

Av myrarealet er 380 dekar betegnet som dyrkingsmyr, 25 dekar er brenntorvmyr og 85 dekar er karakterisert som fremtidig beite eller plantemark.

Dyrkingsmyrer.

Vesentlig på grunn av at det her finnes lite av grasmyrer er storparten av dyrkingsmyrene i Bokn gitt kvalitetsbetegnelsen mindre god eller dårlig. Bare vel 100 dekar er noenlunde god dyrkingsmyr.

Sør for Trosnavåg (kartfig. nr. 7) ligger et ca. 100 dekar stort myrparti, hvorav 7/10 er grasmyr (myrull-bjønnskjeuggmyr) og resten lyngmyr. Dybden er fra 1,5 til over 5 m til fjell. Grasmyra ligger noe lavt i forhold til et tjern som eventuelt må senkes, men lyngmyra har gode dreneringsforhold.

Sørøst for Håland (kartfig. nr. 10) finnes det største sammenhengende myrparti i herredet. Her er det ca. 200 dekar, vesentlig grasrik mosemyr. Dybden er meget stor, idet de fleste boringer viste over 5 m. Men myra har litt helling, så dreneringsforholdene må betegnes som bra.

Et tredje noenlunde sammenhengende felt på ca. 50 dekar nord for Trosnavåg (kartfig. nr. 8) er også grasrik mosemyr med stor dybde, men gode dreneringsforhold.

De andre myrfelter er små.

Brenntorvmyrer.

I motsetning til dyrkingsmyrene er brenntorvmyrene i Bokn grunne. Det er regnet med 25 dekar brenntorvmyr med 1 m torvlag, som altså gir 25.000 m³ råtorv. Torven er imidlertid av bra kvalitet. Men brenntorvressursene er helt utilstrekkelige da herredet er fattig på skog.

MEKANISK AVVANNING AV STRØTORV.

Forsøk utført av Statsbanenes geotekniske kontor i 1948.

Ved avdelingsingeniør Sv. Skaven-Haug.

Man kan si at tørkemetoden ved torvstrøframstilling hos oss er gammeldags, og det kan nok også delvis sies om andre arbeidsprosesser på myra som stikking og transport. Det har ikke skortet på vilje til modernisering, men utviklingen har vært hemmet av dårlige salgsmuligheter og trykkede priser for trovstrø. Med den livlige etterspørsel etter torvstrø etter 1945, ikke minst fra jernbanen, i forbindelse med liten tilgang på arbeidshjelp har produksjonen ikke på langt nær vært stor nok til å dekke behovet. Prisen på torvbunter er samtidig steget fra ca. kr. 2,50 i 1939 til kr. 5,50 i 1949.

Det har vært gjort forsøk på mekanisk avvanning av torvstrø, og i litteraturen er det gitt opplysninger om at det, i alle fall i laboratoriet, er mulig å presse så meget vann av torven at vanninnholdet synker til 60 % (av totalsubstans). For at det skal bli salgsvare til landbruket, må vanninnholdet ned i 30 à 40 %, og mekanisk avvanning var foreløpig nærmest oppgitt. Termisk tørking av torvstrø er også forsøkt, men utgiftene til varme er for store i forhold til det prisbillige torvstrøet.

For torvstrø til jernbaneteknisk bruk settes ikke særlig store krav til tørrhet. Etter at torven har ligget kort tid i linjen blir den helt mettet med vann, og det er bare av frakt- og håndteringshensyn at man har funnet å måtte sette en øvre grense for vanninnhold og buntvekt. For tiden krever jernbanen at største vekt for bunter $1,0 \text{ m} \times 0,5 \text{ m} \times 0,5 \text{ m}$ skal være 90 kg, og dette svarer med den forlangte pressingsgraden til et vanninnhold av ca. 55 %.

