

Ras i fylling ved Nerdal. Pel ca. 8236, Mosjøen-Mo. Tegn. Gk. 417.

Under fyllingsarbeidene for 2 år siden sank fyllingen med mellomrom 1 a 1.5 m om gangen og det antas at den hele synkning kan ha vært 6 a 8 m. Fyllingen var nå ferdig og en del kult lagt ut da den om morgenen den 26/7.41 ved fjære sjø raste ut på strekningen ca. pel. 8235-8239.

Det er foretatt grunnundersøkelser i tverrprofilene 8235 og 8237+4.0 og grunnen består av leire. Mens prøveresultatene i profil 8237+4 viser en vanlig løs og grov leire så er fasthetene i leiren i profil 8235 usedvanlig små og leiren har en slapp konsistens til stort dyp. Dette tyder på at leiren i sistnevnte profil har vært i bevegelse til stort dyp. Til tross herfor er de utraste masser i profil 8235 vesentlig mindre enn i profil 8237+4 og dette igjen tyder på at glidningsretningen har vært på skrå bakover i linjen. Av boreringsresultatene fremgår det også at grunnforholdene er dårligere jo lenger en kommer ut fra fyllingsfoten. Da terrenget også her har større heldning enn nærmere fyllingsfoten er det neppe riktig å legge ut en vanlig horisontal kontrafylling til stabilisering av de nye fyllmasser. Det er sansynlig at en slik kontrafylling vil sige ut over sammen med den utenfor liggende skrå bunn.

Det foreslås at terrenget dekkes og oppbygges i flukt med sjøbunnen, på tegningen er antydning 1:5 gjennom et punkt som ligger 26 m venstre og på kote 0. Disse masser bør bestå av stein eller grus. I de underliggende masser som nylig har vært i bevegelse og derfor har sigetendenser er det vanskelig beregningsmessig å påvise den fornødne sikkerhet mot ny utglidning, men massene vil når de får ligge i ro "ta seg" ): få en større fasthet. Den ferdige fylling bør i lengst mulig tid prøvebelastes ved opplegging av stein svarende til f.eks. dobbelt togvekt.

Oslo den 6. september 1941.

