

saken, både som mangeårig medlem og nestformann i selskapets styre og som formann fra 1950, samt for hans omfattende forskerarbeid og publikasjonsvirksomhet som kvartær- og torvgeolog m. v.

På vegne av de øvrige styremedlemmer foreslo konsulent Vethe at dr. Holmsen ble innvalgt som æresmedlem av Myrselskapet, et forslag som ble enstemmig bifalt av årsmøtet.

#### Foredragsmøtet.

Myrselskapet hadde sitt foredragsmøte under Landbruksveka onsdag den 3. mars. Møtet ble holdt i Landbrukssalen, Bøndernes Hus, Oslo.

Foredragsholdere var myrkonsulent Aksel Hovd som holdt foredrag om: «Jordkulturforsøk på myr» og forsøksleder Hans Hagerup med foredrag om: «Dyrking av ymse kulturvekster på myr». Begge foredrag vil bli trykt i neste hefte av «Meddelelser».

Etter foredragene var det en meget interessant diskusjon hvor følgende herrer deltok: Forsøksleder Glærum, forsøksleder Sorteberg, gårdbruker Furuseth, myrkonsulent Hovd, landbrukskjemiker Braadlie, dr. Holmsen, professor Hygen, gårdbruker Flåden, forsøksleder Hagerup, fylkesagronom Malm og direktør Løddesøl.

---

## MELDING FOR 1953 FRA MYRSELSKAPETS TORVTEKNISKE UTVALG.

Det norske myrselskaps styre besluttet på styremøte den 9. januar 1953 etter forslag av direktør Løddesøl å oppnevne et utvalg til å «forberede og komme med forslag til eventuelle forsøk i forbindelse med utvidet mekanisering av torvdriften». Til medlemmer av utvalget, som er blitt kalt «Myrselskapets torvtekniske utvalg», ble følgende oppnevnt: Ingeniør Lars Egeberg jr., Knapstad, overrettssakfører, landbrukskandidat Arne Valen-Sendstad, Arnes, og ingeniør Andreas Ordning, Nannestad, med førstnevnte som utvalgets formann. Til sekretær for utvalget oppnevnte styret konsulent i Myrselskapet, landbrukskandidat Ole Lie.

Utvalget som begynte sitt arbeid 19. januar 1953, har i løpet av året hatt 6 vanlige møter og en konferanse med representanter fra firmaet J o - B u A/S, Oslo. Dessuten har utvalgets medlemmer deltatt i flere demonstrasjoner som for de flestes vedkommende har kommet i stand på utvalgets foranledning. En skal nedenfor komme tilbake til disse demonstrasjoner.

På utvalgets første møte ble bl. a. følgende to saker diskutert: Stikkemaskinspørsmålet og transportproblemet for torvstrøindustrien. Utvalget er av den oppfatning at stikkemas-

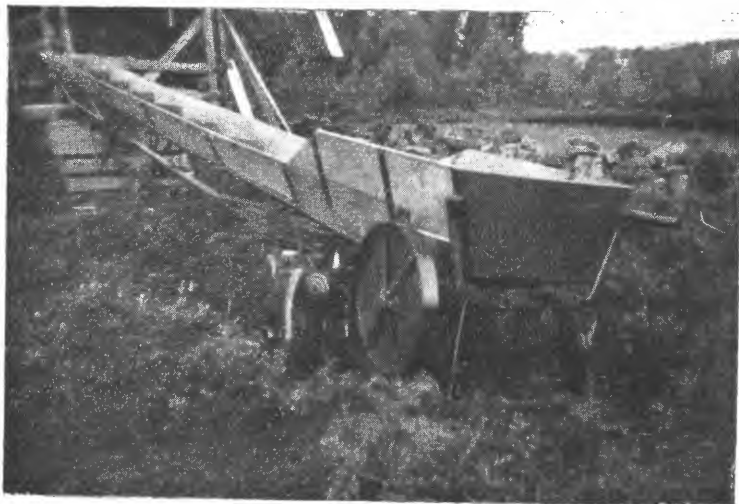


Fig. 1. *Transportør for torvklomp m. v.* (Fot. Aa. L.)

kinproblemets løsning er av fundamental betydning for våre torvstrømyrers drift og lønnsomhet. Problemets løsning er imidlertid meget vanskelig. Inntil en i praksis har fått prøvet de innenlandske og utenlandske ideer som det for tiden arbeides med, ville derfor utvalget foreløpig følge problemet med våken interesse. En var enig om at «Bølgens stikkemaskin» (tidligere omtalt i Medd. fra Det norske myrselskap for 1952, side 246, og 1953, side 33, 42 og 143) burde føres fram til prøving. Byggingen av maskinen var påbegynt allerede våren 1952, men p. gr. a. konstruktørens sykdom var arbeidet med maskinen blitt forsinket.