Det nye salgsmaterialet, strøtorvbunter til jernbaneteknisk bruk, kan følgelig bestå av ganske rå torv (55 %), og vanninnholdet ligger nær opp til det som det forsøksmessig er lyktes å nå ned til (60 %) når torven utsettes for stort press. Man skal ikke se bort fra at jernbanen for sine bunter kan gå med på å heve buntvekten og dermed vanninnholdet, når man om noen år får erfaring fra større leveranser. Det skulle også være en praktisk mulighet for å blande en litt for våt torv med en meget tørr torv og dermed oppnå en større salgbar torvmengde. Blandes like mengder av værtørket torv med vanninnhold 40 % og f. eks. mekanisk avvannet torv med vanninnhold 70 % fåes en blandingstorv med 55 %.

Under disse omstendigheter får mekanisk avvanning av strøtorv ny interesse, og da jernbanen foreløpig er eneste kjøper av rå torv, fant man det riktig at jernbanen aktiviserte saken ved å utføre en del forsøk. Disse forsøkene er utført ved Geoteknisk kontor.

Man var av den oppfatning at innretningen for mekanisk avvanning burde plasseres nær torvtaket for å unngå transport av den tunge rå torven. Videre burde innretningen kunne mates med nystukket helt rå torv, uten forhåndstørking. Da grunnforholdene i et myrtak vanligvis er meget dårlige, bør innretningen være så lett som mulig for å unngå særlige fundamenteringsarbeider. Man tenkte seg en anordning montert på sledeunderstell som etter behovet kunne trekkes inn til kanten av torvtaket, slik at man fikk halvstasjonær drift. Av største betydning var det å finne frem til en måte med kontinuerlig drift og maskineri som var mest mulig støtfri.

I artikkelen «Strøtorvens vanninnhold og tørking», trykt i «Meddelelser fra Det norske myrselskap» for juni 1946, har man antydnet mekanisk avvanning ved å la torven passere valsepar. Denne ideen er bearbeidet og brukt ved forsøkene.

Til formålet ble innkjøpt en utrangert kjeksvalsemaskin med 2

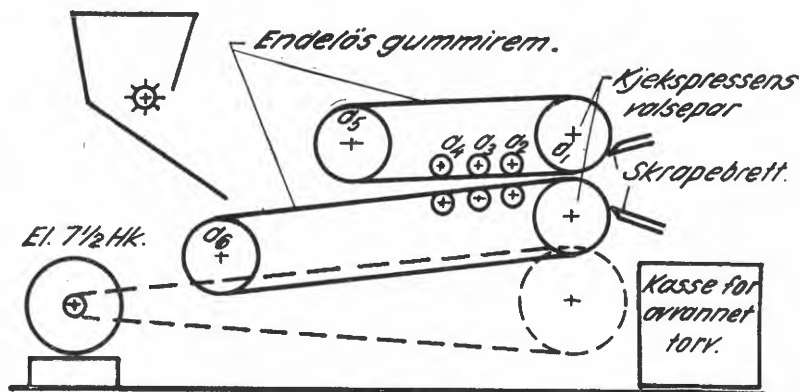
River og mateanordning

Fig. 1. Skisse av presse og mateanordning.

horisontalt liggende valser, den ene rett over den andre. Valsenes diameter var 30 cm.

Maskinen veide nærmere 1500 kg og var langt fra å være håndterlig, men hadde som forsøksanordning den store fordel at valseavstanden var lett regulerbar, samtidig som konstruksjonen var så kraftig at den tålte en meget stor sprengevirkning mellom valsene. Man søkte bistand hos Det norske myrselskaps torvkonsulent, ingeniør A. Ording, som var meget interessert i forsøkene, og maskinen ble montert under tak på ingeniør A. Ordings torvstrøfabrikk, Lybækmosen pr. Dal st. Det viste seg imidlertid at arbeidsforholdene her ikke var tilfredsstillende, og man flyttet maskinen over til et kjellerrom i Toghallen i Lodalen. Nødvendig torv fikk man tilsendt fra Lybækmosen og Vinger Torvstrøfabrikk som har henholdsvis lys og mørk torv.

