

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.

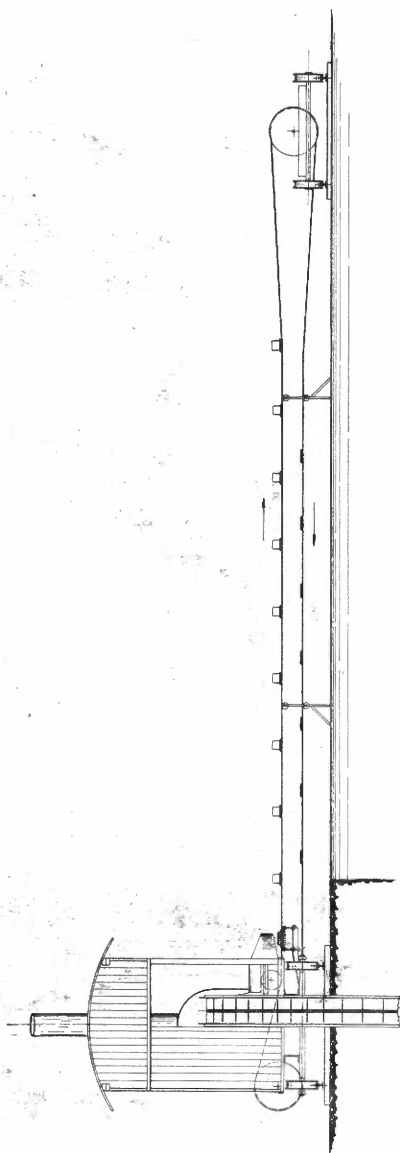
## TORVGASGENERATORORDAMPKJELEN.

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.

