

Gk 226-227

P. M.

79.962

Linjevalget forbi raset ved Bogen, km. 80.1, Vestfoldbanen.

Umiddelbart efter raset ved Bogen den 12. januar 1937 besluttet man overensstemmende med undertegnedes råd å flytte inn linjen provisorisk. Det blev utført og linjen kom derved inn på fjell, hvorved man var helt sikker selv om utrasningen i den sterkt skadede jernbanefylling fortsatte.

Før nærmere grunnundersøkelser forelå måtte man formode, at det ikke lot sig gjøre å legge veien på samme sted som tidligere, da det synlige fjell nede ved vannkanten såes å falle meget bratt av. Såvel jernbanen som veivesenet har senere utført grunnundersøkelser. Veivesenet i selve raset og jernbanen på steder hvor grunnforholdene kunde tenkes å være tvilsomme. Undersøkelsene som først nylig er avsluttet har gitt adskillig bedre resultat enn ventet og efter de nu foreliggende resultater mener undertegnede at såvel vei som jernbanelinje kan legges tilbake på den gamle plass.

Jernbanens grunnundersøkelser er anført på vedlagte to .//. tegninger, Gk.226 og 227. Veivesenets boringer sees av vedlagte tegning datert 10/5.1937.

Ved å bibeholde jernbanens og veiens oprindelige tracé undgås en kostbar permanent omlegning av jernbanelinjen, men av forsiktighetshensyn er det nødvendig å ta visse forbehold. Veivesenet som holdt på med utbedring av veien før raset gikk ønsker i forbindelse med dens endelige reparasjon å legge veien høiere over rasstedet og på begge sider av dette. Imidlertid bør man være forsiktig med påfylling på det gjenstående naturlige terreng umiddelbart sønnenfor og nordenfor rasstedet. For å kunne bedømme, hvorvidt

eller hvor stor påfylling kan tillates på disse steder er det av stor betydning om veivesenet kunde gi nøiaktige opplysninger om belastningsforholdene på rasstedet like før raset gikk. Man ønsker derfor tverprofiler som viser forholdene på nevnte tidspunkt og med resultatet av de senere utførte boringer inntegnet.

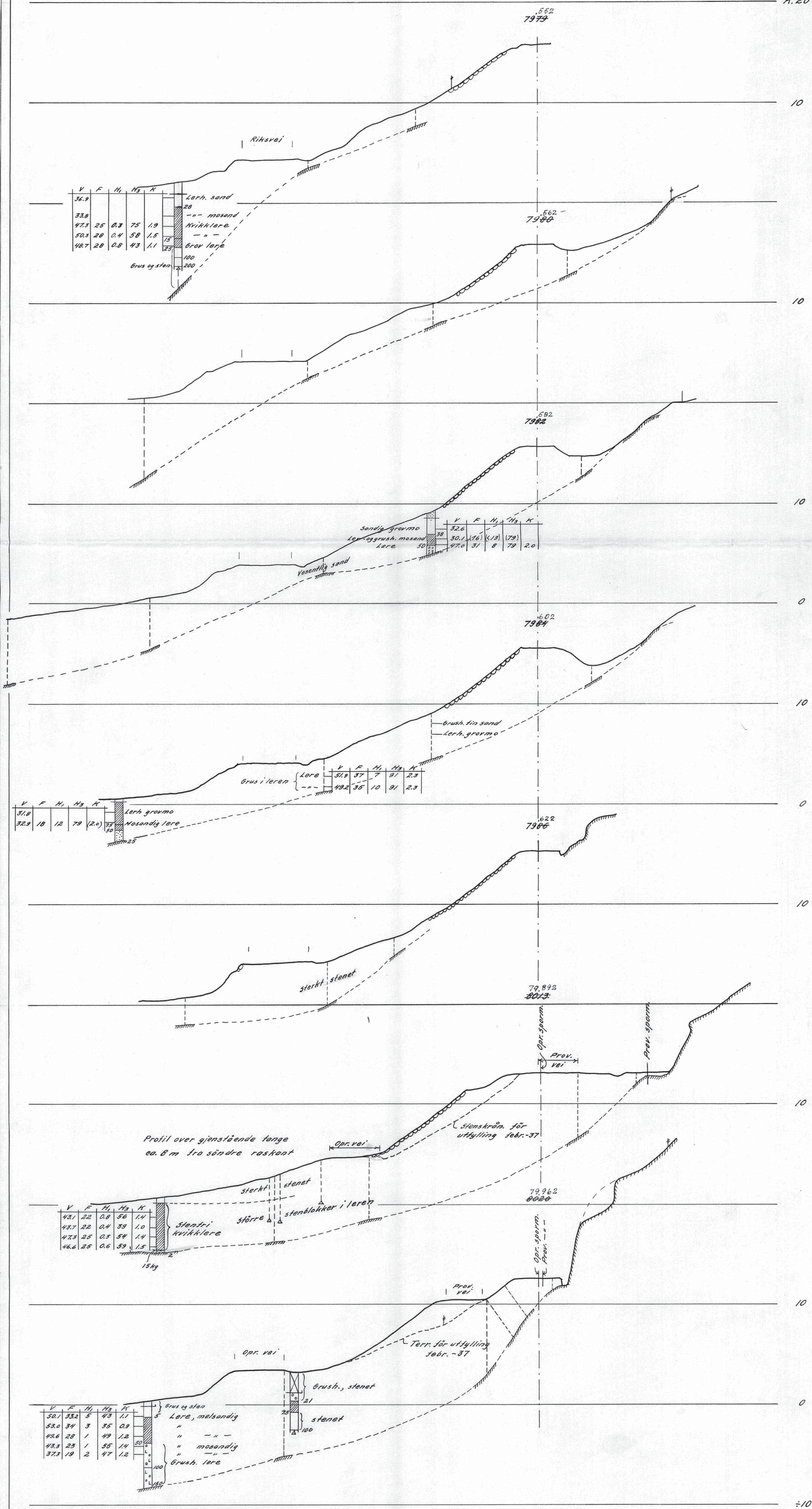
Av sikkerhetshensyn må de utfylte overskuddsmasser som fremgår av profil <sup>Km 79.892</sup> 8013 og likeledes de utfylte masser for den provisoriske vei som fremgår av profil <sup>Km. 79.962</sup> 8020 (se tegning Gk.226) transporteres bort. Som utfyllingsmasser i rasgropen forutsettes det, at veivesenet benytter sprengsten. Før utfyllingen burde man overveie om det ikke var økonomisk riktig å mudre vekk eventuelle bløte rasmasser under den fremtidige fyllingsfot. Hvis ikke det blir gjort må der utføres sprengninger ved foten av fyllingen for å forvisse sig om dens stabilitet.

