

Ingeniør Skaven-Haug har ved forsøk funnet den i fig 7 viste sammenheng mellom ovennevnte «relative fasthet» og skjærfastheten, kfr. «Meddelelser fra Norges Statsbaner» nr. 6 — 1931.

Senere svenske undersøkelser viser god overensstemmelse med disse forsøk.

Leiren må prøves både i uomrørt og i omrørt tilstand. Uomrørt prøve tas op som tidligere beskrevet. Når den er ferdig prøvd, kan den med en kniv knas i den i fig. 6 viste skål og man får en omrørt leirprøve. Toppen må være godt avjevnet.

Gangen i undersøkelsen blir altså den at leirprøven tas op og med en gang stilles under konussten som løses og faller ned i leirprøven. Inntrykket avleses, den relative fasthet finnes i tabellen og skjærfastheten finnes av kurven fig. 7. Det sier sig selv at man må prøve flere leirprøver og få flere «inntrykk» i samme leirprøve.

Pelens bæreevne.

Forutsatt at pelespissen ikke står på et fast lag, kan pelens bæreevne i leire regnes å være avhengig av pelens overflate, adhesjonen mellom pel og leire, leirens kohesjon (skjærkraft) og spissens bæreevne.

På grunnlag av arbeider utført av ovennevnte «Statens Järnvägars geotekniska kommission» har ingeniør Skaven-Haug satt op en praktisk brukbar metode for beregning av en pels bæreevne i leire.

Leirens kohesjon kan variere med dybden og det bør tas flere prøver, helst en for hver m langs pelen. Kohesjonen er videre i høi grad avhengig av om leiren er uomrørt (naturlig lagret) eller om den er omrørt.

Under rammingen blir leiren omkring pelen utvilsomt «omrørt», men når fundamentet får stå i ro, tar fastheten sig efter hvert op igjen. Den kohesjon man må regne med blir derfor i almindelighet avhengig av kohesjonen for både uomrørt og omrørt leire.

Man skulde nu ha midler ihende til å kunne

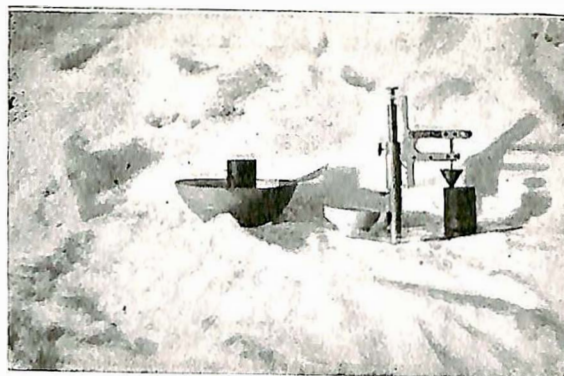


Fig. 8. Nedsynkningsapparat med en uomrørt leirprøve. (Prøvning bør ikke foretas ute i kulden.)

regne sig til en svevende pels bæreevne. Noen nøyaktig formel er ennu ikke offentliggjort av ingeniør Skaven-Haug, men man kan visstnok regne med at Veivesenets brokontor vil kunne nyttiggjøre sig prøveresultater av de ovenfor nevnte grunnundersøkelser.

Det vil derfor være av overordentlig stor betydning at Veivesenets ingeniører alt nu begynner grunnundersøkelser efter de ovenfor beskrevne metoder og efter hvert i størst mulig utstrekning får kontrollert resultatet ved å foreta prøvebelastning av nedslatte peler på de steder hvor prøveboring m. v. er gjort.

Efter tilsagn fra Veidirektøren vil brokontoret og veilaboratoriet være behjelpelig med anskaffelse av apparater så som dreiebor, prøvetagningsbor, inntrykksapparat og prøvebelastningsapparat samt gi anvisninger og råd med hensyn til prøvningens utførelse.

E.s. Efter at ovenstående artikkel var skrevet, er det av brokontoret og Akershus Veikontor i fellesskap utført prøvebelastning av en pel ved Uvesund bro. Overensstemmelsen mellom den direkte målte bæreevne og den efter den ovenfor beskrevne metode beregnede bæreevne var meget god.

STATENS UNGDOMSARBEIDE I FINNMARK

(Vesentlig efter «Landbrukeren i Finnmark».)

