

bart brændsel ved fabrikmæssig drift d. v. s. aaret rundt om man vil, kontinuerlig dag og nat. Først da blir der en virkelig torvindustri.

Der er nu ogsaa fremkommet 2 norske vaatforkulningsmetoder nemlig professor *Birger Halvorsens* metode karakteriseret ved at der utvindes amoniak som biprodukt under selve vaatforkulningen og ingeniør *Albert Hiorths* metode, hvorved den vaate torvmasse tilføres brændbare gaser og luft, hvis forbrænding foregaar inde i massen, der saa ved den derved udviklede varme blir forkullet i vaat tilstand og under tryk.

## TORVGASGENERATORORDAMPKJELEN.

ET halvgasfyrringsildsted for torvfyring paa lokomotiver er for nylig prøvet ved »Enköping mek. verkstad« i Sverige og konstruert av ingeniør *Bildt* og doktoringeniør *Braune*. Tenderen er saaledes indrettet at torven kan eftertørkes og opvarmes av lokomotivets avløpsdamp, saa at torv, som er mindre tør, kan anvendes. Torven knuses til omtrent en knytnæves størrelse og føres automatisk ind i ildstedet, som er delt i to avdelinger. I den nedre del omdannes torven til gas, som derefter forbrændes i den øvre del, hvorved opnaaes fuldstændig forbrænding uten røk, sot eller gnister. Forsøkene har hittil kun været foretat med en stationær dampkjele rigtignok paa 1000 ehk., og antagelig vil ildstedskonstruktionen vise sig mest brukbar for stationære kjeler. Det gjenstaar ialfald at se resultater fra et lokomotiv i drift.

## TORVUTLÆGNINGSBANER

MANGE er de forslag og konstruktioner, som er fremkommet for at gjøre brændtorvtilvirkningen mer lønnende. Den eneste torvberedningsmetode, som hittil har git praktiske resultater, er almindelig maskintorvtilvirkning, og bestræbelserne har her gaat ut paa at spare arbeidskraft, særlig ved den del av arbeidet, som vedrører torvens utlægning paa tørkefeltet. Foruten *sporsystemer* og *vogner* av specielle konstruktioner med og uten tougdrift, har saaledes fremkommet den saakaldte *feltpresse*, hvorved den bearbejdede torvmasse formes og presses ute paa tørkefeltet, saa at haandteringen med torvbrettene undgaaes. Desuten er der fremkommet forskjellige konstruktioner av saakaldte *torvutlægningsbaner*, transportører, som fører torvbrettene med derpaa liggende torvstrenger ut paa tørkefeltet, hvorved sporsystem og vognskyvning spares.

Utlægningsbaner har antagelig adskillige fordeler sammenlignet med saavel sporsystemer med tougdrift, som med feltpressen, men de