Utflytning av jernbanelinjen må ikke skje og kan formodentlig - av hensyn til den provisoriske vei - heller ikke skje før det vesentligste av arbeidet med den endelige vei er ferdig.

O s l o den 18.mai 1937.

*A. F. Rosenlund*





En dreieboring er brukt borlengder og apnes med beaktelse  
 vis 10 og 30 % diameter. Skravert borchull betyr at boret har  
 sunket av seg selv med den belastning på boret som er på-  
 skrevet borchullens venstre side. Største belastning er 100 kg.  
 Denne belastning brukes alltid når man stanser med boret  
 ned. Antall halve omgivelser er påført høy-  
 re side av borchullet.

V = vanninnhold i volumprosent  
 F = relativ fuktighet  
 H<sub>1</sub> = fasitet i normert prøve.  
 H<sub>2</sub> = fasitet i normert prøve.  
 K = konsistensskjæringsstyrke uttrykt i tonn pr. m<sup>2</sup>  
 O = oppgjitt stoff i vektprosent av tørrsubstans.

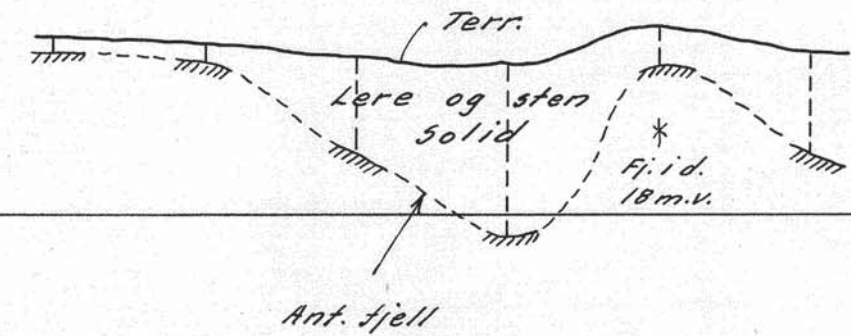
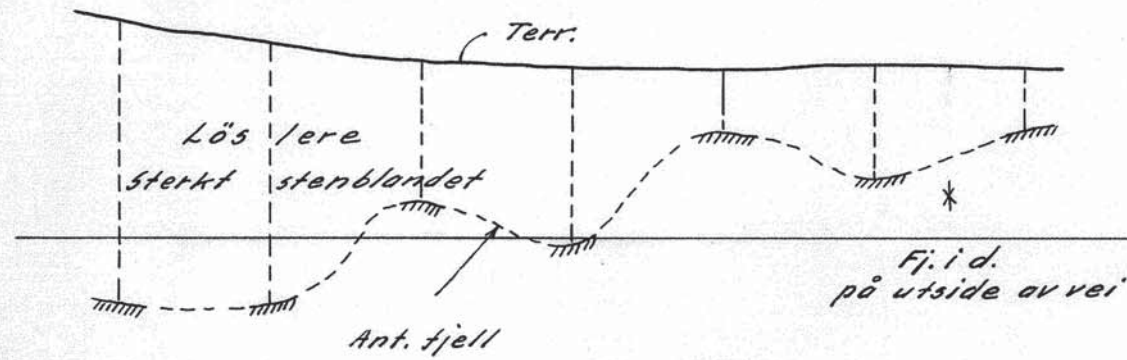
Boringer til fjell utf. 1/1 distr.