Transportproblemet for torvstrøindustrien ble tatt opp som en av utvalgets første oppgaver. En festet seg bl. a. ved at en lett transportør ville være til stor hjelp ved kortere transport av torv, f. eks. ved opplasting i traller eller biler, eller ved innkasting av torv i småhus på myra. En slik transportør må være så billig at torvprodusentene vil anskaffe den. Transportøren bør dessuten være så lett at den uten vanskelighet kan flyttes av to mann og lengda bør være 6—8 m. Videre må den — i hvert fall i de fleste tilfeller — drives med forbrenningsmotor.

Det ble foretatt undersøkelser hos forskjellige firmaer, men det fantes ikke — såvidt vi fikk bragt på det rene — noen tilfredsstillende transportørtype i handelen. Transportørene var både for tunge til bruk i torvproduksjonen og svært kostbare.

Etter forhandlinger med firmaet Jo-Bu A/S og en av firmaets verkstedforbindelser, Brødrene Sørli, Flekkefjord, ble det av sistnevnte lagt fram forslag til en type som utvalget mente burde bygges og prøves i praksis. Det ble derfor foreslått for Myrselskapet å kjøpe og gjøre forsøk med nevnte transportør som i tilfelle skulle bygges av Brødrene Sørli. Transportøren ble levert gjennom Jo-Bu's Salgskontor A/S, Oslo.

Representanter fra Jo-Bu og Brødrene Sørli demonstrerte transportøren for Myrselskapets styre og utvalget den 7. juli 1953, ved Myrselskapets torvstrøfabrikk i Våler i Solør.

Transportøren som er vist på fig 1, er av lett rørkonstruksjon. Som drivmotor brukes en luftavkjølt besindrevet Jappmotor på 1,0—1,75 HK med 1600 omdreininger pr. min. på kraftakselen. Transportbåndet består av et endeløst Coventry rullekjede (bruddstyrke) 600—700 kg) med påklinkede medbringere av stål i 80 cm avstand. Transportkjedens hastighet er ca. 26 m pr. min. ved normal motorhastighet. Til nedveksling av hastigheten blir det nyttet én kile-remsoverføring og én tannhjulsoverføring. Det totale nedvekslingsforhold er ca. 1:20. Transportørens vekt med motor er ca. 170 kg og lengda 8 m. Transportøren kan stilles i forskjellige høyder med et lett konstruert stativ. Stativet er senere blitt utstyrt med 2 brede hjul for å gjøre transportøren lettere flyttbar på myra.

Transportøren viste seg å være meget effektiv både ved lasting av strøtorvklomp og ved innkasting av klomp i småhus på myra når avstanden mellom husene ikke er for stor. Det viste seg at transportøren kunne ta unna like fort som 2 mann kastet på den av tørr torvklomp. Kapasiteten ble skjønnsmessig anslått til ca.  $\frac{2}{3}$  m<sup>3</sup> pr. min., men dessverre ble det ikke foretatt helt nøyaktige målinger da torva var rå under prøvingen.

Transportøren som har regulerbare sidefjeler, kan antagelig også brukes til transport av torvstrøballer og sekker m. v. Dette er imidlertid ennå ikke prøvet. Den har en avtagbar toppseksjon og kan således gjøres kortere for spesiell bruk, f. eks. ved lasting på biler o. l., samtidig som den blir lettere å transportere på lange strekninger. Transportøren kan bestilles hos firmaet Jo-Bu's Salgskontor i Oslo, som dessuten har gitt tilbud om levering av deler for transportøren, slik at den kan bygges av de interesserte selv.

For øvrig kan nevnes at utvalget har behandlet og arbeidet videre med spørsmål om utarbeidelse av standardtegnninger for bygging av en lett transportørtype etter så enkle prinsipper som mulig. En håper derved å kunne løse dette spørsmål på en billig måte.

På et av de første møtene i utvalget ble også spørsmålet om å gjøre forsøk med transport av strøtorv ved hjelp av en lett 2-hjuls motordrevet transportvogn tatt opp. Med en slik vogn skulle en ha muligheter for å løse noen av de viktig-



Fig 2. Allen motorsl maskin ombygget for transport av torv.  
(Fot. Aa. L.)

ste transportproblemer for torvdriften, nemlig innkjøring av torv i småhus og fremkj ring av torv fra teigene til hovedsporene. En slipper   bruke skinner og har derved muligheter for   utføre såkalt «plukkh sting» betydelig billigere. I slike tilfeller vil vanlig høsting med skinnetraller falle kostbart, spesielt p. gr. a. arbeidet med skinnedyttingen. En vil dessuten med en vogn av nevnte type kunne komme bort fra den slitsomme bæringen av torv.