Etter en del forberedende arbeide ble forsøksanordningen som gjengitt i prinsippskissen (fig. 1) og på fotografiet (fig. 2). Til drift av maskinen ble brukt en $7\frac{1}{2}$ Hk. elektrisk motor, omdreiningstall 1400 pr. min., med remdrift til remskive som igjen ved tannhjulsvikling drev kjeksmaskinens begge valser, valseparet a. I det etterfølgende blir dette valseparet kalt hovedvalsene. For å få torven inn mellom hovedvalsene ble over begge valser montert endeløse gummiremmen til bakre hjelpevalse a₅ som var regulerbar i høyden og til a₆ som var uregulerbar.

Remmene var vanlig transportremmer av gummi med bredde 40 cm og tykkelse 0,8 cm med 4 innlegg og dekkplater av gummi, $\frac{1}{8}$ " på ene side og $\frac{1}{32}$ " på andre siden. Under forsøkene er kjørt med 2 hastigheter svarende til remhastighet 54 cm/sek. og 75 cm/sek.

Det ble ytterligere påmontert de 3 vertikale småvalseparene a_2 , a_3 og a_4 , hver med diameter 8 cm, og også her kunne valseåpningen reguleres. For å sikre en jevn tilførsel av torv mellom gummiremmene ble montert en trakt med innbygget river, og herfra ble torven ledet i en renne av bestemt bredde ned på undre rem. Det ble forsøkt flere rennebredder, var den for stor tørt våt torv ut på siden av remmene og ble spillmasse. Det viste seg at denne spillmassen fortrinnsvis var utskilt torvmuld og hadde slik plastisitet at den ikke lot seg kjøre gjennom valsene igjen uten å blandes i den mere fibrede fellesmassen. Man ble stående ved en bredde på tilførselsrennen av 8 cm. Torven ble følgelig tilført som et 8 cm bredt kontinuerlig bånd i midtfeltet av den 40 cm brede gummiremmen, og fremme ved hovedvalsene ble torven presset ut til et bånd av samme bredde som gummiremmene. Dette torvbåndet klebet seg til hovedvalsene, og det var nødvendig å montere to skrapefjeler for å fjerne torven. Roterende børster hadde antakelig vært bedre.

Ved forsøksanordningen hadde man den ulempe at de 2 gummiremmene under gangen forskjøv seg slik at de ikke dekket hverandre mellom hovedvalsene. Dette var direkte skadelig for vannutpressingsresultatet, idet at den del av torvbåndet ved a_1 som befant seg på udekket gummirem, såvel på øvre som undre rem, suget til seg vann fra utpressingen på midtfeltet. Årsakene til at gummiremmene forskjøv seg under gangen kan vel ha skyltes en unøyaktig montering av valseaksler, men det lykkes ikke, trass i mange forsøk, å justere for denne forskyvningen, slik at man er mest tilbøyelig til å tro at forskyvninger skyldes ujevn tykkelse på gummiremmene. Man måtte gripe til den utvei å montere vertikale ledevalser for gummiremmene, men da disse var sterkt provisoriske og ikke helt effektive, er det neppe tvil om at den tingen at gummiremmene ikke alltid dekket hverandre har vært årsak til en mindre god avvanning av torven.

Man hadde ved de systematiske forsøk sørget for følgende variasjonsmuligheter:

1. Tilførselshastighet av revet torv.
2. Remhastighet, 54 cm/sek. og 75 cm/sek.
3. Valseåpning mellom småvalsene, a_2 , a_3 og a_4 .
4. Valseåpning mellom hovedvalsene, a_1 . Ved samtlige forsøk er hovedvalsene innstilt så nær hverandre at gummiremmene presses sammen. Man har valgt tre innstillinger:
 1. svarende til 11,6 % sammenpressing av remmene.
 2. » » 14,0 % —»—
 3. » » 16,4 % —»—
5. Gummiremmene er kjørt med såvel den myke siden (1/8" belegget) ut som den hårde siden (1/32" belegget) ut.
6. Torven er kjørt gjennom anordningen 1 eller 2 ganger.
7. Forsøkstorven var helt vasstrukken torvklump, enten

