

Grunnundersøkelse.

for 4 underganger i anledning prosjektert dobbeltspor Trondheim-Leangen

1. Undergang Lademoen	km. 0.87
2. "- Strandveien	" 1.11 + 2.80
3. "- Nidarholmt.	" 1.70 + 7.85
4. "- Thonning Ovesensgt.	" 2.33 + 9.0

1. Undergang Lademoen (ingen tegning).

Ny undergang er prosjektert og det fins ingen fra før. På stedet hvor undergangen er planlagt forekommer kun fyllmasser som har hindret en nærmere undersøkelse av den naturlige grunn. Fyllmassene består av stein, tilblandet med grus og sand. I et par av borhullene lykkedes det å komme ned ca. 4 m til litt under kote D, men boret stoppet her på stein. Undersøkelse bør foretas senere når massen er gravet vekk.

2. Undergang Strandveien. Tegning Gk. 577.

Den nåværende undergang er fundamentert på et solid kultlag. Under dette består den naturlige grunn av et ca. $\frac{1}{2}$ m tykt finmøl og deretter kun av leire helt ned til kote ÷ 8 og sandsynligvis atskillig dypere. Leiren er midelfast og humusfri. Grunnen kan maksimalt belastes med 15 tonn pr. m².

Den gamle undergangs landkar er muret av store og ganske bra sammenpassede stein og ser utmerket ut. Det foreligger intet som tyder på skade av noen art og banevokteren på stedet har intet å bemerke ved undergangen.

3. Undergang Nidarholm gt. Tegning Gk. 578.

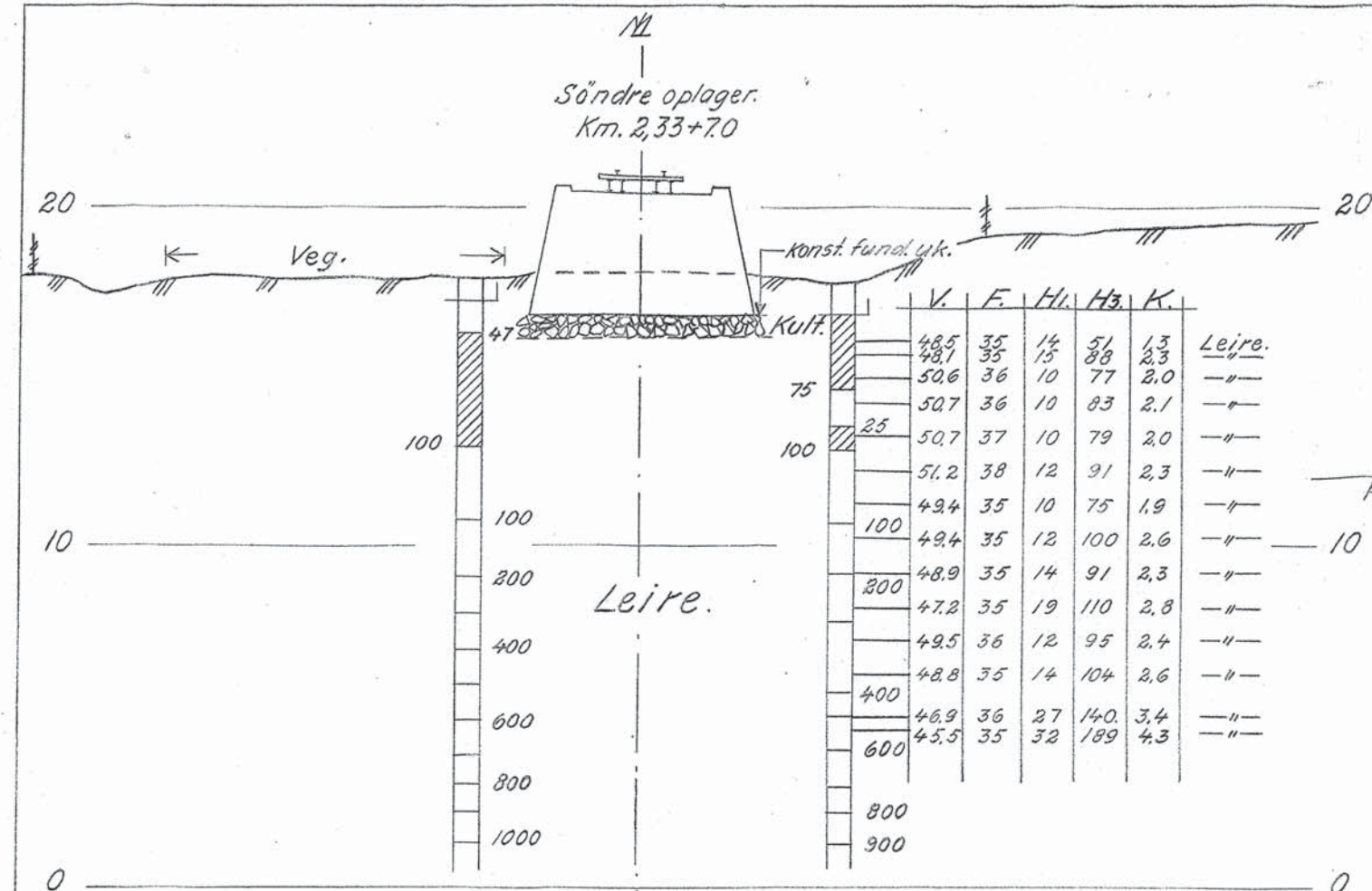
Denne er også fundamentert på et kultlag. Grunnforholdene er temmelig nær de samme som for foregående undergang, men leiren er gjennomgående litt solidere. Grunnen kan belastes med ca. eller vel 15 tonn pr. m². Landkarrene ser noenlunde bra ut og uten noen tegn som kan tyde på bevegelse. Banevokteren har intet å bemerke angående undergangen.