LINJEOML. 1/1 BOGEN		Målestokk	Tegn.
VESTFOLDBANEN		M. 1:200	Frøen
K.M. 79.952 - 80.229		Kir.	
Norges Statsbaner - Banedirektøren		Eretning for:	
Geoteknisk kontor		GK 226	
Dato 3.5 - 1937		Eretning av: 1/24	
A. E. Rosenlund		S. S. K.	



# Lengdeprofiler 12 m.v.

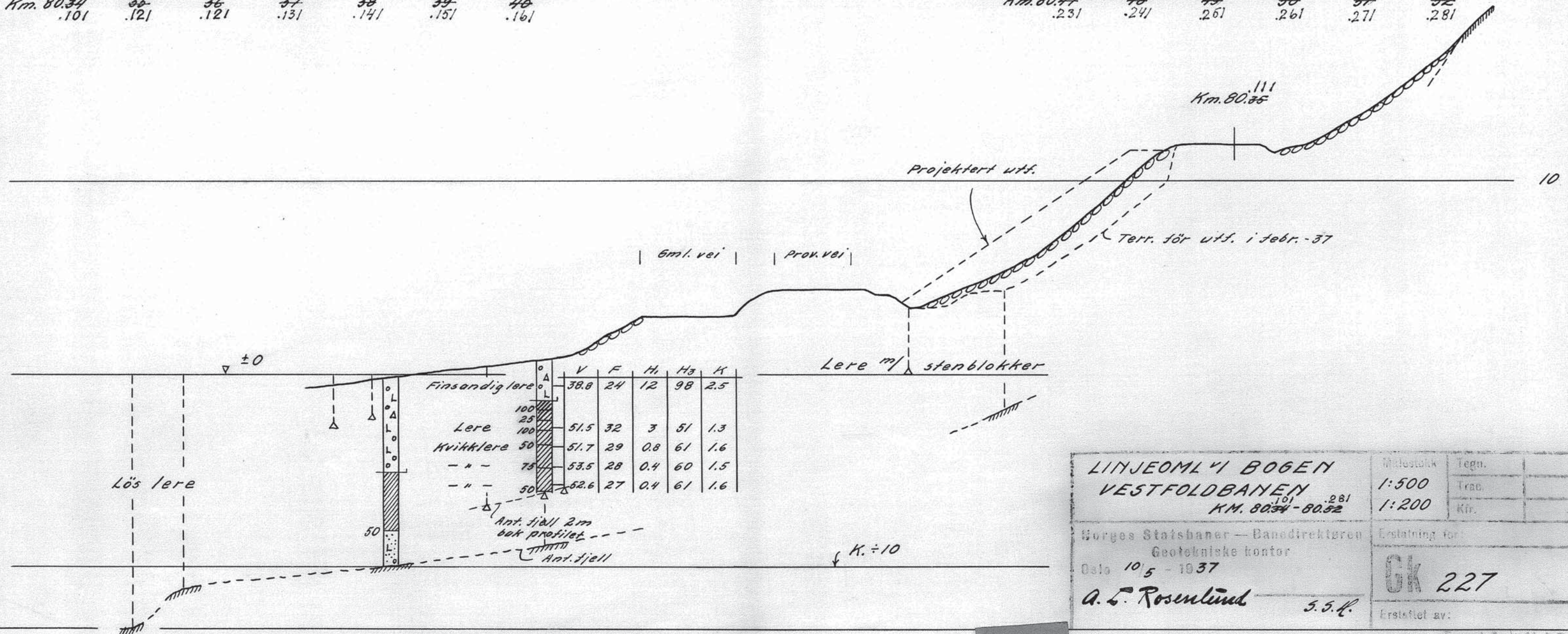
K. 10



0

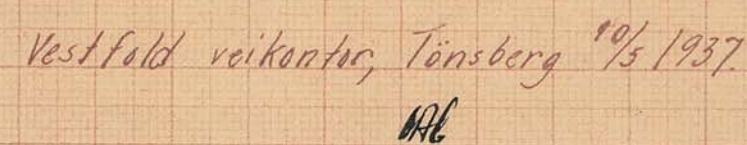
Km. 80.34 .101  
35 .121  
36 .121  
37 .131  
38 .141  
39 .151  
40 .161

Km. 80.47 .231  
48 .241  
49 .251  
50 .261  
51 .271  
52 .281



LINJEOML'Y BOGEN		Maestak	Tegn.
VESTFOLDBANEN		1:500	Trac.
KM. 80.34 - 80.52		1:200	Kir.
Norges Statsbaner - Banedirektøren		Estatning for	
Geotekniske kontor		GK 227	
Dato 10/5 - 1937		Erstatet av:	
A. S. Rosentund		S. S. R.	
S. S. R.		Format A 4 H E 32	







Nord

174 Km 80.05

65 (06)

66. (07)

67 (08)

02 (09)

19 (80/10)

376 (11)

71 (12)

72 (13)

73 (14)

15

54d

*Thaetophorus sordidus*  
(24)

OVERSIGT  
over  
borre- og lodderesultater  
ved Bogen, Botne.  
M 4650

Benævnelser

t - terrængheide  
s.f. - sammengjoms fjell  
fj. - enkelt fjell  
b - bunedyrde  
vst. - vassstann

fb. - f. f. fjell

Tallene viser de ant. colskåder.  
(Samlings skinnestopp. km. 80.00 gult. har col. 26.00)

Kestfeld Verkauter, Tansberg 10/4 1909  
NRG



S A N D E B U K T E N

SANDE HERRED

BOTNE HERRED

Ras 1937 1/2 Rogene  
Mundret til fast fjell

$\geq 60$  a.  
Oppdr.  $\geq 60$

~~Cat 206  
1937~~

~~Cat. 206  
1937~~

~~Cat 206  
1937~~

~~Cat 206  
1937~~

~~Cat 206  
1937~~

Riksveg 40 til Almestrand

25 KM 80  
Eidanger -

# IVESTFOLDBANEN

LINJEKART KM. 79-80

**NORGES STATSBAKER**  
DRAMMEN DISTRIKT

Overingenför Drammen.

