

*Drift av hydrotorvanlegget.**70 dager med 2 skift.*

1120 timer à 35 m.³ = 39 200 m.³ råtorv, der utgjør 4 820 tonn lufttørr torv eller 13 460 m.³ tørr beregning.

2 mann ved pumpe og maskinen i 1120 timer	kr.	672,00
2 mann ved pumpe til utføringen av massen	»	672,00
Opskjæring av utpumpet torv til stykker 4 800 tonn à 0,10	»	482,00
Tørkning av torven pr. tonn 0,40	»	1 928,00
Innbjergning, stakkning pr. tonn 0,60	»	2 892,00
Motorbrensel og olje	»	784,00
Renter av anleggskapital	»	632,50
Renter av driftskapital ½ år	»	150,00
Amortisasjon	»	800,00
Administrasjon, kontorhold	»	5 000,00
Forsikringer, skatter	»	500,00

 kr. 14 512,50

Torven koster innlagt i stakk eller hus på myren $\frac{\text{kr. } 14\ 512}{4\ 820} =$

kr. 3,01 pr. tonn eller kr. 1,00 pr. m.³.

Regnes lessningsutgifter og jernbanefrakt til kr. 3,00 pr. tonn, blir torvens selvkostendepris kr. 6,00 pr. tonn på forbruksstedet.

Efter denne kalkyle vil altså torven, hvor ikke jernbanetransporten er for lang for torven, kunne konkurrere med kull.

Som nevnt i foregående artikkel om Hydrotorven er der 2 betingelser for, at metoden er anvendbar: 1. at der er vann nokk, 2. at man kan skaffe tilstrekkelig plan tørkeplass. De her opsatte beregninger er utført på grunnlag av de produksjonsresultater, der er nådd med hydrotorvmetoden i Russland. Når vi ved Det Norske Myrselskaps torvfabrikk i Våler får gjort et forsøk med Hydrotorven, får man da se om man kan gjøre sig håp om å kunne nyttiggjøre sig metoden til fremstilling av torv som industri-brensel.

TORVTRANSPORT MED TREKULLBIL

ET av problemene for en torvfabrikant er, kanskje mere enn for andre industridrivende, å få transporten billigst mulig. Transportutgiftene fra produksjonssted til kunde blir en av de avgjørende faktorer for om torvdrift kan bli rentabel eller ikke.

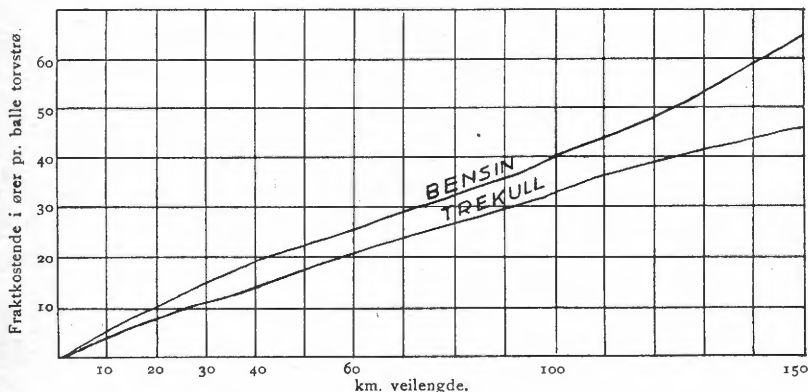
Man kan gjerne si, at all vår torvproduksjon igrunnen består i *transport*. Torven undergår jo — det være sig torvstrø eller brenntorv — ikke noen nevneverdig forandring av stoffet for å få den anvendelig. Man

iransporterer den fra myren til maskiner og tørkefelt, den transporteres fra lagrene til kundene.

I de senere år foregår transporten til kundene for en overveiende del med lastebil, og lastebilen har gjort mangen en torvfabrikk, som før vilde vært umulig, mulig å drive. Men der er et stort aber med bilene; foruten at de selv er importert, importeres også alt brensel til dem, og dette river ned vår handelsbalanse. Nu ser det ut, som dette forhold skal forandres. I flere land, bl. a. Frankrike og Sverige, har man nu oppnådd gode resultater med å bruke trekullgass til lastebil drift. Besparelsen i brensel kontra bensin opgis å andra til 50 til 80 %.

Det kan ha sin interesse å overveie, hvad innflytelse dette billige bilbrensel vil ha på torvtransporten pr. bil, og nedenstående kurver viser prisforskjellen i totale transportutgifter, altså inklusive forrentning av bilen og chaufføren, på de forskjellige distanser for torvstrø.

Der er her regnet med en bensinpris av kr. 0,20 pr. liter og en pris på trekull av kr. 1,00 pr. hl. Renter, avgifter og amortisasjon er regnet = bensin og oljeforbruket.



Kurven viser, at det er på de lange avstander, at brenselbesparelsen ved bruk av trekullgass først gjør sig bemerkelsesverdig gjeldende.

Når man kommer til en transport på 150 km. strekning blir frakten med trekulldreven bil kr. 0,46 pr. torvstrø balle, mens frakten med bensindreven bil blir kr. 0,64 pr. balle og jernbanefrakten, om man regner 10 øre i frakt pr. balle til jernbanestasjon og 10 øre i frakt pr. balle fra jernbanestasjon til forbrugssted kr. 0,50.

Man kan altså i dette tilfelle selv på lange strekninger frakte sine varer billigere med trekulldreven bil enn med jernbanen.

La oss komme derhen, at vi kan frakte oss selv og våre varer med norsk treavfall istedetfor importert bensin og kull.