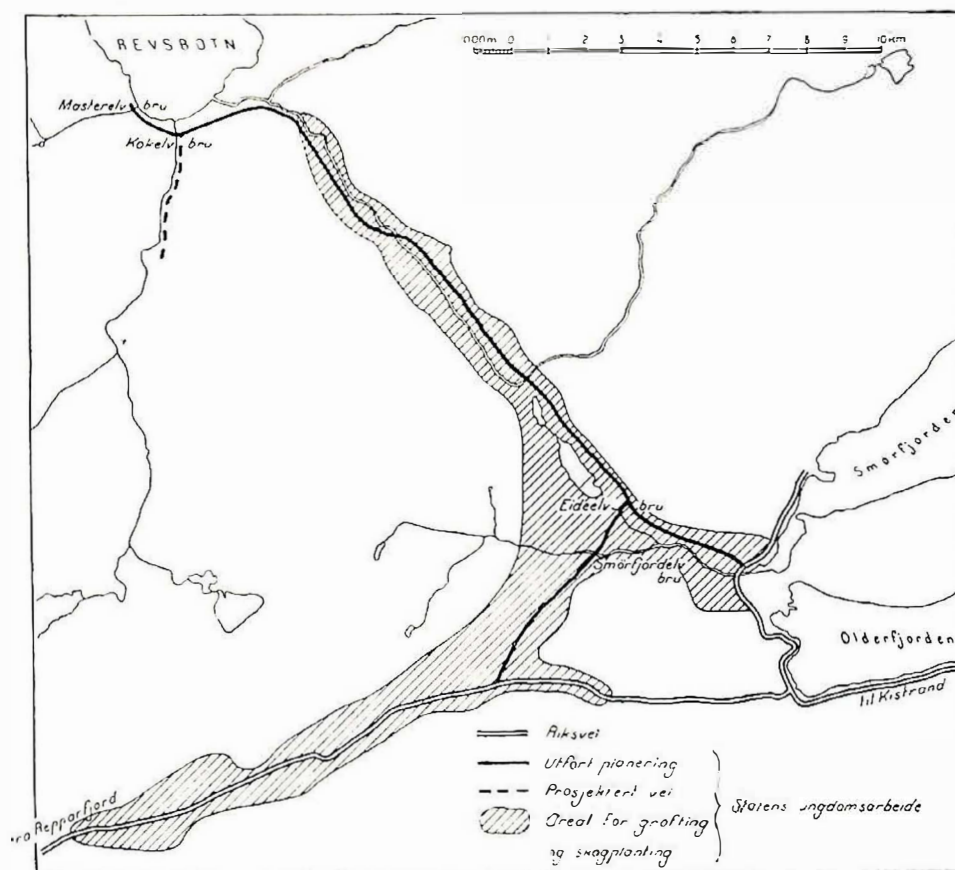
Statens Ungdomsarbeid, som hører under Socialdepartementet, går nu inn i sitt 4. arbeidsår. Det er arbeidsløs ungdom mellom 18 og 24 år som kommer i betraktning. Arbeidet består vesentlig i veibygging til bureisningsfelter, slig at disse blir tilgjengelige. Men det tenkes også utført endel kanalisering, rydning og skogplantningsarbeide. Om vinteren settes også igang kurser av praktisk art, f. eks. snekring, smiing o. lign.

I disse årene ungdomsarbeidet har vært igang i Finnmark, er det på bureisningsfeltet Smørfjord—Revsbotn man har arbeidet.

Anleggsleder er avdelingsingeniør H. Hofseth, med lærer O. Reiersen som kasserer. Opsynsmenn er Hagbart Nilsen og Trygve Bratås. Anlegget har også et styre som består av: H. Hofseth, O. Reiersen, Hagbart Nilsen og en av guttene siste år, Torger Jensen.

Lederen av ungdomsarbeidet i Finnmark, herr avdelingsingeniør H. Hofseth, har gitt en del opplysninger om arbeidet i 1938 på bureisningsfeltet Smørfjord—Revsbotn, likeså litt om fremtidsplanene.

