



Fig. 12. Parti av den ødelagte vei ved Roel.
G. H. fot. 1 juni 1937.

I fjorden utenfor rasstedet var ingen undersøkelser foretatt, men en såpass tung voll som den der lå i strandkanten tydet ikke på at der var brådypt. Hvis det hadde vært tilfelle ville formentlig det omrørte ler i undergrunnen fått avløp, og der ville ha inntruffet en utglidning av langt større dimensjoner enn den der fant sted.

13. Lerfall ved Kleivbogen, Botne.

Om formiddagen ved 10³⁰-tiden 12 jan. 1937 fant en jordglidning sted ved Kleivbogen nord for Holmestrand, hvorved den sørlandske hovedvei raste ut i fjorden i et halvt hundre meters lengde. Veien lå der hvor raset tok den på en fylling forbi en liten vik i Sandebukta, og da jernbanen lå straks innenfor på en stensatt fylling var også denne truet.

Et øyenvitne som befant seg på den utgledne grunn mellom veien og vannkanten da raset begynte fikk se at „fjordbunnen gle ut“. Han og hans arbeidskamerat skjønte at det var fare på ferde og tok på sprang sydover langs stranden. De sprang nesten tvers over hele det areal som ble rammet mens jorden



Fig. 13. Lerfallet ved Kleivbogen sett fra jernbanefyllingen mot syd.
A. Nøkleby fot. 13 jan. 1937.

sprakk og gle ut under dem. Det hadde vært snarere og sikrere for dem å springe mot nord hvor fast fjell står i strandkanten, men de rakk ikke å betenke seg. Utrasningene fortsatte i dagens løp, og det så så stygt ut for jernbanelinjen at togene ble stoppet ved en provisorisk holdeplass på hver side av den truede strekning, og passasjerene måtte spasere et par hundre meter mellom holdeplassene.

Den neste dag var rasene gått så langt inn mot jernbanen at fast fjell kom til syne i strandkanten således som fig. 14 viser. Veiens telelag lå da stykkevis som et tak over raskanten. Bak veien sees på fotografiet jernbanefyllingens støttemur og den ordnede røys som dekker fyllingen.

Grunnen besto av blåler. I strandkanten var leret dekket av et tynt stenlag. Dets fasthet var liten, og et minebor kunne med letthet trykkes ned i leret. Der konstatertes en veksling mellom fastere og løsere lag, likesom leret oppe i bakken hvor veien lå var fastere enn nede i strandkanten.

En undersøkelse av dybden og grunnens art i rasgropen, som lå helt under vann, viste at fjellgrunnen eller et fast lag



Fig. 14. Rasgropen i Kleivbogen hvor sjøen har trengt inn. Veien henger stykkevis som et tak over raskanten. Over veien ligger jernbanefyllingen med sin støttemur. G. H. fot. 13 jan. 1937.

morenegrus over denne lå temmelig flatt, eller endog hevet seg litt utover fjorden utenfor rasstedet. Over det faste bunnlag lå et lerlag av 2—6 m's tykkelse og vanddybden var også 2—6 m. På skrå i forhold til stranden og rettet nordover går en renneformig forsenkning i bunnen, hvor sannsynligvis den utgledne masse har tatt veien.

Veien ble reparert og lagt på samme sted som før, i det dens underlag gjennom rasgropen består av stenfylling.

Glidning og ras av jernbanefyllinger 16—19 april 1937.

I dagene 16—19 april 1937 forekom påfallende mange brudd langs våre jernbanelinjer. Årsaken må tilskrives teleløsning og vedvarende regn. Her skal etter beretninger i Aftenposten hitsettes:

16 april: „I nærheten av Skotselv stasjon er der ved 5-tiden imorges gått et stort lerras. 5000 kubikkmeter er rast ut av jernbanefyllingen, og skinnene henger nu i løse luften i