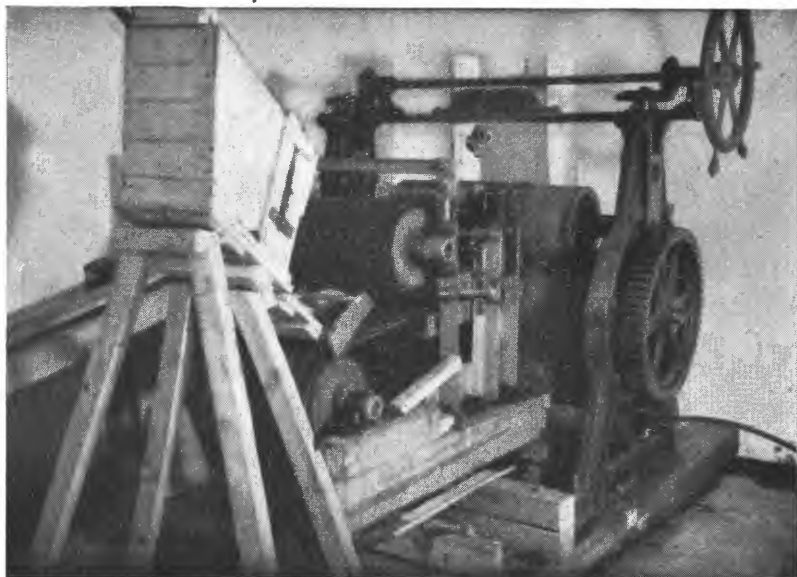


Fig. 2. Til forsøkene ble brukt en utrangert kjeksvalsemaskin med påmonterte bakre valser (remskiver), små ekstravalser, gummiremmes og river.

mørk strøtorv fra Vinger torvstrøfabrikk eller lys strøtorv fra Lybækmosen torvstrøfabrikk.

Før man omtaler forsøksresultatene skal det først gjøres rede for hvorledes avvanningen foregår. Når den helt våte og revne torven passerer de mer eller mindre tett tilsatte valseparene a_1 , a_3 og a_2 foregår en suksessiv kompressjon av torvbåndet, og også en svak vannutpressing, i alle fall ved a_2 . Småvalseparene bidrar til å forme torvbåndet og også til å gjøre det fastere, slik at det føres med gummiremmene gjennom hovedvalsene. Hvis ikke småvalsene er i funksjon hoper det seg opp en nærmest flytende torvmasse foran hovedvalsene, som presses ut til begge sider uten å gå gjennom hovedvalsene.

Hovedmengden av vannet presses ut foran hovedvalsene. Den effektive avvanningen skjer ut til sidene av gummiremmene, og vannet kommer ut som en kontinuerlig strøm på begge sider av remmene like foran hovedvalseparet. Ved tilpasset matningshastighet og remhastighet var det bare ubetydelig spillmasse i vannet.

Man kan si at den måten avvanningen foregår på ikke er heldig. Vannet i torvbåndets midtfelt må således presses gjennom torven en såvidt lang vei som svarende til gummiremmens halve bredde og møter følgelig stor motstand. Man kunne bedre forholdet i så måte ved å gjøre gummiremmen smalere, men da blir produksjonskapasi-

teten mindre og denne er — man skal senere komme tilbake til den — en meget viktig faktor. Man kan tenke seg at gummiremmene utvendig var belagt med et filterdekke, f. eks. metallduk eller tøyduk. Man tror ikke at man ved en slik foranstaltning kan oppnå en sterkere avvannet torv, men produksjonskapasiteten vil utvilsomt kunne bli øket. Når man ikke har gjort forsøk med porøst dekke på gummiremmene eller enklere med porøse remmer, så er det fordi man tror at slike anordninger ikke er slitesterke nok i praksis. Det er vel også sannsynlig at porene etter en tids kjøring ville bli tilstoppet av torvmuld. Det bør i denne forbindelse nevnes at gummiremmene etter fullførte forsøk viste små tegn på at gummibeleget flasset av, men dette anses å skyldes at man under forsøkene enkelte ganger utsatte remmene for usedvanlig høye trykk mellom valser av liten diameter. Man mener derfor at gummiremmer, vanlige transportgummibånd, skal vise seg sterke nok for praksis.