Bang & Halle, Oslo. Nr. 114

Målestokk 1:1000 Oppm:	
------------------------	--

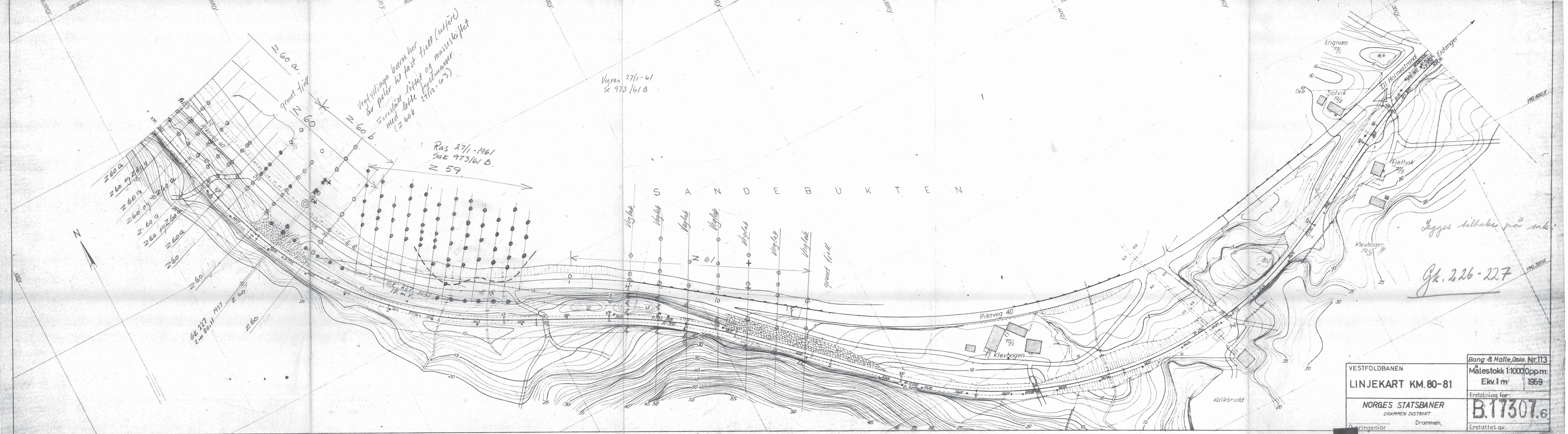
Ekv.1 m	1959
---------	------

Erstatning for:

B.17306.6

Erstattet av:
---------------





Vegras 27/1-61  
se 973/61 B

Ras 27/1-1961  
Sak 973/61 B.  
Z 59

Vegryttinga bør her  
av peler til fast fjell (utført)  
Forutsett støtet og masseskiftet  
med lette fjellmasser.  
(Z 606 27/12-63)

Legges tilbake på mk.

Gk. 226-227

Bang & Halle, Oslo Nr. 113	
VESTFOLDBANEN	Målestokk 1:10000 ppm.
LINJEKART KM. 80-81	Ekv. 1 m 1959
NORGES STATSBANER	
DRAMMEN DISTRIKT	
Erstatning for:	
B. 17307.6	
Erstattet av:	



## Rikveg 40 ved Bogen

Besøring 14/2-62

O.B. Blackstad, Bi Løken, H. Hk.

Sak  
Z60

Feb 0-11

Mündet  
i 1937?  
Se Gk. 226

Blackstad var usjeldig for å fylle munding  
ut i det gamle skredet. Det rakte ut  
2 ganger i 1937. Andre ganger som følge  
av en beskjeden etterfylling i rasgroven.  
Drammen distrikt har en stor sammenhengende  
om dette skredet. Jernbanens fyllingsfot  
må ikke røres her!

Feb 11-16

Karakteristisk og farlig profil ved pd 14.  
Vi får prøve å bore her. Steinfylling.  
Prøv graving og sondering. Det må i  
hverfall gå an å sonderes slaghore  
på strå ved fyllingsfot (veggfot).  
Blackstad skal skaffe oss profiler  
fra Vestfoldbanens ombygging. Løken  
skal sørge for at alle profiler blir  
fortruget på oversiden av jernbanen og  
gjett i dagen innlagt.

Feb 12-30

Her skal vegvesenet bygge en skottewær.  
Vi kan bore i den gjenstående pallen  
mellom veg og jernbane. Ikke stein-  
fylling her. Tett løvskog. Farligste  
profil 24. Sonderes mellom veg  
og jernbane.



Pel 30-36

Fartigste parti på hele strekningen iflg.  
Vegetasjonen. Skal peles. Ingen  
oppfylling tillatt for peling.  
Vi må undersøke mellom veg og  
fylling ved pel 34.

Sak  
Z 61

Pel 0-10

Jernbanen ligger på fjell frem til  
ca. pel 10

Videre fra pel 10

Her ligger jernbanen på en muret  
steinfylling med betongmur i forkant.  
Står betongmuren på fjell.

Blackstad vil undersøke dette nærmere,  
(Bm. Grundersen).

Antakelig ingen fare for jernbanen på  
dette parti.

14.2.62  
H. Hk.



	H
Eiendom	V
Markens beskaffenhet	
Grunnens art og beskaffenhet	
Stigning <sup>1)</sup> / <sub>100</sub>	
Kurvatur for detaljplan	
Kostende pr. m. for hovedplan	
Kjørebanebr. m	
Planeringsbr. m	

Oppdrag Z60

 $M = 1:250$ 

Rev O

Rv. 40

Km 79,773-

Km 79803-

Km 79.032-

三

•

567

Yao

25.