4. Undergang Thonning Ovesens gt. Tegning Gk. 579.

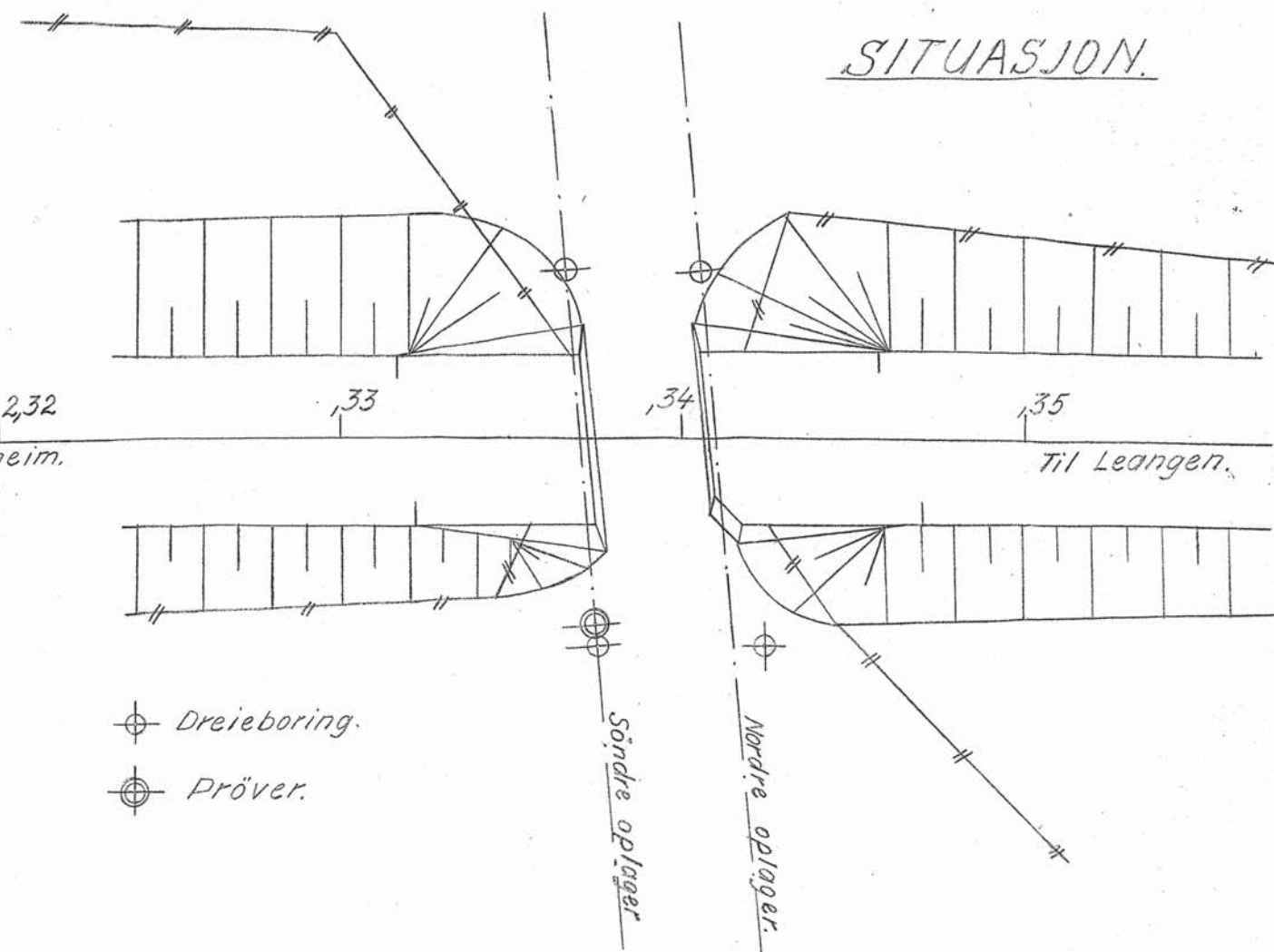
Fundamenteringsmåten er den samme som for de foregående underganger. Grunnen består av leire til stort dyp og denne kan belastes med ca. 10 ton pr. m². Landkarrene er muret av grovt tilhugne stein og ser forholdsvis bra ut. Det foreligger intet som tyder på at landkarrene har ulaget seg.