I tabell 1 og 2 er satt opp en konsentrert oversikt over forsøksresultatene på grunnlag av 105 kjøreprøver, og man skal trekke ut en del konklusjoner.

For den lyse torven fra Lybækmosen har man oppnådd avvanning til 73 % og for den mørkere torven fra Vinger til 70 %. Man har enkelte lavere verdier i forsøksrekkene, og det er ikke tvilsomt at med den brukte anordningen kan oppnåes litt gunstigere gjennomsnittsverdier om man ikke av økonomiske grunner hadde måttet hjelpe seg med utilfredsstillende provisorier. Man peker bare på den enkelte ting at det aldri lykkes helt å hindre at gummiremmene forskjøv seg litt før eller senere under forsøkets gang, slik at man i samle-kassen, som man tok gjennomsnittsprøver av, alltid hadde noe dårlig avvannet torv.

Det fremgår at jo større trykket er på gummiremmene mellom hovedvalsen (innstilling 1, 2 og 3) desto sterkere blir torven avvannet. Ved største trykk 3 har man oppnådd avvanning under 70 % for Vingertorv og under 73 % for Lybækmosetorv. Dette trykket er imidlertid så stort at gummiremmene var særlig utsatt for forskyvning, samtidig som remmene heller ikke i lengden ville tåle et slikt trykk.

Det synes som småvalseparene a_2 , a_3 og a_4 har liten betydning for selve avvanningen, man kan f. eks. ikke merke noen forskjell om valseåpningen ved a_2 er 5 mm, 1 mm eller tett tilsatt. Derimot kan det med sikkerhet sies at småvalseparene hadde sin betydning ved forsøksanordningen ved at de som stramme-anordning hjalp til å holde gummiremmene på plass, og de hadde også etter all sannsynlighet betydning ved at de ga torvbåndet en forhåndsutforming.

Ved å kjøre torven to ganger gjennom forsøksanordningen oppnåes avgjort en senkning av vanninnholdet, ved annengangs kjøring senkes vanninnholdet ca. 1 %. Man skal ikke av det uten videre slutte at det hadde vært en fordel å ha flere etter hverandre valsepar av

Tabell 1.

Avvanningsresultater. Vanninnhold i % av totalsubstans. Remmene pålagt med det tykkeste gummibelegg mot hverandre.

Innstilling av små valser	Innstilling av valsepar a ₁						Torv fra
	Torven kjørt gjennom 1 gang			Torven kjørt gjennom 2 ganger			
	1	2	3	1	2	3	
a ₄ = 7 m/m a ₂ = ³ / ₄ m/m	73.7 ₂			72.7 ₂			Vinger torvstørfabrik A/S
a ₄ = 5 m/m a ₂ = ³ / ₄ m/m		71.6	71.4		70.5		
a ₄ = 3 m/m a ₂ = tott			70.8 ₂			67.5	
a ₄ = ³ / ₄ m/m a ₂ = tott	74.7		71.8	73.7		70.8	
a ₄ = tott a ₂ = „		70.0				68.9	
a ₄ = 1 m/m a ₂ = ³ / ₄ m/m		69.9 ₃			69.8 ₂		
a ₄ = tott a ₂ = „	72.8	70.1		72.4	70.0		
Gjennomsnittstall	73.8 ₄	70.4 ₆	71.2 ₄	72.8 ₄	69.8 ₄	69.2 ₃	
a ₄ = tott a ₂ = „		72.0			71.5		
a ₄ = 5 m/m a ₂ = tott	76.4	74.1	73.9	74.6	72.0	72.7	
a ₄ = tott a ₂ = „	74.6	74.9	72.9 ₂	73.4	72.5	71.4 ₂	
a ₄ = 5 m/m a ₂ = 1	75.0	74.5		73.9	72.7		
Gjennomsnittstall	75.3 ₃	74.5 ₄	73.3 ₃	74.0 ₃	72.4 ₄	71.8 ₃	

typen a₁. Ved annengangs kjøring blir torven blandet og virkningen fra ujevnheter i torvbåndets tykkelse, som sikkert er skadelige, blir noe redusert. Skal man oppnå noe med flere valsepar må derfor torven formes om mellom valseparene og dessuten helst slippes inn mellom neste valsepar med mindre båndbredde. At torvbåndet da samtidig får større tykkelse antas å bidra til bedre avvanning.