100 19  
80 0  
100 13  
100 0  
100 25



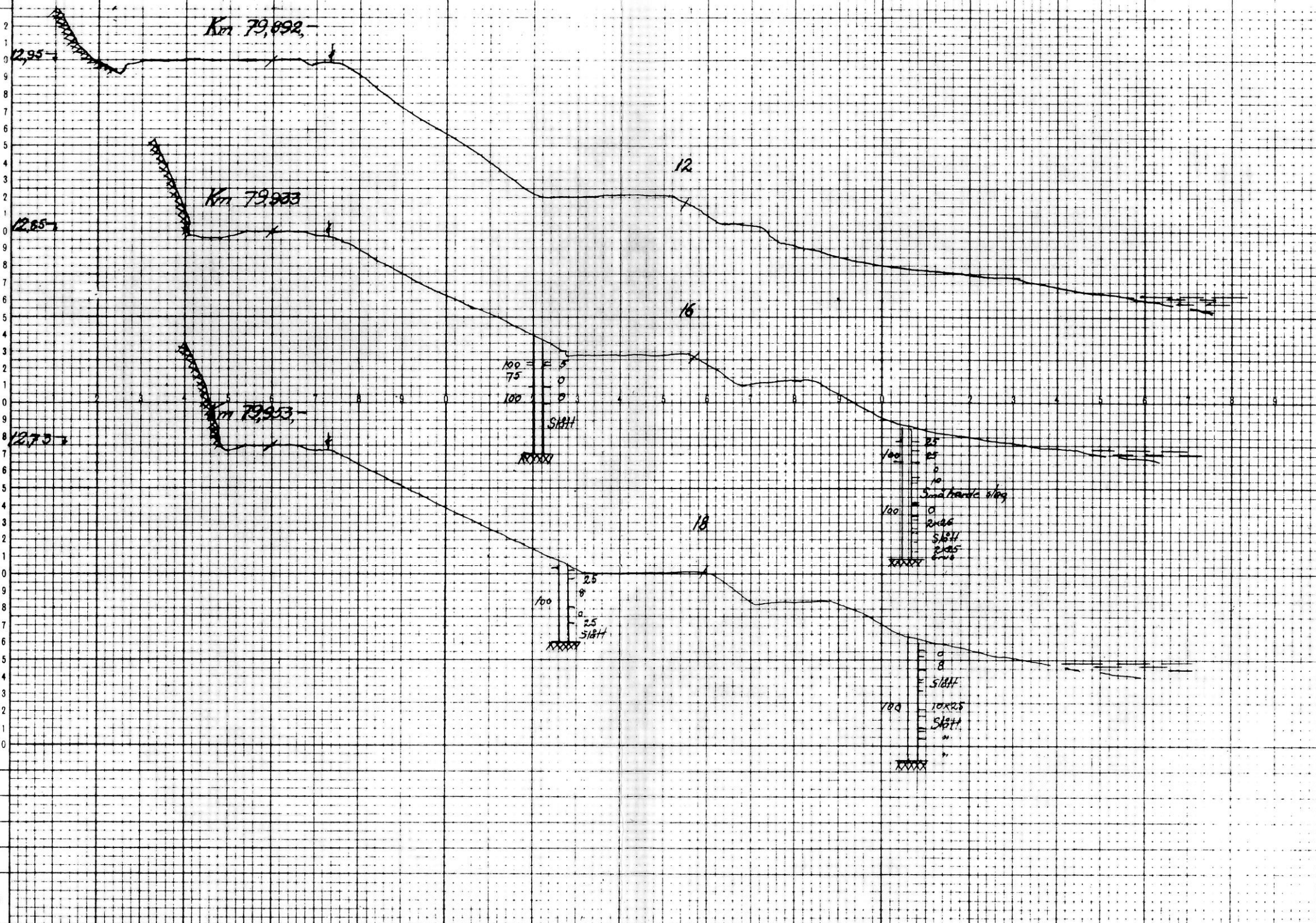
Udstukket den	av	Nivellert den	av	Kubikkberegnet
MÅLESTOKK	Generalplan: Ruten 100 m lang, 10 m høy.	Hovedplan: Ruten 10 m lang, 2 m høy.	Detalplan: Ruten 2 m lang, 0,5 m høy.	

MÅLESTOKK:	Utstukset
------------	-----------

Herred \_\_\_\_\_

Antall kubikkmeter

Høyde-  
 tall









Statens vegvesen

Hovedplan: Ruten 10 m lang. 2 m høy.  
 Detaljplan: Ruten 2 m lang. 0,5 m høy.