Arbeidet tok til den 20. juni og sluttet 30. no-



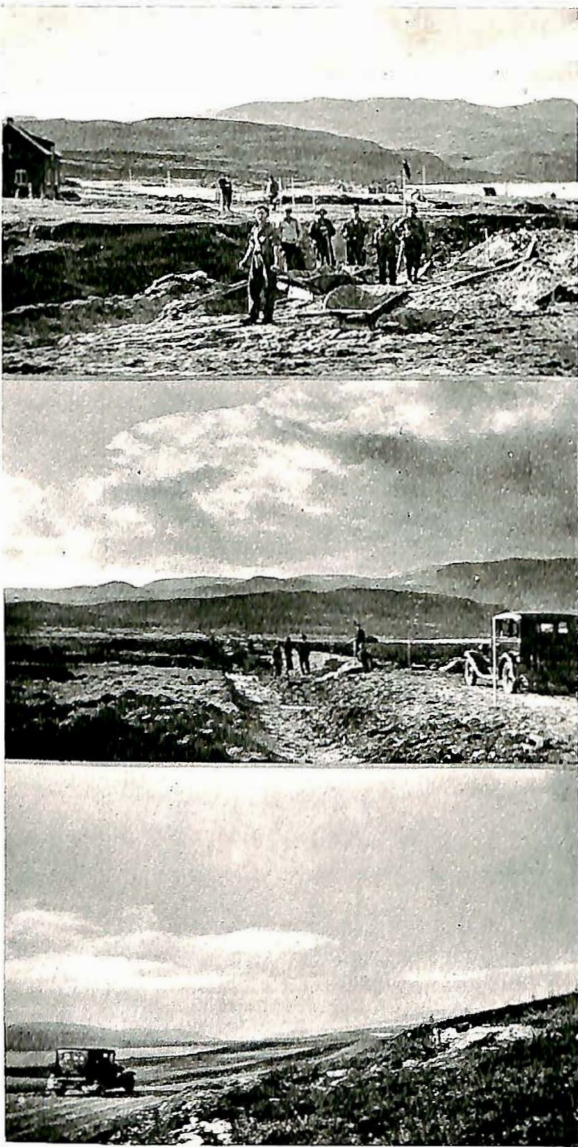
vember. Den største arbeidsstyrken var på 100 gutter, 30 formenn og fagarbeidere. Etterhvert utover høsten blev arbeidsstyrken innskrenket, idet de som lå i telt først måtte slutte. 20 gutter gikk over i yrkesopplæringskurset. Der er planert 11,5 km vei, og tilsammen siden arbeidet tok til i 1936 hele 28,3 km. Undergrusning er utført på en strekning av ca. 15 km. Det er nu sammenhengende vei mellom Kokelva og Smørfjord. Som vinterarbeide har man bygget bru over Russelv foruten andre bruer og en del planeringsarbeider. Av særlig stor grunnleggende betydning må nevnes det arbeide guttene har utført med opføring av grunnmurer av bruddsten for 4 våningshus for bureisere, tomtene er drenert og der er gravet vannledningsgrøfter, nedlagt rør og gravet og muret brønner. Korte kloakkløp er også utført. Det meste av arbeidet har vært satt ut på akkord, og det gode vær har gjort at arbeidsydelsene har vært høie. Akkordfortjenesten har ligget på ca. kr. 0,66 pr. time eller kr. 5,28 pr. dag i gjennomsnitt. Det er ordnet med lagvis husholdning og provianteringsutgiftene bæres av guttene i fellesskap. Lønnen blir utbetalt med ca. halvparten, mens resten i almindelighet blir utbetalt ved arbeidets ophør. Herr Hofseth forteller at guttene har vært flinke og interesserte, og arbeidsydelsen meget god. Men blandt en så stor arbeidsstyrke er det jo uund-

gælig at der kan finnes mindre skikkede — disse er dog forsvunnet ganske fort. Helbredstilstanden har vært god, og alle har trivdes godt ved arbeidet. Det beste bevis herfor ser en av vektrapportene. Alle mann blir nemlig veiet ved ankomsten og ved arbeidets slutt. Tross tungt arbeide viser rapporten at praktisk talt alle har øket i vekt. Vi tar ganske vilkårlig ut et par eksempler: En har 91 dagsverk og veide ved ankomsten til arbeidsfeltet 60,5 kg, og ved avreisen 65,5 kg. En annen med 95 utførte dagsverk veide ved ankomsten 68 kg og ved avreisen 72 kg. Det ser ikke ut til å ha manglet på appetitten der i gården etter endt dagsarbeide!

