

Hov i Land, innvalgt som nytt medlem av Myrselskapets representantskap.

De gjenstående medlemmer av representantskapet er:

Godseier W. Mohr, Fjøsanger.

Direktør Johs. Nore, Asker.

Landbrukskjemiker O. Braadlie, Trondheim.

Landbruksingeniør Knut Vik, Homborsund.

Disponent Lars Egeberg, Moss.

Jordskiftedirektør T. Grendahl, Jar.

Bestyrer Wilhelm Aasli, Bjørkelangen.

Fabrikkeier Lars Gjein, Stokke.

Dessuten har Trøndelag Myrselskap to medlemmer i representantskapet, for tiden ingeniør Th. Løvlie, Sandvika, og landbrukskjemiker O. Braadlie, Trondheim.

#### *Foredragsmøtet.*

Myrselskapets foredragsmøte under Landbruksveka ble holdt samme dag kl. 17,00 med foredraget «Områdeplanlegging — hensikt og målsetting», av underdirektør Thor Skrinde i Arbeidsdirektoratets planleggingsavdeling. Foredraget vil bli trykt i et senere nr. av Myrselskapets tidsskrift.

Etter foredraget fulgte en meget interessant diskusjon hvor følgende deltok: Landbruksingeniør Vik, överdirektør Wetterhall fra Kungliga Lantbruksstyrelsen i Sverige, direktør Spildo, forsøksleder Glærum, direktør Løddesøl, direktør Teigland, byråsjef Aaseth, jordskifte kandidat Øfstedal, journalist Signe Brunneck, jordskiftedommer Vidal, formannen og foredragsholderen.

---

## MELDING FOR 1954 FRA MYRSELSKAPETS TORVTEKNISKE UTVALG.

Myrselskapets torvtekniske utvalg hadde i 1954 tilsammen 5 møter (herav 2 møter kombinert med demonstrasjoner) og en fellesreise til Vestfold i forbindelse med visse torvtekniske spørsmål. Utvalgets sammensetning har i år vært den samme som i første virkeår.

I 1954 er det også som foregående år, først og fremst transportspørsmålet på torvmyrene som utvalget har arbeidet med. I tilknytning til de forsøk som ble foretatt i 1953 med en transportør av stålrør (kfr. «Melding for 1953 fra Myrselskapets torvtekniske utvalg») ble det våren 1954 av ingeniør A. Ordning bygget en liten transportør i trekonstruksjon. Denne transportør er ca. 7 m lang og som transportbånd brukes en 4½" bred gummiert rem med påskrudde «medbringere» av tre. Overføringen fra motoren til drivakselen på transportøren skjer ved 2 kileremmer. Transportøren har



Fig. 1. Ordings torvtransportør. Høyden kan reguleres ved hjelp av understellet. (Fot.: Aa. L.)

en Williers bensinmotor, type mark 10. Ytelsen er oppgitt til 0,75 HK ved 1500 omdr. pr. min. og 1,3 HK ved 3000 omdr. pr. min. Motoren som er utstyrt med reduksjonsgear i forholdet 6:1, kostet kr. 660,—. Transportøren uten stativ (understell) veier 165 kg, mens transportøren med stativ inklusive hjul m. v. veier 200 kg. Motoren alene veier 19,5 kg. Figur 1 viser Ordning's transportør med stativ til forskjellige høyderereguleringer opp til 3—4 m's lessehøyde. Stativet står på 2 hjul av tre slik at transportøren ved flytting kan trilles etter bakken.

De prøver som er utført med transportøren under forskjellige forhold, viser at den har stor kapasitet ved flytting eller opplesning av strøtorvklomp. En prøve ved A/S Østlandske Torv, Våler i Solør, viste at transportøren tok unna like fort som 3 mann kastet på torvklomp. Det tok fra 40—60 sek. å lesse opp 1 m<sup>3</sup> torv, alt etter hvor hurtig en arbeidet. Transportøren var da stilt opp i 2,3 m lessehøyde, dvs. høvelig høyde for opplesning av torvvagger på myra. Dette viser at selve kapasiteten for transportøren skulle være stor nok, men dessverre viste det seg at den er i tyngste laget for flytting. En slik transportør bør ikke være tyngre enn at den forholdsvis lett kan flyttes av 2 mann. Når det gjelder inntralling på større bedrifter, vil det omtrent alltid være flere personer med i akkorden. I slike tilfeller spiller følgelig tyngden mindre rolle. Driftsbestyreren ved A/S Østlandske Torv, herr Kristian Engebretsen, uttalte etter den prøven som ble foretatt ved nevnte anlegg, at han mener en transportør av denne type skulle være fordelaktig ved inntralling av torv



Fig. 2. Brødrene Sørliens transportør. Opplossing av brenntorv på bil, 3 mann «måker» på torv fra traktortilhengeren, mens 1 mann kaster på torv fra en haug. (Fot.: P. H.)

fra krakker eller kuger på teigene. Engebretsen mener at hjulene i tilfelle burde kunne snues i forskjellige retninger under flytting, slik at transportøren kan trekkes sidelengs etter teigene.