Man har forsøkt seg med forskjellige matningshastigheter, og

Tabell 2.

Avvanningsresultater. Vanninnhold i % av totalsubstans. Rømmene pålagt med det tynneeste gummiblegg mot hverandre.

Innstilling av små valser	Innstilling av valsepar a ₁						Torv fra
	Torven kjørt gjen- nom 1 gang			Torven kjørt gjen- nom 2 ganger			
	1	2	3	1	2	3	
a ₄ = 5 m/m a ₂ = tott	75.0	73.3	71.5	73.8	73.0	70.7	Lybækmosen
a ₄ = tott a ₂ = „	75.5	74.0	72.7	73.3	71.1	71.7	
a ₄ = 5 m/m a ₂ = 1 m/m	76.1	74.0	73.4	73.9	72.0	71.3	
Gjennom- snittstall	75.5 ₃	73.8 ₃	72.5 ₃	73.7 ₃	72.0 ₃	71.2 ₃	
a ₄ = 5 m/m a ₂ = 1 m/m	70.8	70.0	69.2	70.0	68.4	66.4	Vinger torvstrøfabrik A/S
a ₄ = 5 m/m a ₂ = tott	72.2	70.3	69.4	70.9	65.4	68.0	
a ₄ = tott a ₂ = tott	74.5	72.7	70.5	72.3	70.5	65.9	
Gjennom- snittstall	72.5 ₃	71.0 ₃	69.7 ₃	71.1 ₃	68.1 ₃	66.8 ₃	
a ₄ = 5 m/m a ₂ = tott	74.1	71.6		73.1	70.3		Lybækmosen
a ₄ = 5 m/m a ₂ = 1 m/m	72.5	71.5		71.7	70.0		
a ₄ = 20 m/m a ₂ = 5 m/m	71.6	70.8		70.6	69.8		
Gjennom- snittstall	72.7 ₃	71.3 ₃		71.8 ₃	70.0 ₃		
a ₄ = 20 m/m a ₂ = 5 m/m	74.5	73.4		72.9	71.0		Lybækmosen
a ₄ = 5 m/m a ₂ = tott	73.9	73.6		72.7	70.8		
a ₄ = 5 m/m a ₂ = 1 m/m	73.9	73.5		72.4	71.2		
Gjennom- snittstall	74.1 ₃	73.5 ₃		72.7 ₃	71.0 ₃		

Remhastighet 75 kg/sek | 54 cm/sek

man kunne ikke merke noen forskjell i avvanningsresultatet. Ved liten matningshastighet blir torvbåndet smalt og dekker bare midtpartiet på gummiremmene, og produksjonskapasiteten blir tilsvarende liten. For forsøkene har man brukt den største mulige matningshastighet, og torvbåndet hadde da samme bredde som gummiremmene etter å ha passert hovedvalsene ved begge de brukte remhastigheter. Ved største remhastighet lot det seg ikke gjøre å kjøre med hovedvalsene i stilling 3, man hadde inntrykk av at gummibelegget «valket» seg ujevnt opp foran hovedvalsene, og remmene forskjøv seg. Det er for øvrig ingen ting å vinne ved å øke remhastigheten, når man ikke samtidig kan øke matningshastigheten og dermed produksjonskapasiteten.

