

U t t a l e l s e

angående støttemur pel 14712_n+ 8,5 til 14726_n+3. Nordlandsbanen.

Mellom Kidneset og Kvanflaaet er det flere steder som er både vanskelige og farlige, fordi linjen er lagt ved foten av bratte fjellskråninger ut mot Salten- og Skjerstadjorden. Forholdene gjør det nødvendig at det dels må foretas omfattende fjellrensk og dels bygges kostbare støttemure for linjen. I Saumandsvika f.eks. står stygt og bratt fjell over linjen og på en strekning like nord for Jubbeneset tunnel har en hatt betenkeligheter med hensyn til underlaget for den støttemur som man holder på å bygge her. Denne skal nærmere omtales nedenfor.

Forholdene fremgår av tegningene MBa. 699,6 og 699,4 blad 1-5. Fjellet var meget inhomogent og sammensatt av vekslende lag av marmor, glimmerskifer og enkelte lag av granit. Særlig glimmerskiferen kan være meget dårlig og oppspaltet i tynne flak, som er så lite sammenhengende at de kan brytes fra hinannen med fingrene. Slikt fjell tøres lett av frostforvitring og bølgeerosjon hvilket en del av profilene gir tydelig bevis på. Uheldig lagstilling og sprekkeforløp ville ha gjort det umulig å føre frem linjen på dette sted.

Imidlertid viste det seg at lagene var flattliggende med 10-15° fall på tvers av linjerektningen ut mot fjorden og de sprekker som iakttokes hadde steilt fall inn mot fjellsiden. Det bør derfor la seg gjøre ved hjelp av ekstra foranstaltninger å sikre støttemuren. Muren er ferdigbygget mellom pel 14722+3 og 14726+3. Av den gjenstående del er det særlig partiet mellom pel 14718 og 14721 som bør vies særskilt oppmerksomhet. Det foreslås at de fremspringende dele av overhengene over de huleformige åpninger i fjellet under muren sprenges ned. De gjenstående deler av åpningene utstøpes med betong som søkes bundet fast til fjellet på best mulig måte, eventuelt ved bruk av bolter. For selve muren bør sørges for godt nedsprengt fundament og bolting under dette på steder hvor fjellet er svakt og oppdelt. Det gjelder i det hele tatt av hensyn til fjellets ofte tynnskifrige oppdeling å binde tilstrekkelig store dele av fjellet fast til fundamentet. Armering av murfundamentet på det nevnte ca. 30 m lange parti bør også overveies.

OSLO den 1. november 1951.

A. F. Roslund



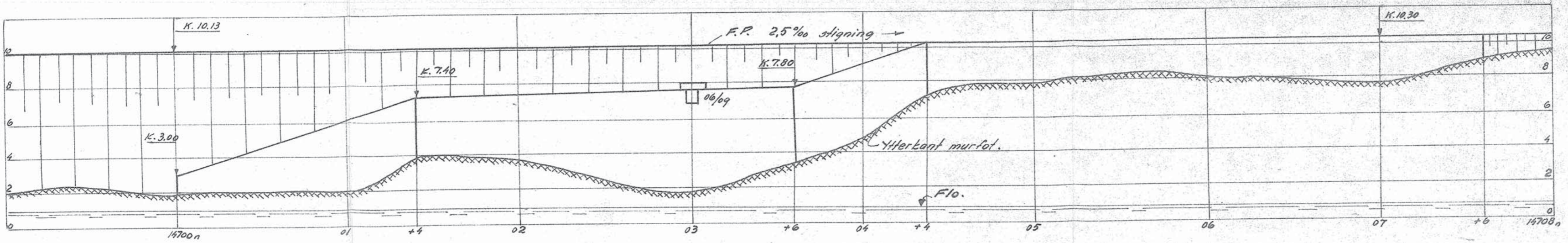
Jernbaneverket

Dokumentnummer:

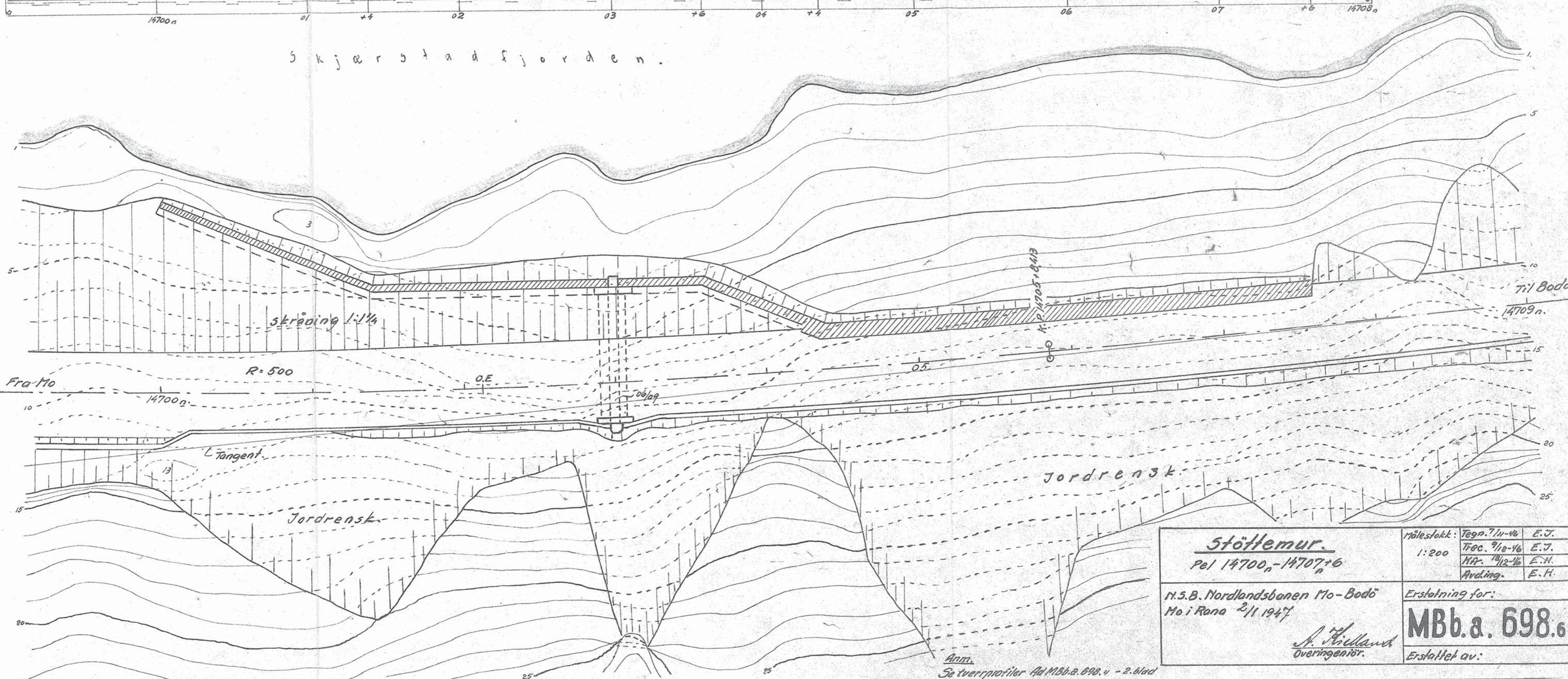
UB.108937-000

Rev:

000



S k j æ r s t a d f j o r d e n .