Transportøren er også prøvd for opplossing av torvstrøballer og huminalballer. Dessverre viste det seg at motoren ble for svak for noe over middels tunge torvstrøballer («jernbanestrø»), mens den derimot greide huminalballer. Det må imidlertid bemerkes at «medbringerne» (treklampene) kan skade huminalballens papirinnpakning. Ved transport av baller tar en av sidebordene i transportrenna, slik at transportflaten blir plan. For opplossing av torvstrøballer bør det følgelig være noe sterkere motor.

Når det gjelder de transportinnretninger som ble konstruert og innkjøpt i 1953 (kfr. «Melding for 1953 fra Myrselskapets torvtekniske utvalg», Medd. fra Det norske myrselskap, nr. 2 for 1954), kan meddeles at disse — siste sommer — har vært brukt ved Myrselskapets torvanlegg på Vikeid i Sortland. Konsulent Per Hornburg som leder selskapets torvtekniske forsøk på Vikeid, har velvilligst tilstillet oss en rapport om sine erfaringer ved bruk av nevnte innretninger. Vi hitsetter Hornburg's rapport i sin helhet:

*«Rapport om prøver med Brødrene Sørliens transportør og Allen 2-hjuls motorvogn for transport av torv.*

De forskjellige data vedr. maskinenes konstruksjon m. v. er gitt i Melding for 1953 fra Myrselskapets torvtekniske

utvalg, hvortil henvises. En skal her kort meddele resultatet av de erfaringer en har fått etter enkle praktiske prøver med redskapene.

### 1. Transportøren.

Konstruksjonen av selve transportøren er enkel og eventuelle reparasjoner synes ikke å kreve spesialverktøy eller særlige forutsetninger. Den er bygget av lette materialer. Uten motor flyttes den lett av 2 mann hvor terrenget er noenlunde jevnt. På tuet, ujevn myr bør det helst være 3 mann når den skal flyttes lengere enn 20—30 meter.

Det hadde vært ønskelig om den regulerbare heveanordning var konstruert slik at transportøren kunne heves ca. 0,5 m høyere (mer vertikalt), likesom tyngdepunktet muligens burde ligge noe lengere fram.

En antar videre at det vil være en fordel for snuing og flytting om jernhjulene ble utskiftet med brede gummihjul med 20—25 cm diameter.

Motoren (Jappmotor) synes å være driftssikker og lett å starte, men det bør bygges en hette over luftinntaket, da dette er utsatt for torvstøv. Verksmester Furre ved «Maskinprøvebruket» har nylig gjennomgått motoren og ikke funnet feil eller uvanlig slitasje.

Transportøren har vært nyttet til lessing og innkasting av maskintorv i småhus. Dette er forholdsvis tungt torvmateriale, og påkjenningen på transportbåndet er ganske stor. Harde småstykker av torva setter seg lett i sporet for rullekjeden hvorved kjeden utsettes for ujevnt strekk. Dette bevirker sidesleng i den frie del av kjeden under transportrenna, og medbringerne slenger mot de langsående avstivere. En antar at et transportbånd av gummi eller balata var hensiktsmessigere enn rullekjede.

Transportøren er for øvrig et greit redskap for flytting av torv. Ved lessing av 5 billass maskintorv à 7 m<sup>3</sup> medgikk fra 27 til 31 min. pr. lass, — gjennomsnittlig 29 min. Transportøren tok da lett unna etter hvert som 2 mann og 1 gutt kastet i. I den angitte tid for lessingen er også medregnet den tid som medgikk til heving av transportøren og «litt ordning» av torva på bilen. Til sammenlikning kan nevnes at samme mannskap brukte 61 min. pr. billass uten transportør.

Det kan også nevnes at transportøren har vært nyttet til framføring av stikkertorv til knuseren ved formbrenselanlegget. Til det bruk egnet den seg utmerket, men kapasiteten ble ikke fullt utnyttet, da knuseren bare «tok imot» mindre kvanta om gangen.

### 2. Motorvogna.

Vogna kjøres forholdsvis lett av 1 mann med lass på ca. 200 kg når myra er noenlunde jevn og fast. Kommer lasset opp i 300—350 kg (1 m<sup>3</sup> maskintorv), skal det ikke store ujevnheter til i terrenget



Fig. 3. Allen motorslåmaskin ombygget for transport av torv.  
(Fot.: Aa. L.)

før påkjenningen på motoren blir for stor. Med lass av denne vekt er også vogna meget vanskelig å snu (styre).