**MÅLESTOKK:** Generalplan: Ruten 100 m lang, 10 m høy.

Utstukket den

av

Antall kubikkmeter

Heyde-  
tall

Herred

Kubikkberegnet av

Planeringsbr. m

Kjørebanebr. m

Kostende pr. 1 m	
for horeopla	

Kurvatoren for detaljplan  
Kostnader ca. 1,7 m

Stigning 11/1983

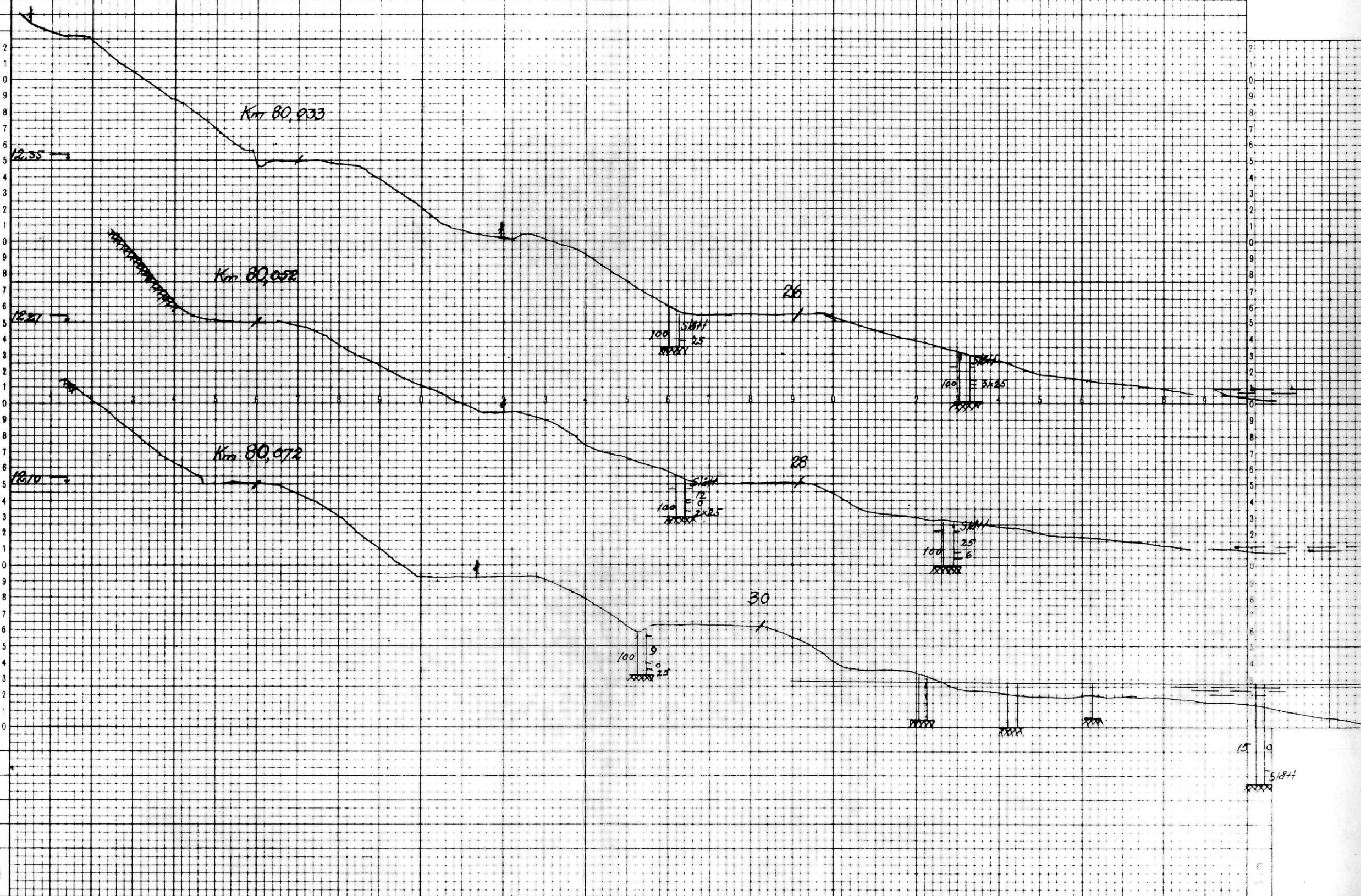
og beskafterne	
----------------	--

Grunnens art

Markens: backoffen

Etendom

110