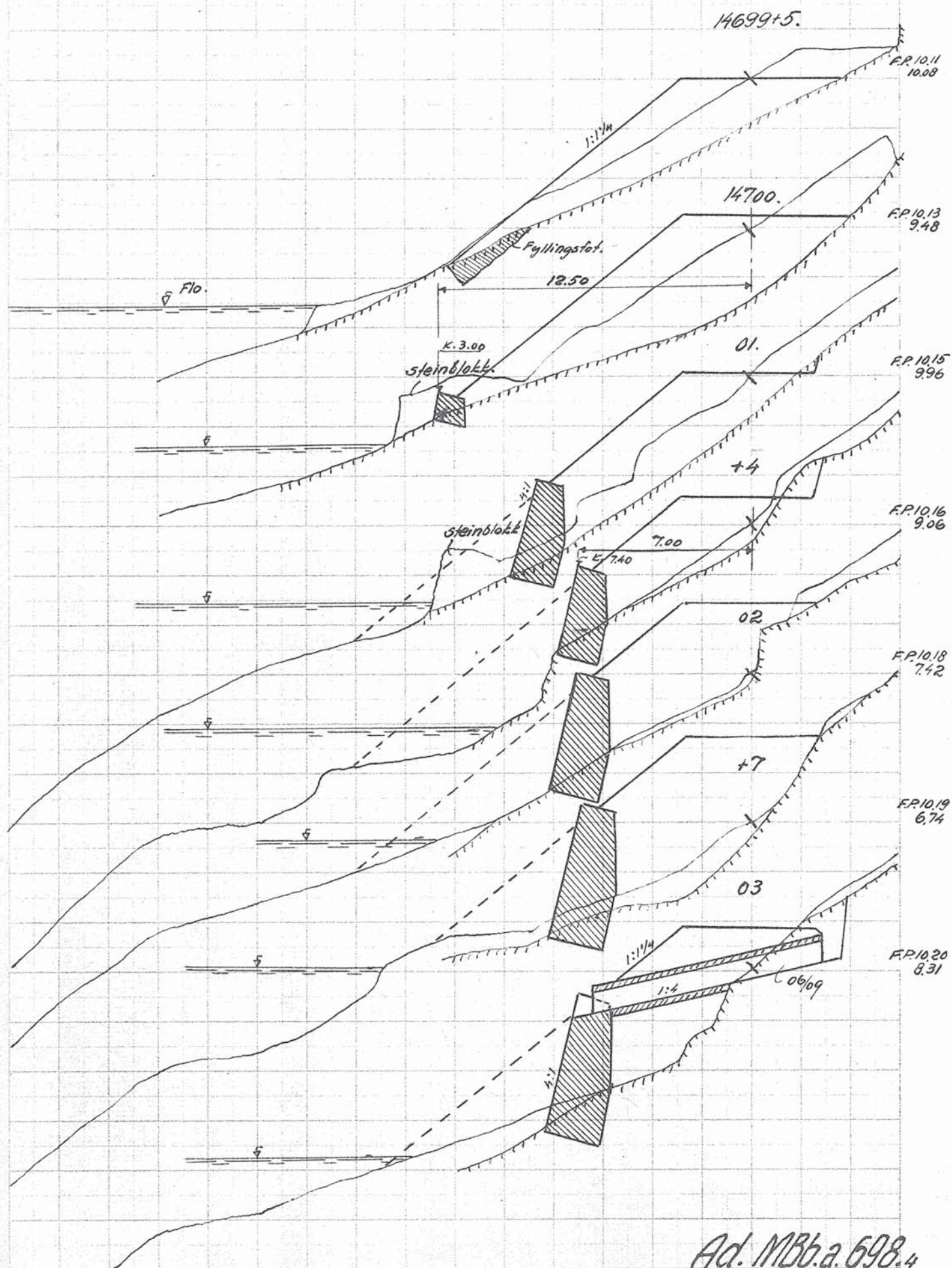


| | | | | |
|--|--|---------------------|---------------|------|
| Støttemur. | | Målestokk: | Tegn. 7/11-46 | E.J. |
| Pel 14700 _n - 14707 ₊₆ | | 1:200 | Trec. 9/12-46 | E.J. |
| | | | Hfr. 13/12-46 | E.H. |
| | | | Avdeling. | E.H. |
| N.S.B. Nordlandsbanen Mo-Bodø | | Erstatning for: | | |
| Mo i Rana 2/11 1947 | | MBb.a. 698.6 | | |
| Anm. Se tverrprofiler Ad MBb.a. 698.4 - 2. blad | | Erstattet av: | | |