Oslo den 21 april 1945.

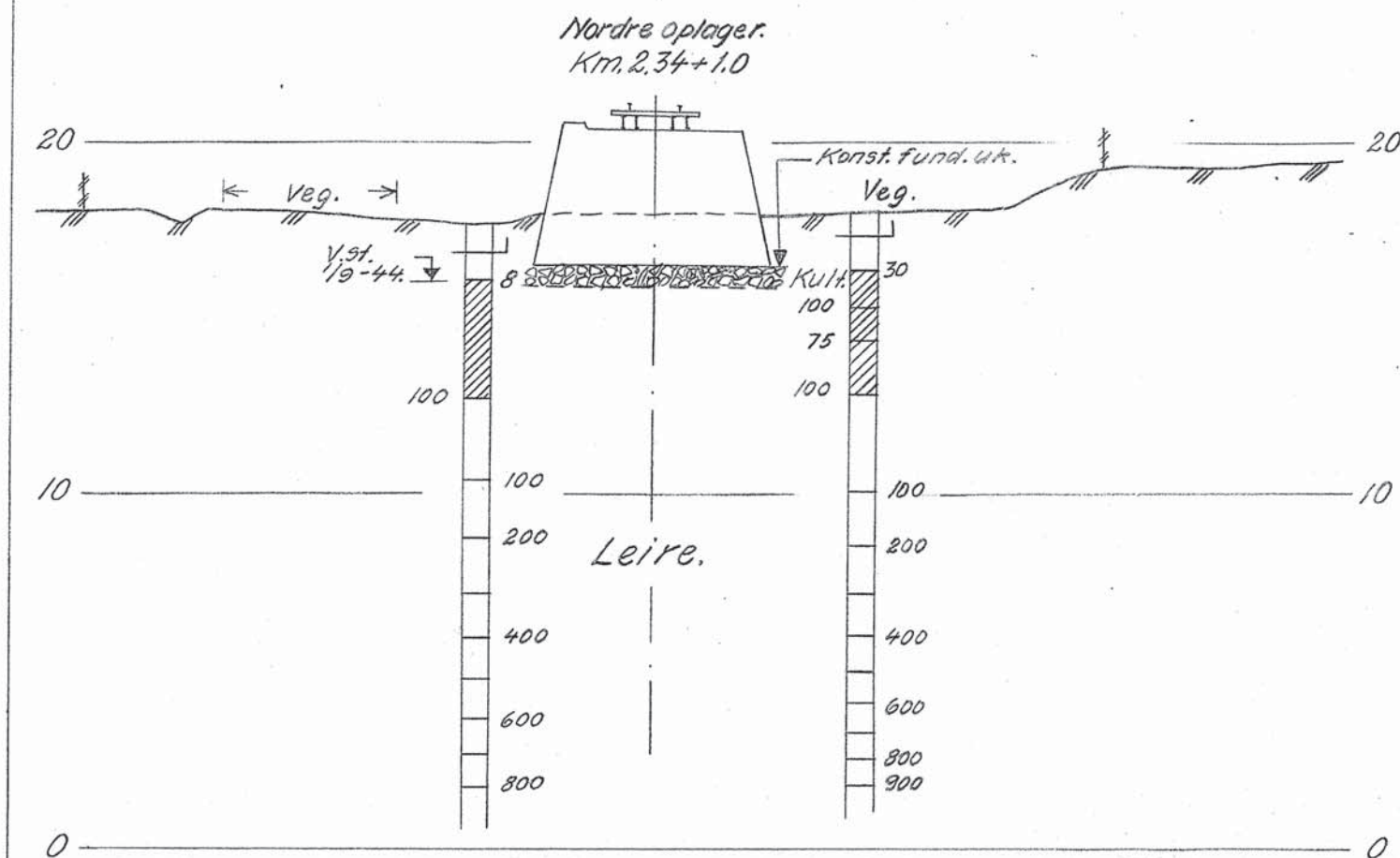
A. F. Rosenlund



Km. 2,32
Fra Trondheim.



Lab.nr. 40-53/105.



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

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.

UG. THONING OWESENS. GT. KM. 2,33 + 9,0 TRONDHEIM-LEANGEN.	Målestokk	Boret. J.P.	Aug. 1944.
	1:200	Tegn. A.P.	15/5-1945.
Norges Statsbaner — Banedirektøren Geotekniske kontor Oslo 16/3 - 1945	Erstatning for:		
Gk 579		Erstattet av:	
A. S. Rosenlund		Format A 44B2	