Utvalget fikk den 29/4—53 ved velvilje fra firmaet Norsk Traktorkompani A/S, Oslo, demonstrert en Allan 2-hjuls motorsl maskin som var avmontert skj reapparatet og påsatt stativ for lasteplan og kasse. Demonstrasjonen ble holdt ved Nittedal Huminalfabrikk og ledet av konsulent Per Sandved fra Norsk Traktorkompani. Allerede den første demonstrasjonen ga godt håp om at en slik vogn kunne løse mange av torvindustriens transportproblemer. Etter at utvalgets medlemmer hadde besiktiget flere maskintyper som kunne komme på tale, ble det derfor besluttet   foreslå for Myrselskapet   kjøpe en Allen motorsl maskin uten skj reapparat, men for øvrig med følgende utstyr: Lang aksel og tvillinghjul, stativ for lasteplan og støttehjul med gummiring, samt en spesiell kobling for   lette utkoblingen av drivhjulene n r vogna skal stanses med lass. Maskinen med det nevnte utstyr ble anskaffet allerede våren 1953. Den innkjøpte

Allen 2-hjuls «motorvogn» har en bensindrevet 2 HK luftavkjølt 2 takts motor med magnettenning. Det ble bygd på vogna en tippbar lastekasse, 1,5 m<sup>3</sup> stor (kfr. fig. 2).

Etter en demonstrasjon av vogna i Våler den 7/7—53 for Myrselskapets styre og Myrselskapets torvtekniske utvalg, ble det besluttet å sette jernhjul på vogna, da gummi-hjulene viste seg å ha for dårlig bæreevne. Drivhjulene som er utstyrt med små gripere, ble gjort 30 cm brede og med ca. 80 cm diameter, idet en stålplatering på 30 cm bredde ble montert utenfor periferien av gummi-hjulenes felger, men festet til disse med skruer i visse mellomrom rundt hele hjulet. Støtthjulet ble byttet ut med et stålplatehjul som er 25 cm bredt med 30 cm diameter. Fig. 3 viser vogna etter ombyggingen. Stålplatehjulene gjorde at maskinen kunne gå på meget bløt myr uten å synke ned selv med stort lass. Vogna ble imidlertid betydelig tyngre å manøvrere, men ikke verre enn at en mann med letthet kan kjøre den. For å få gjort lastekassen noe lengre ble styrearmene på vogna atskillig forlengt. Bredda av kassen ble minsket tilsvarende, slik at den fremdeles rummer 1,5 m<sup>3</sup>. Hvis kassen er for bred blir det for dårlig oversikt under kjøringen.

Ovennevnte ombygginger av vogna er foretatt av mekaniker Arne Nymo en, Våler i Solør. Nymo en som dessuten har foretatt en del prøver med vogna, er enig med utvalget i at det er håp om at denne vogna skulle kunne dekke behovet for en skikket transportvogn til bruk på torvteigene m. v. Dessverre fikk en — p. gr. a. værforholdene — ikke prøvet «motorvogna» med virkelig tørr torvklomp før den måtte sendes til Myrselskapets torvanlegg på Vikeid i Vesterålen, sammen med den tidligere nevnte transportør og en del annet utstyr.

Den omtalte Allen motorslåmaskin fås kjøpt hos firmaet Norsk Traktorkompani A/S, Oslo, og ytterligere rettleiing for ombyggingen kan fås ved henvendelse til Det norske myrselskap.

Vi har allerede nevnt at både transportøren og «motorvogna» ble sendt til Myrselskapets torvanlegg på Vikeid, da begge deler var innkjøpt for midler som var stilt til selskapets rådighet under Nord-Norgeplanen. Konsulent Per Hornburg, som leder torvanlegget der nord, har uttalt at han har brukt både transportøren og «motorvogna», og at han bortsett fra et par bemerkninger vedrørende transportørens understell, er godt fornøyd med begge deler. Transportøren ble prøvet til flytting av stikkortv, mens «motorvogna» ble prøvet til transport av torvsmuld til anleggets formbrenselpresse m. v. Prøvene var imidlertid ikke så omfattende at det kunne trekkes almenyldige slutninger om kapasiteten av maskinen ved dette arbeid. En håper imidlertid til kommende sommer å kunne utføre omfattende prøver både med transportøren og «motorvogna».