A. Riisland
Overingeniør.

Tverprofiler for sløttemur p. 14699+5 - 14708

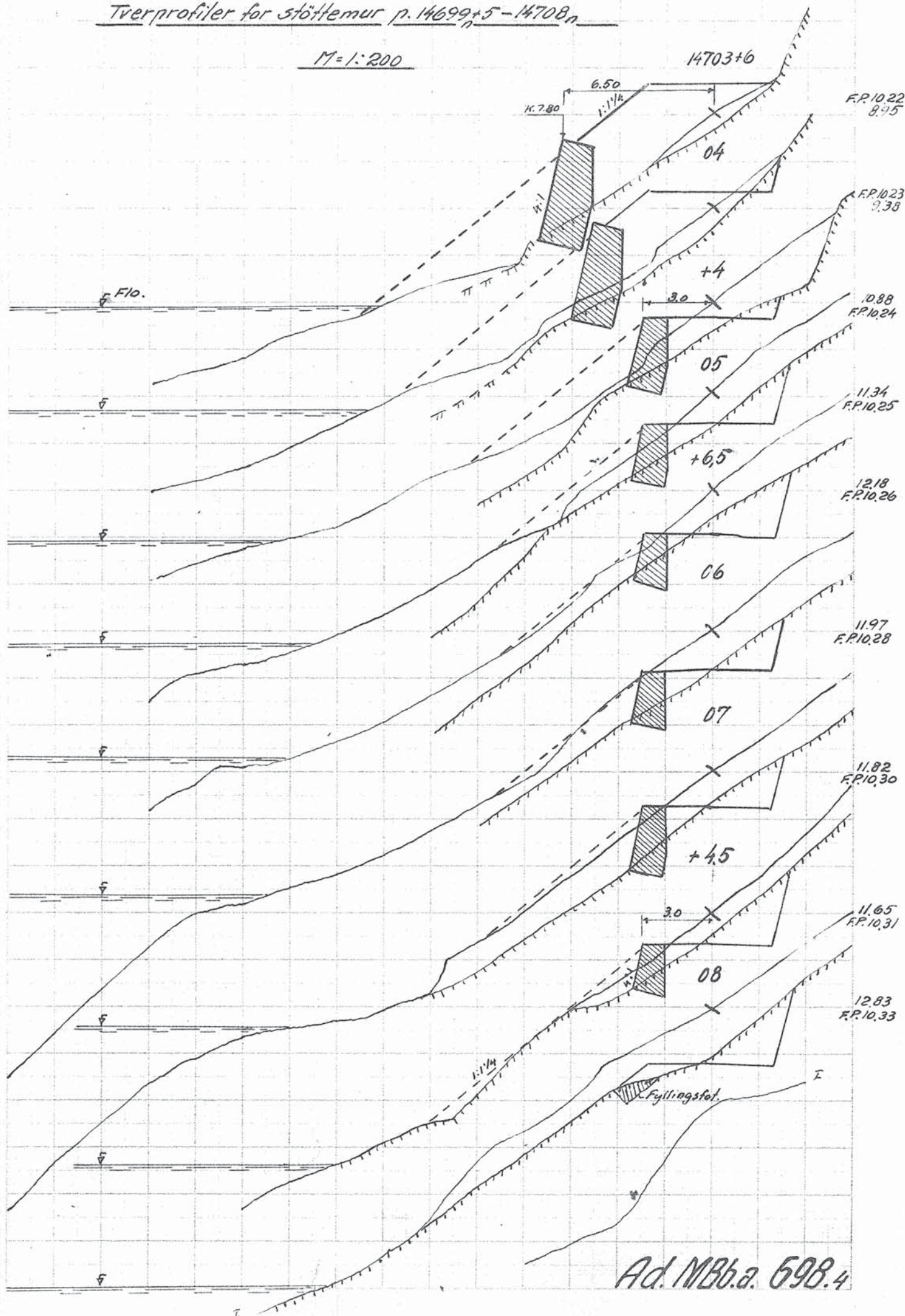
M=1:200



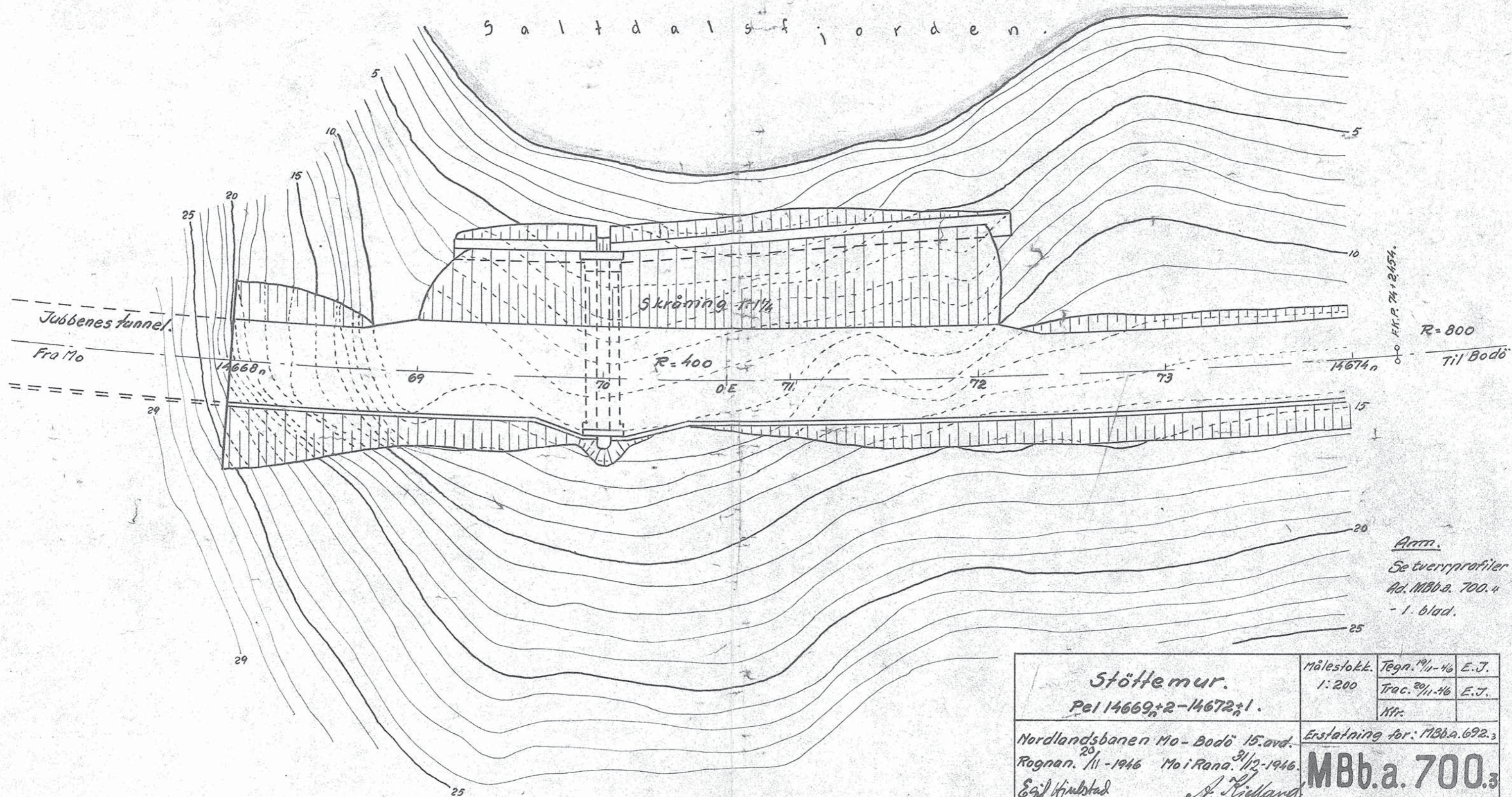
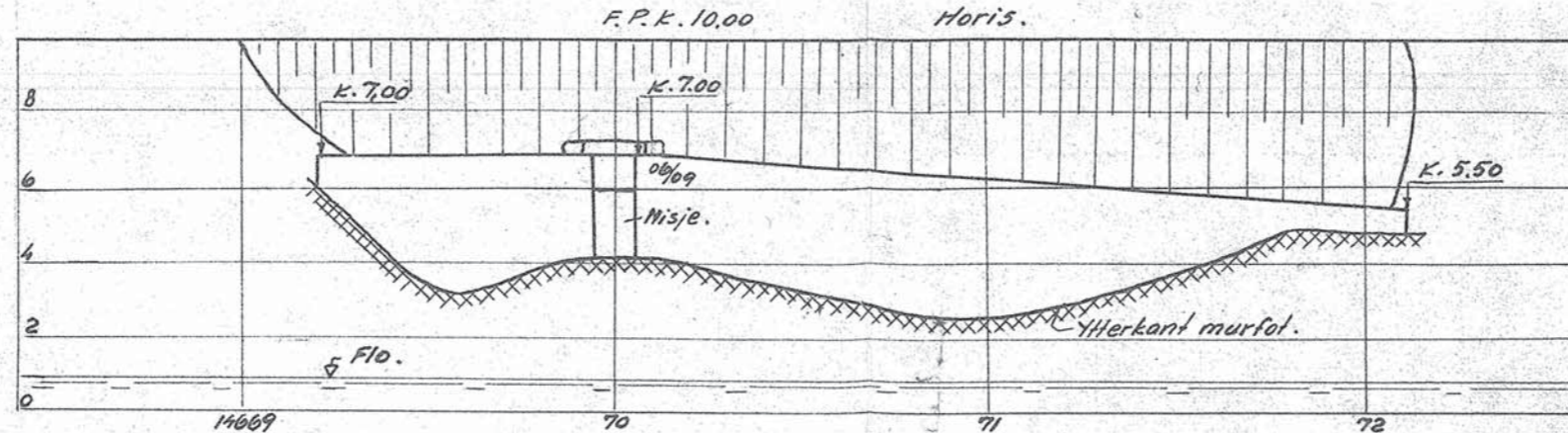
Ad. MBb.a. 698.4

Tverprofiler for støttemur p. 14699+5 - 14708

M=1:200



Ad. MBb.a. 698.4



Anm.
Se tverrprofiler
Ad. MBb.a. 700.4
- 1. blad.

| | | | |
|---|------------|------------------------------|------|
| Støttemur. Pel 14669+2-14672+1. | Målestokk. | Tegn. 19/1-46 | E.J. |
| | 1:200 | Trac. 20/1-46 | E.J. |
| | | Ktr. | |
| Nordlandsbanen Mo - Bodø 15. avd. | | Erstatning for: MBb.a. 692.3 | |
| Rognan. 1/1-1946 Mo i Rana. 3/12-1946. | | MBb.a. 700.3 | |
| Egil Hjulstad Avd. ing. | | A. Hildland Overingeniør. | |
| | | Erstattet av: | |

Tverrprofiler for støttemur.
Pei 14669-14673n.

M=1:200.