Herr Hofseth antyder at det sannsynligvis vil bli reist krav om at ungdomsarbeidet blir delt i Aust- og Vest-Finnmark. Denne ordning vil jo føre til at man hurtigere kommer igang på de foreliggende arbeidsfelter over hele fylket. Arbeidet skal foregå på felter, hvortil det ikke kan ventes bevilgninger i nær fremtid. — Flytning av brakker, arbeidsmateriell o. lgn. medfører store utgifter, derfor må det fortrinnsvis være arbeidsfelter så store at de kan skaffe beskjefteigelse for guttene i flere år fremover.

Om det arbeide som tenkes utført sommeren 1939 har ingeniør Hofseth meddelt:

Såfremt departementet går med herpå, vil sommerens arbeide bestå i på veien Smørfjord—Revs-



Fra veianlegget mellom Revsbotn og Smørfjord.

botn og armen fra Eidevann—Raksivarra å foreta den nødvendige grusning samt fullførelse av broen over Eideelv og Smørfjordelv. En 3 km veiarm langs Kokelv vil også bli bygget. Antagelig kan man regne med fortsettelse av grunnmursarbeide både for våningshus og fjøsbygninger med brønner og vannledninger.

Man har lagt an på å anvende almindelig gråfjell til mur og fuge denne utvendig og innvendig. Herved får man en frostfri kjeller foruten at man slipper med kontant utlegg til forskalling og sement.

Dette må spille en stor rolle på landsbygden her hvor det mere enn andre steder gjelder å begrense de kontante utgifter.

Strøket er skogfattig og det er derfor foreslått skogplanting foruten på bureisningsområdet også

på strekningen langs riksveien Repparfjord til Olderfjord. Dette har spesiell interesse for fremtidig snebrøting.

Med 100 gutter skulde man ha nok arbeide for sommeren med det her antydde arbeide. På hestående kart er innlagt veien Smørfjord—Kokelv med arm Eidevann—Raksevarra samt vei op Kokelvdalen.

Det skraverte område tenkes utgrøftet og beplantet med skog.

Foruten det her nevnte arbeide er foreslått bureisningsvei op Vassbotndalen fra Talvik kirkested samt Rotsidalen fra Brennelv i Porsanger.

Dessuten er foreslått en forbindelsesvei op Stabursdalen til riksveien i Myrland. Denne vei tror jeg dog må sees i sammenheng med de fremtidige indre veilinjer i Finnmark.

NYE VEIVISERSKILTER

Trondheimsveien mellom Stange og Jessheim i Akershus fylke, riksveien nr. 50, som tidligere har hatt 4 kryssninger med jernbanen, derav 3 i plan, er nu under omlegning. To planoverganger er allerede eliminert, men ved den ene av disse føres trafikken foreløbig gjennom en ny undergang for en bygdevei. Her er det en litt vanskelig sving, og det har forekommet flere ganger at trafikantene, tross vanlig avsperring, har fortsatt rett frem etter planeringen for den nye riksvei.

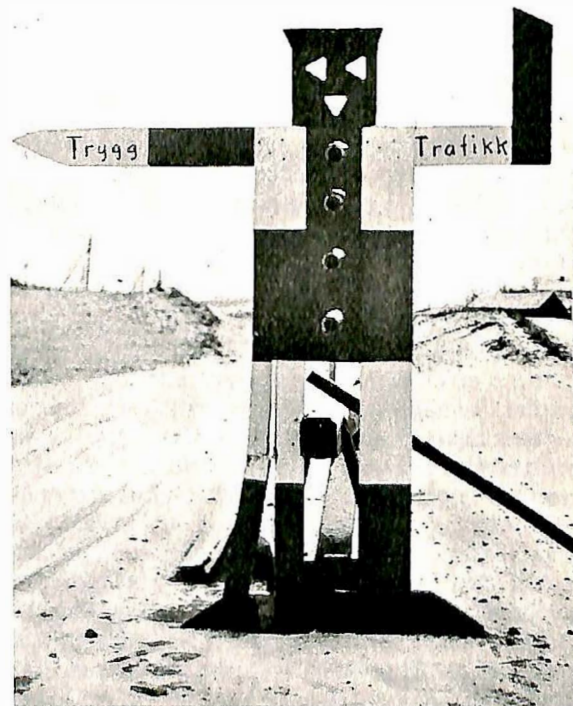


Fig. 1. Trafikkanviser på Trondheimsveien mellom Stange og Jessheim i Akershus fylke.