Foruten det som allerede er nevnt, har utvalget flere ganger



Fig. 3. Bildet viser transportvogna etter at den er utstyrt med stålplatehjul i stedet for gummi-hjul. (Fot. Aa. L.)

diskutert Bølgens torvskjæremaskin, som etter konstruktørens død den 19/1 1953 er ført videre under kontroll av Myrselskapet. Utgiftene med viderebyggingen av maskinen er overveiende dekket av midler som Myrselskapet allerede sommeren 1952 skaffet til veie til dette formål fra Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Forskningsråd og som det allerede var brukt en del av til maskinen. Avdelingsleder ved Landbruks-teknisk Institutt på Ås, sivilingeniør Odd Todnem, har vært teknisk rådgiver ved videreføringen av maskinen. Sivilingeniør Todnem som var til stede ved prøver av maskinen den 2/11 og 23/11 1953 på Østlandske Torv's myr i Våler, Hedmark, uttaler bl. a. følgende i brev til Myrselskapet den 28/11—53:

«Ved denne prøven (den 23/11—53) viste det seg at maskinen arbeidet som tenkt og at prinsippet for oppfinnelsen var brukbart. Maskinen var også fornuftig nok bare komplettert i den utstrekning at prinsippet kunne prøves, idet det ved denne nykonstruksjon som ellers er visse forandringer som må gjøres før maskinen støtter de krav som må stilles for praktisk drift. Nå etter at prinsippet har vist sin brukbarhet, er det å håpe at de midler som trenges for visse forandringer på prototypen og nødvendig komplettering for praktisk drift kan skaffes til veie. Først ved praktisk drift under en normal sesong vil en få de nødvendige erfaringer før maskinen kan settes i produksjon. En vil da også vite om en maskin etter dette prinsipp behandler torva så skånsomt som ønskelig, noe som var vanskelig

å bedømme helt sikkert ved denne prøven, da fuktigheten i myra var eksepsjonell høy.»

Utvalget vil slutte seg til sivilingeniør Odd Todenem's uttalelse om at de midler som trengs for en fullstendig prøving av maskinen bør søkes skaffet til veie. En mener at det fortsatt er all grunn til å støtte opp om de tiltak som blir gjort her i landet for å konstruere brukbare stikkemaskiner.

En bevilgning til prøving av den såkalte Ingeborud's rørboremaskin, som for øvrig har størst interesse for dyrkingsmyrer, ble sommeren 1953 behandlet og anbefalt av utvalget. Denne maskinen som i sin tid er konstruert av avdøde gårdbruker Ingeborud, er patentbeskyttet. Den eies nå av fru Anne Ingeborud, Kongsberg. Maskinen er utstyrt med rørformede bor som står utenfor hverandre i sirkel, slik at det kan bores flere rør hvis kubben er tilstrekkelig stor. Prøven viste at det tok 70 sek. å bore gjennom en ca. 40 cm lang kubbe. Det ble da brukt en 6 HK el. motor som viste seg å være for svak, særlig hvis en skulle bore flere rør samtidig av en stor kubbe. Det er oppgitt at boringen av 50 cm kubber tok bare 30 sek. med større motor.

Foruten det som her er spesielt nevnt, er en rekke saker og ideer diskutert i året som har gått. En har et stort arbeidsfelt når det gjelder de mange mekaniseringsproblemer som knytter seg til torvindustrien.

Oslo, den 11. februar 1954.

*Arne Valen-Sendstad.*  
(sign.)

*A. Ordning.*  
(sign.)

*Lars Egeberg jr.*  
(sign.)

---

Ole Lie. (sign.)

## TORVSTRØPRODUKSJONEN I 1953.

Oppgaver over torvstrøproduksjonen for driftsåret 1953 er — som vanlig — ved årsskiftet hentet inn fra landets torvstrøfabrikker. Antallet fabrikker dette driftsår har vært det samme som foregående år, nemlig i alt 55 stk. Det er kommet til en ny fabrikk i året, mens en fabrikk, som ikke har hatt produksjon på flere år p. gr. a. at fabrikkbygningen er nedbrent, har vi latt gå ut av vår liste over landets torvstrøfabrikker.

Siste driftsår har bare 42 fabrikker hatt produksjon av torvstrø, mens 47 stk. var i drift forrige år. Den samlede produksjon ved de 42 fabrikker er oppgitt til 167.800 baller, dvs. en nedgang på 86.620 baller fra foregående år. I forhold til normal fabrikkmessig