Første halvdel av forsøkene, omfattende tabell 1, er forsøk hvor gummiremmene er lagt på med det tykkeste belegg mot hverandre, man kan si at vannutpressingen foregår mellom remmenes mykeste sider. I andre halvdel av forsøkene, tabell 2, er remmene snudd, og torven blir da presset mellom remmenes hårde sider. Det er helt på det rene at man oppnår gunstigst avvanningsresultat når torven presses mellom remmenes hårde sider, og det fremgår at senkningen av vanninnholdet er ca. 1 %.

Man har målt produksjonskapasiteten gjentatte ganger ved etter en viss tids kjøring å veie opp torvmengden (med kjent vanninnhold) i samle-kassen. For begge torvstrøslag målte man kapasiteter som lå såvel noe under som litt over 4 kg/min. For Vingertorv med vanninnhold $q = 70\%$ (av totalsubstans) og produksjonskapasitet 4 kg/min. settes opp et overslag.

Av buntvektskurven for noe omvandlet torv, fig. 9 i artikkelen «Strøtorvbunter som underlag i jernbanelinjen mot telehiving», trykt i «Meddelelser fra Det norske myrselskap», nr. 5—1945, tas ut følgende buntvekter for torv med vanninnhold $q = 70\%$:

50 cm bunttykkelse, torvvekt	$157 \div 4 = 153$ kg
40 » » »	$126 \div 4 = 122$ »
30 » » »	$96 \div 4 = 92$ »
Målt kapasitet 4 kg/min	$= 4 \times 60 \times 8 = 1920$ kg/dag
—»—	$= 1920 \times 150 = 288000$ kg/150 dager

Sannsynlig produksjonskapasitet:

	Pr. dag	I 150 dager
Antall bunter à 50 cm	$\frac{1920}{153} = 12.5$	$\frac{288.000}{153} = \text{ca. } 1900$
» » à 40 »	$\frac{1920}{122} = 15.7$	$\frac{288.000}{122} = \text{» } 2400$
» » à 30 »	$\frac{1920}{92} = 20.9$	$\frac{288.000}{92} = \text{» } 3100$

Som vurderingsgrunnlag for produksjonskapasiteten ved forsøksanordningen skal angis at 1 mann håndstikker pr. dag gjennomsnittlig 15—20 m³ myr, dvs. materiale til 25 à 30 jernbanebunter à 0,50 m tykkelse. Dette er omtrent dobbelt så stor torvmengde som forsøksanordningen kan avvanne til $q = 70$ %. Videre er årsproduksjonen for middels store strøtorvfabrikker på Østlandet 10 à 20 tusen bunter. Under disse omstendigheter er forsøksanordningens kapasitet beskjedent.

Det oppnådde avvanningsresultat til $q = 70$ % var kanskje litt dårligere enn man hadde håpet og ventet. Av en slik torv skulle buntvektene for 50 cm bunter bli 150 à 160 kg mot største tillatte buntvekt nå 90 kg, fastsatt av frakt- og håndteringshensyn. Det er mulig at den tillatte buntvekt kan økes når man har fått mer erfaring for hva man kan oppnå i reduksjon i innkjøpsprisen. Man har, som allerede nevnt, den utvei å blande den til 70 % mekanisk avvannede torven med værtørket torv som har 40 %. Blandes like mengder fåes torv med 55 % vanninnhold, og av dette materiale kan det akkurat presses tilstrekkelig lette jernbanebunter. Dette er forhold som avgjort kan få praktisk betydning.

Selv om en blander mekanisk avvannet torv med tørrere værtørket torv så får man allikevel med en avvanningsanordning som den man har brukt under forsøkene, bare en årsproduksjon på 4 à 5 tusen bunter. Dette er en mindre kapasitet enn hva man hadde ventet og håpet. Man har imidlertid den utvei å montere flere avvanningsaggregater.

Forsøkene har vist at man med en meget enkelt anordning, bestående av et enkelt valsepar påmontert gummiremmer, kan avvanne torv til 70 %. Produksjonskapasiteten er imidlertid så liten at forandringer må til om metoden skal brukes i praksis. Man tror imidlertid at man med forsøkene har oppnådd resultater og gjort erfaringer som vil komme til nytte for dem som får anledning til å fortsette arbeidet med avvanning av strøtorv.