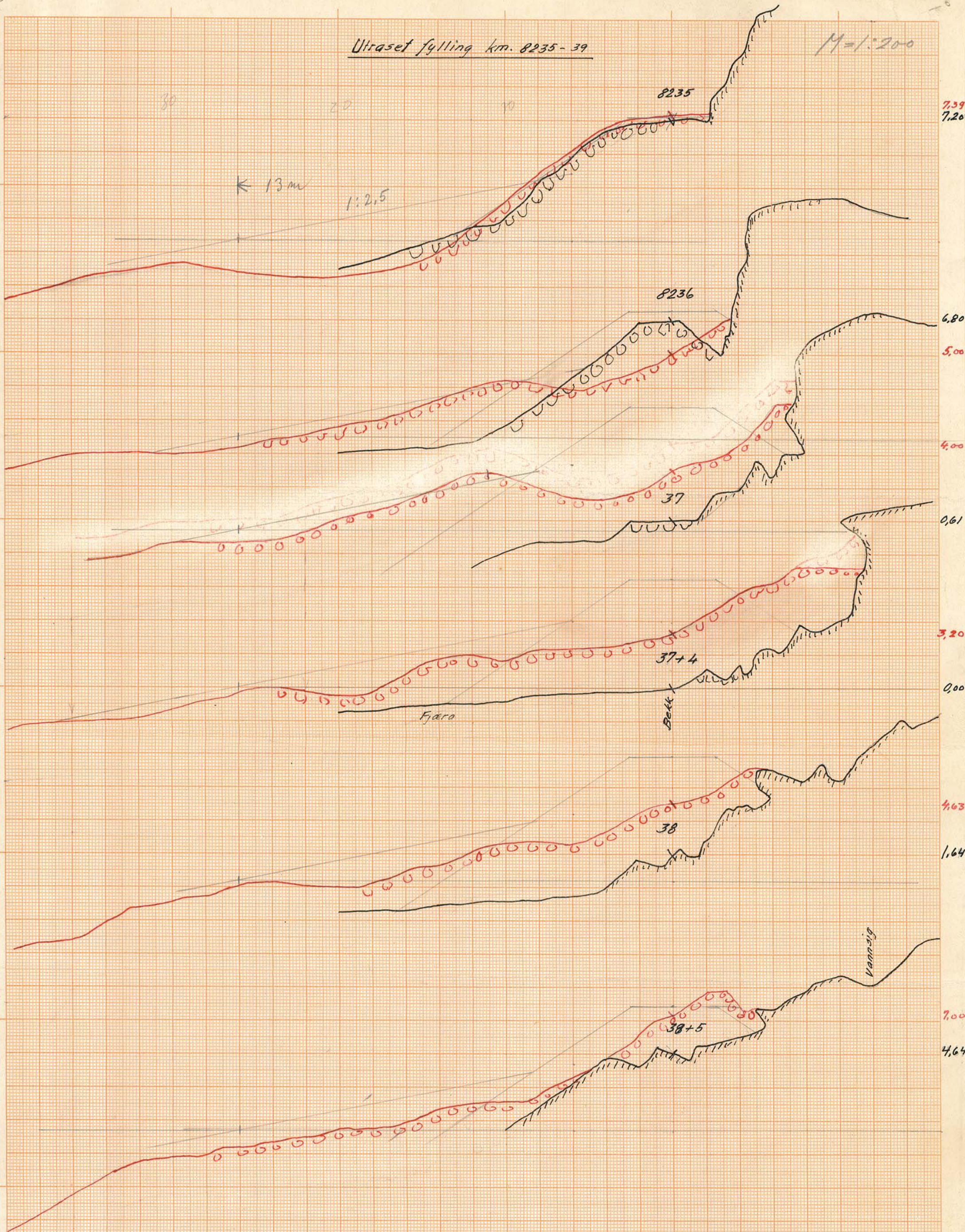






Utraset fylling km. 8235 - 39

M=1:200



Nordlandsbanen 10. auid  
31/7-41  
E. Reitan





Mosjöen-Mo. 10 avd.

Utrast fylling "Herdal-

Skinnebyttingen og helsveising er i år etter planen forutsatt gjennomført over strekningen km 464,6 - 478,15.

Fra Bjerka til Mo i Rana er den gamle ballasten meget uren, og ballastlaget er tildels for tynt. Det ble under befaringen påvist at det foregår oppumping av finmateriale under trafikken i fuktig vær. Under tørrvårsperioder blir de oppumpede masser harde som betong. Det må derfor over denne strekning foretas ballastrensing og i samband med dette arbeid en løfting av sporet ca. 20 cm. Kostnadene er anslått å bli ca. 2 mill. kr og må tas på investeringsbudsjettet.

Bm. Pettersen opplyste at ved Nordteigen, ca. km 488, var det oppstått et "krater" med diameter 10-12 m i kanten mot sjøen. "Krateret" ligger ca. 50 m fra fyllingsfoten. Fyllingen er utfylt med stein over meget bløt leirgrund. En geoteknisk undersøkelse av partiet bes foretatt.

Nord for Mo i Rana ("malmбанen") er det i skarpe kurver km 506 - 508,8 og km 518-519 planlagt innlagt slitesterke 54 kgs ATH-skinner i 1978.

Fremtidig regnes det med innbytting av tilsvarende skinner over en strekning på ca. 24 km i løpet av en 3-4 års periode.

I Ilhullia tunnel, hvor det på grunn av sligstøv fra malmtransportene oppstår stor korrosjon på ståloverbbygninger, bør det ved overgang til betongsviller overveies å anvende galvaniserte ankerfester og fjærer.

Trondheim distrikt har et påtrengende behov for en ny, moderne renskebukk for kontrollen og vedlikeholdet av tunnelen.