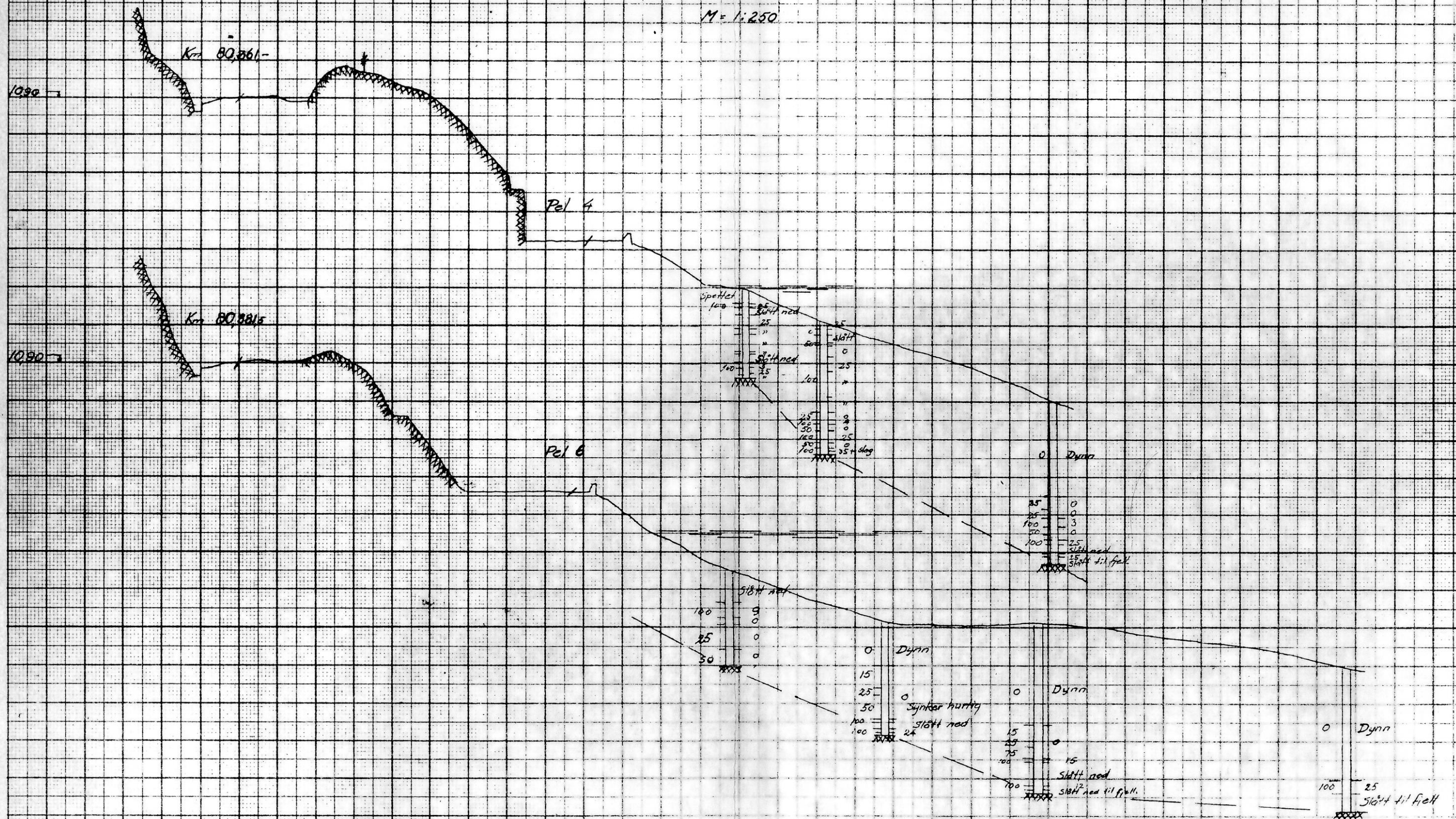






Oppdrag 7.61

M = 1:250





Oppdrag Z 61

M = 1:250

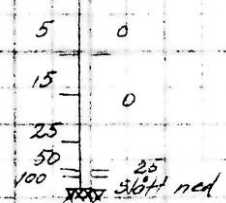
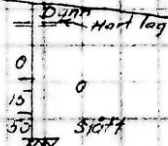
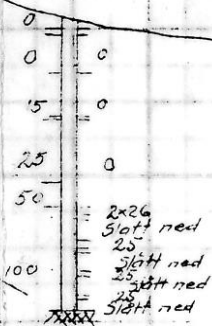
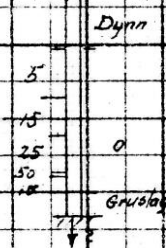
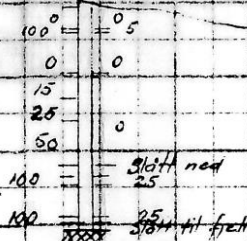
11.7.73

Km 80,401.5

Pol 8

Km 80,422-

Pol 10



Dynn

25% Slott ned





# Oppdrag Z 61.

M = 1:250

