandsb.			Skaven Høy.	
Norges Statsbaner — Banedirektøren		Erstatning for:		
Geotekniske kontor		Gk 3/8.		
Oslo 25/9 - 1939		Erstattet av:		
A.L. Rosentlund				

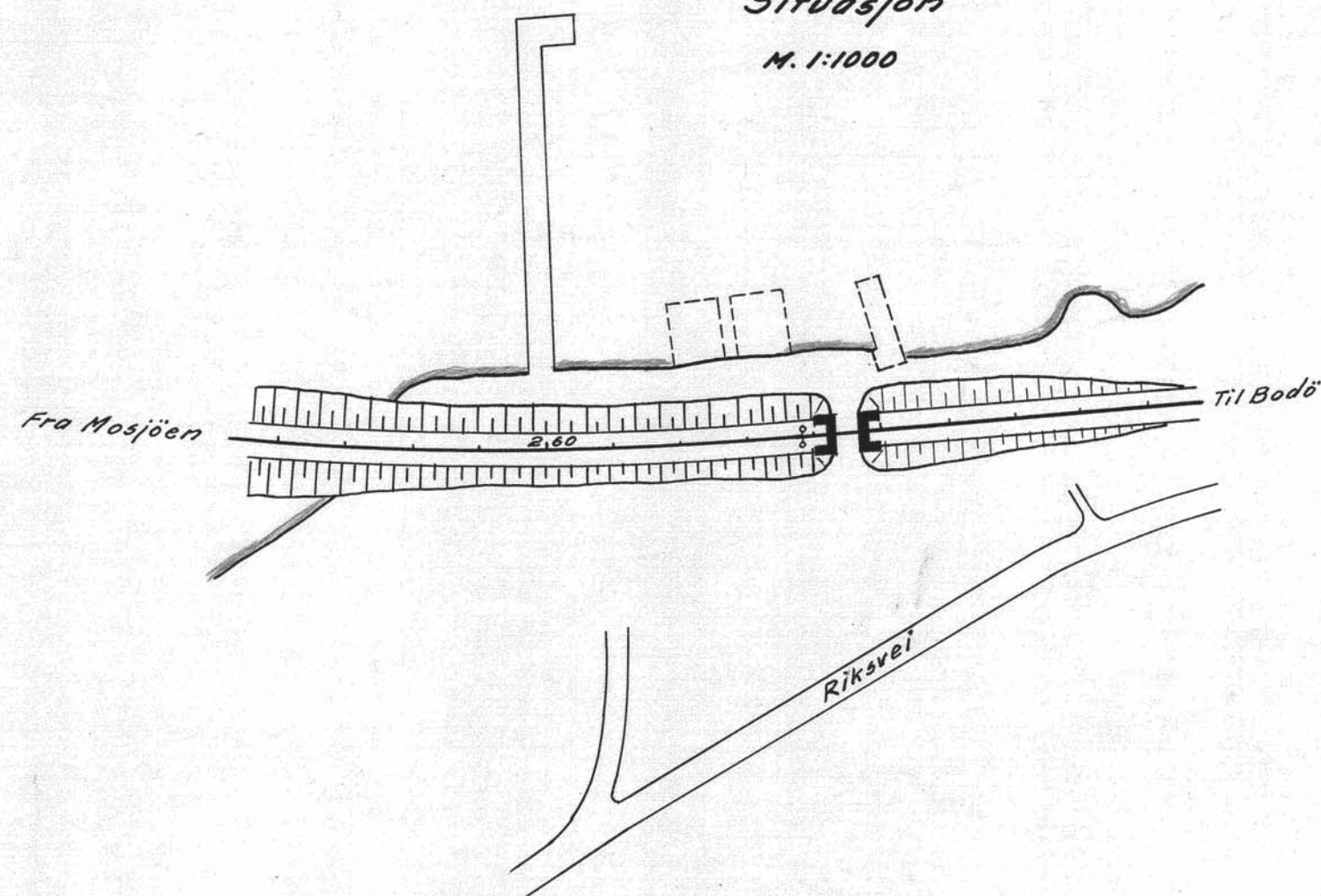


Pel 263 264 265 266



÷ 10

Situasjon
M. 1:1000



Til dreieboringen er brukt borlengder og spiss med henholdsvis 19 og 30 m diameter. Skravert borhull betyr at boret har sunket av sig 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.

<i>Båtundergang pel 264+5</i> <i>Mosjøen-Mo. Nordlandsb.</i>	Målestokk <i>M. 1:200</i>	Boret	G. R
		Trac.	G. R
		<i>Skavenfaring</i>	
Norges Statsbaner — Banedirektøren Geotekniske kontor Oslo <i>25</i> / ₂ - 19 39		Erstatning for:	
<i>A. F. Rosentlund</i>		<i>GK 319</i>	
		Erstattet av:	