Man mener at vesentlig bedre resultater kan oppnåes ved følgende anordning. I stedet for 1 valsepar brukes 2 valsepar. Diameteren økes til 0,5 m. Etter at den helt våte torven har passert første valsepar mellom gummiremmer og her gitt en moderat avvanning, f. eks. til 80 à 75 %, skal torven i torvbåndet omformes og skyves inn mot gummiremmens midtfelt. Omformeranordningen, som kan være en børsteanordning mellom første og annet valsepar, skal gjøre torvbåndet smalere og høyere, samtidig som den skal gi torvbåndet jevnest mulig tykkelse. Den suksessive avvanning skulle tillate større matningshastighet og derved større produksjonskapasitet, og tildanning av torvbåndet foran andre valseparet vil føre til sterkere avvanning. Valsene må utføres hule for å spare vekt, og det nødvendige elastiske valsetrykk kan oppnåes ved hjelp av spiral-fjærer mellom opplagrene.

Etter at disse forsøkene var avsluttet i april 1948 ble man kjent med boken «Sveriges Bränntorvindustri 1940—1946», utgitt i 1948. Boken har et eget kapitel om storstilede forsøk ute i verden på avvanning av torv ved mekanisk pressing. Det gjøres her oppmerksom på at tidligere forsøk ble utført med sterkt humifisert torv, men da mindre omvandlet torv (f. eks. strørtorv) er langt lettere å avvanne og ikke har vesentlig mindre brennverdi, har man de senere år konsentrert seg om torv av strørtorvtypen. Mange av de erfaringer som er gjort kjenner man igjen fra våre enkle forsøk. Det kan nevnes betydningen av suksessiv avvanning, av at pressetiden er relativt lang, og at anordningen må være kontinuerlig. Videre at et enkelt valsepar ikke er tilstrekkelig, og at torv som på forhånd på en eller annen måte er avvannet til 80 % er lett å presse. Det har ikke lyktes å finne frem til et filterbånd som er sterkt nok for praksis.

Det er interessant at man med store og kompliserte avvanningsanordninger ikke har lyktes å avvanne til nevneverdig mindre enn 70 %, det samme resultat som vi har oppnådd med vår enkle og noe mangelfulle forsøksanordning, dog er det med de større maskiner oppnådd vesentlig større produksjonskapasitet.

Man gjengir sammenfatningen i slutten av kapitlet: «Man kan sammanfatta frågan om den mekaniska pressningen så, att man numera är rätt väl på det klara med vilka faktorar som inverkar på pressningsresultatet, men att man ännu icke lyckats finna det rätta pressningsförfarandet och de rätta presskonstruktionerna. I regel har försöken stupat på att produktionskapaciteten blivit alldeles för liten. Det finns dock gott hopp om att problemet slutligen skall lösas. Utvecklingen på många andre områden av tekniken kommer säkerligen att bidra till att skapa förutsättningar härför.»

BRENNTORVPRODUKSJONEN I 1949.

Også i år har staten ytet støtte til brenntorvproduksjonen i form av statsgaranti for inntil 100.000 m³ maskintorv som blir produsert til bruk i brenneterminen 1949—50. Stortingsvedtaket om dette kom imidlertid ikke før 7. mai. Senere kom det tilsagn om at det også for inneværende brenselssesong ville bli gitt statsbidrag, stort kr. 8,00 pr. m³ til nedsettelse av forbrukerprisen på maskintorv som selges til husoppvarming. Flere produsenter hadde imidlertid da besluttet å la anleggene stå for i år. Særlig gjaldt dette de aller fleste maskintorvprodusenter i Rogaland, hvor torvsesongen begynner meget tidlig. Myrselskapets søknad om såvel statsbidrag som statsgaranti ble sendt myndighetene allerede 16. desember i fjor, men tross gjentagne purringer lyktes det ikke å få avgjørelsen før. Hvis våre statsmyndigheter virkelig ønsker å fremme produksjonen av maskintorv, må de ikke skyve behandlingen av