

2. Ras ved Jonsrud på Feiringveien.

Langs Skreibergene ved Mjøsa i nærheten av plassen Jonsrud ligger veien fra Feiring til østre Toten i en bratt bakke, ca. 30 m over sjøen. Bakken er skogkledt. Høsten 1935 merket veivokteren sprekker i veibanen, og om aftenen 23 sept. ble der iaktatt en synkning av 10 cm langs en sprekk som gikk tvers over veien. I de følgende dager øket synkningen, og under mitt besøk på stedet 28 s. m. var veien sunket 50—60 cm i en lengde av 50 m. Det viste seg at et stort flak av fast tørrskorpe var i glidning nedover den bratte lien. Flaket var oventil avgrenset av en loddrettstående sprekk. En provisorisk vei var bygget i jordbakken innenfor raset, idet der var lagt et bordgulv over nedrammete peler. Ovenfor raset er bakken først litt flatere, så stiger den atter like steilt som nedenfor veien.

I bakken mellom veien og vannkanten sees små groper etter eldre glidninger. Det flak som nu var i bevegelse slo sprekker. Et steds kunne der ved hjelp av en avreven trerot konstateres en forskyvning på vel 1 m mellom den glidende masse og den som lå fast.

I skjæringen på den provisoriske veis innside står et fast, nedentil uforvitret, grusholdig ler av gråblå farve. I dette ble slått ned borstål til 6 m's dyp uten at noen fasthetsforandring derved kunne merkes i de gjennemborete lag.

Nede i strandkanten ble der oppresset en større vold. Stranden under høivannstanden består av grus og større og mindre blokker. Ved å velte blokker til side og grave med en spade i gruset lot det seg konstatere at blokkdekket er ganske tynt, og det viste seg at allerede i et par spadblads dybde ligger et plastisk, grusholdig ler. Mot sjøen er vollen begrenset av en steil kant, ca. 30 cm høy. Oppressningen tyder på at det grusholdige ler er plastisk. En prøvegrop ble gravet nedenfor veien til vel 7 m's dyp. Den viste et ensartet, grusholdig ler helt til bunnen.

Årsaken til glidningen kunne ikke konstateres. På rasstedet var der ikke påført grunnen noen nevneverdig belastning i de senere år. Heller ikke fantes der noe vannførende lag hvorefter glidning har begynt. Tyngden av den ovenfor raset liggende



Fig. 2. Raset ved Jonsrud med provisorisk vei, sett fra syd.
G. H. fot. 28 sept. 1935.

bratte bakke trykker på underlagets plastiske masse. Men å lette trykket ved å fjerne en tilstrekkelig del av denne ville bli forbundet med betydelige omkostninger. Reparasjonen av veien skulle derfor utsettes en tid hvorunder synkningen av veibanen skulle observeres ved nivellement fra et fastpunkt i berg ved veien syd for raset.

De nivellementer som ble foretatt i de kommende uker viste ingen forandring i den gamle veibanens høydebeliggenhet, dette til tross for rikelig regn utover høsten. Nedbøren synes derfor ikke å ha hatt noen innflytelse på konsistensen av det jordlag i undergrunnen hvis bæreevne sviktet. På forespørsel fra Veidirektøren i skrivelse av 19 nov. uttalte jeg derfor at da markens glidning nedenfor veien var kommet til ro, antok jeg at grunnen hadde stabilisert seg såpass at det gikk an å bygge en foreløpig fremkomst over raset.

Efter dette ble veien gjennom raset utbedret på det vis at halve veibredden ble lagt på den urørte grunn ovenfor raset, hvor der var nedrammet en rekke peler, og veibanens annen halvdel hvilte på en 1 1/2 m høy fylling. Den påfylte halvdel sank på ny 11 jan. 1936 nettopp som en tung lastebil befant

seg på veien gjennom raset. Der dannet seg efter den gamle sprekk en steil bruddkant på $\frac{3}{4}$ m's høyde, likesom litt av den tidligere urørte grunn ovenfor raset ble revet med. Pelene ble trykket noe utover så de sto på skrå, og nedenfor veien oppsto dype revner i jorden til begge sider av det tidligere gledne parti. Mellom revnene hadde de løsrevne jordflak glidd og vridd seg. Mens trærne under mitt første besøk på stedet sist i september sto med stammene loddrett var der 15 januar flere skrånstillede trær å se.

Utbedringsarbeide med veien ble satt i gang sommeren 1936. Veien ble lagt i en skjæring inn i bakken ovenfor raset. Herved ble trykket på den glidende jordmasse lettet, og glidningen opphørte.

3. Ras i Nydalen.

12 des. 1934 gikk der ved 13-tiden om eftermiddagen et skred fra kanten av Maridalsveien nedover mot inntaksdammen for Nydalen Compagnies fabrikk. I skredbanen lå et beboelsshus, Dalstuen, som ble tatt av skredet hvorved den 14-årige Erling Hansen omkom.

Maridalsveien ligger ovenfor Nydalskompaniets fabrikk delvis i skjæring langs Grefsenmorenens skråning ned mot Akerselven. Veien var efter nutidens krav trang, og på grunn av dens svinger var utsynet fremover for kort for biltrafikken. Det pågikk derfor arbeide med å rette ut svingene og å gjøre veien bredere. På det sted skredet gikk var der i løpet av sommeren og høsten lagt opp en fylling over en liten dalformig forsenkning. Materialet i den var tatt fra en skjæring langs veien straks nedenfor, og besto av en lerholdig, rødlig sand. Fyllingen gikk horisontalt ca. 7 m utenfor veikanten, og da bakken nedenfor er bratt lå dens fot ca. 34 m fra veien. Målt langs veien var den ca. 50 m lang. Dens fot var støttet av en liten treforbygning, gravet ned i bakken. Under gravingen hadde materialet vist seg tørt og fast til det dyp, henimot 1 m, hvortil der ble gravet. Fyllingen lå direkte på den naturlige grunn bevokset med busker og kratt, som ikke ble fjernet før fyllingen ble lagt opp, og da raset gikk hadde den ligget urørt i ca. 2 mndr.