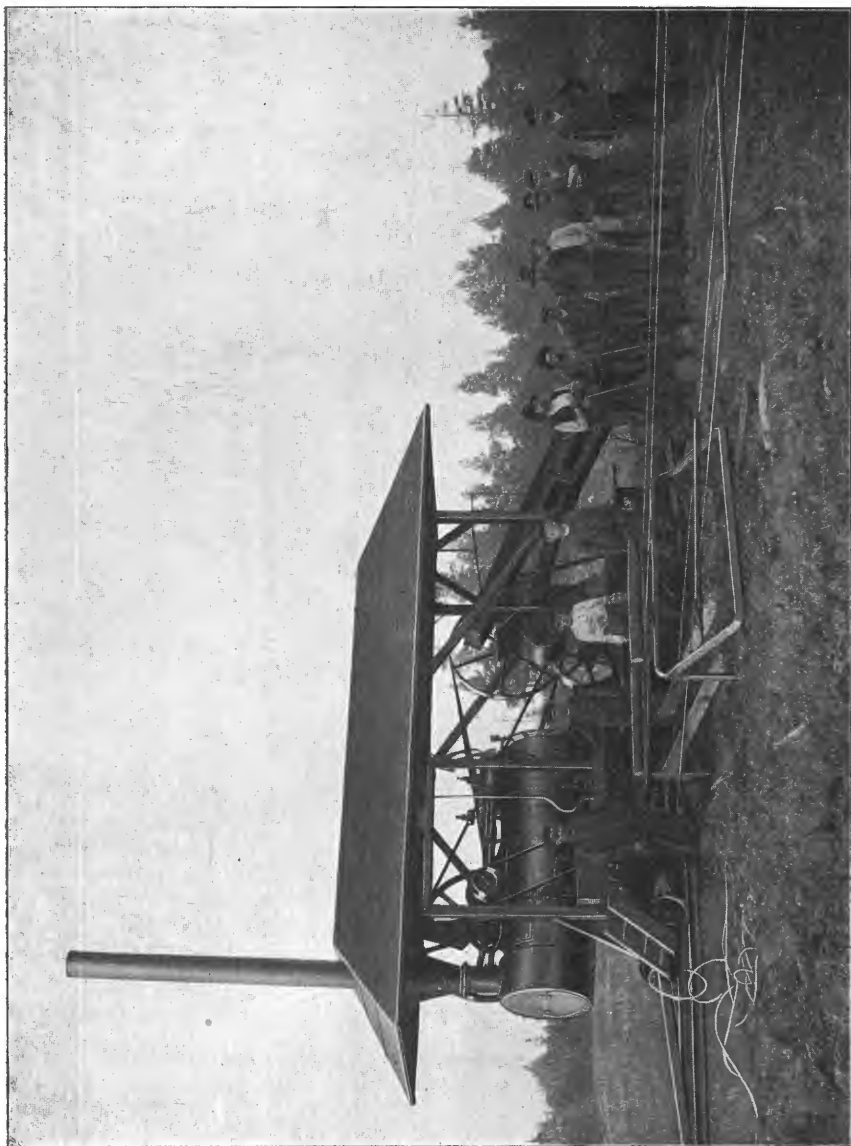
## TORVUTLÆGNINGSBANER

MANGE er de forslag og konstruktionsplaner, 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 konstruktionsplaner 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 undgaes. Desuten er der fremkommet forskjellige konstruktionsplaner av saakaldte *torvutlægningsbaner*, transportører, som fører torvbrettene med derpaa liggende torvstrænger ut paa tørkefeltet, hvorved sporsystem og vognskyvning spares.

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



Svedala torvutlægningsbane.  
Ernst A. Perssons patent.



Torvmaskin med Svedala torvutlægningsbane.

hittil kjendte konstruktioner har været altfor komplicert til at kunne være fuldt paalidelige, likesom de har været noksaa vanskelige at flytte, saa at fordelene ofte knapt har opveiet vanskelighetene.

Der er nu av agronom *Ernst A. Persson*, Emmaljunga, Sverige, konstruert en ny torvutlægningsbane, som leveres av *Åbjørn Anderssons mek. Verkstads A/B.*, Svedala, og som efter hvad det oplyses skal kunne opfylde alle fordringer til enkelhet, paalidelighet og lethet at flytte med mindst mulig tidsspilde, største arbeidsbesparelse og størst mulig produktion. Apparatet kan tillempe brændtorvmaskiner av forskjellige typer.

Arbeidsmetoden er i korthet følgende:

Torvmassen utpresses paa almindelig maate gjennom mundstykket paa torvbrettene, der skyves ind under mundstykket paa et rullebord. Ved en speciel anordning virker dette saa, at torvbrettene kommer til at ligge tvers over to paralelt løpende staaaltraadtoug, der, opbaaret av lette bukker, fører torvbrettene fra torvmaskinen utover feltet til tørkepladsene, hvor de bekvemt kan avtages for at torvstykkene kan lægges ned paa almindelig maate. Idet torvbrettene forlater rullebordet, passerer de under et automatisk skjæreapparat, som opdeler torvstrengen i passe likestore stykker. De tomme torvbretter anbringes paa transporttougens undre parter og føres av disse tilbake til torvmaskinen, hvor de avlægges paa et bekvemt sted for ny indlægning paa rullebordet.

Tougene drives fra torvmaskinens motor. Ved den ytre ende holdes tougene strammet av en dertil indrettet vogn, saa at tougene strækkes like meget, hvorved brettene kommer til at ligge ret. Denne vogn løper paa et spor, som utlægges paralelt med torvmaskinens arbeidslinje, og saaledes let kan flyttes samtidig med torvmaskinens fremrykning. De bukker, som bærer op tougene, hviler paa meier, saa at de uten vanskelighet kan slæpes paa myroverflaten. Meierne er saa brede, at de staa tilstrækkelig støtt, selv om myroverflaten er ujevn og bløt. Da avstanden mellem bukkene kan være 15—20 m., behøves kun et ringe antal av disse. Arbeidet med flytningen er altsaa ubetydelig sammenlignet med flytning av sporbaner. Grøfter, sumphuller eller andre ujevnheter hindrer ikke, at tougene kan anbringes over disse uten at man behøver at bygge broer o. l. Transporten av de lastede torvbretter ut til feltet og de tomme bretter tilbake til torvmaskinen igjen foregaar under alle forhold like let, like sikkert og helt automatisk.

---