Festene for jernhjulene er for smekre og har forårsaket en del reparasjoner. Ved større påkjenning, som støt mot tuer og stubb, ryker boltene ved «skrufestet». Verkmester Furre foreslår å legge jernringene utenpå de gummihjul som opprinnelig hørte til felgene. Når disse pumpes godt opp, mener han at jernringene vil sitte tilstrekkelig uten spesielle fester.

I forbindelsen mellom støtthjulet og vognrammen bør det antakelig monteres en fjæranordning. Ved at støtthjulet fjærer vil kjøringen bli lettere likesom noe bevegelse i vertikalplanet vil bevirke at hjulet lettere går over tuer og ujevnheter.

En fant at lastekassen var noe for stor. Lengden ble redusert slik at kassen nå rommer 1 m<sup>3</sup>. Oversikten for kjørerer ble bedre etter denne forandring.

Vogna egner seg meget godt til kjøring av torvsmuld og torvstrø. På fast myr kan en også bruke den til maskintorv (det regnes her med full kasse).

Farten synes å være tilstrekkelig. Over en distanse på 100 m brukte vogna 2,5 min. med fullt lass torvsmuld. Myra var her ganske fast og jevn i overflaten. På bløt myr vil vogna gå senere.

Sortland, den 10/1 1955.»



Fig. 4. Bildet viser transportvogna etter at den er utstyrt med stålplatehjul i stedet for gummihjul. (Fot.: Aa. L.)

Når det gjelder spørsmålet om rasjonalisering av selve stikkearbeidet, har utvalget også siste år hatt dette problemet i «kikkerten». En er meget spent på utviklingen med den svenske såkalte «Diger» stikkemaskin (tidligere Karlson's maskin). Den er beskrevet av A. Ording i Medd. fra Det norske myrselskap, nr. 1 for 1950, side 1. Det er muligheter for at en ny maskin av denne type vil bli innkjøpt av en norsk torvstrøfabrikant kommende sommer. Det vil bli interessant å se hvordan denne maskin passer under norske forhold.

Ingeniør Ording som har arbeidet en del med forbedringer av en prøvemaskin av Karlson's modell, som han kjøpte for noen år siden, mener at maskinen nå er blitt så god at den vil arbeide tilfredsstillende under gunstige forhold. «Diger» stikkemaskin er imidlertid forholdsvis kostbar i innkjøp.

Her i landet er det uten tvil stort behov for en billig, liten maskin som i tilfelle må arbeide etter enkle prinsipper. I denne forbindelse kan nevnes at utvalget høsten 1954 ved en bevilgning fra Myrselskapet fikk anledning til å kjøpe inn en prototype av den såkalte Hjalmar Nilssens torvskjæremaskin som har vært uteksperimentert i Tjølling, Vestfold. Ingeniør Ording har gitt en kort beskrivelse av maskinen i Medd. fra Det norske myrselskap, nr. 1 for 1950, side 1. Det er meningen å forsterke maskinen på enkelte punkter før den prøves kommende sommer. Prøvene vil vise om denne maskintype har noe for seg. Den bygger nemlig på et annet prinsipp enn de svenske maskiner.

Spørsmålet om kunstig tørking eller avvanning av strøtorv er svært ofte på tale blant torvprodusentene, særlig i regnrrike perioder. På tross av mange forsøk så og si overalt hvor det produseres torvstrø, er det ikke kommet fram noen brukbar metode. Tørking ved hjelp av varmluft viser seg å bli for kostbar p. gr. a. de forholdsvis store vannmengder som skal fordampes. Metoden er ellers uhensiktsmessig for vanlig torvstrø, da den som oftest krever en sterk findelning av materialet. Videre kan vi nevne at det også her i landet er gjort forsøk både med å presse og å sentrifugere vannet ut av torvmassen. Overingeniør Skaven-Haug har i Medd. fra Det norske myrselskap, nr. 6 for 1949 beskrevet forsøk som N. S. B. har utført med en bandpresse, mens et sentrifugeringsforsøk som Myrselskapet har utført i samarbeid med Thunes mek. Verksted og herr Niels Nørregaard er beskrevet i Det norske myrselskaps årsmelding for 1951 (kfr. Medd. fra Det norske myrselskap, nr. 2 for 1952).

Resultatene av forsøkene med mekanisk avvanning av torv kan stort sett sammenfattes slik: 1. Kapasiteten er for liten. 2. Ved de forsøk som er nevnt oppnådde en ikke tilfredsstillende avvanning for vanlig bruk. Torva må derfor i tilfelle ettertørkes senere. Utvalget har imidlertid stor interesse av å prøve ettertørking av strøtorv, muligens som hel klomp eller grovrevet strø, etter stort sett samme prinsipp som ved de såkalte låvetørkingsanlegg for «gras» og «lo» som Landbruksteknisk Institutt på Ås har uteksperimentert. I samarbeid med avdelingsleder, sivilingeniør Odd Tødem ved Landbruksteknisk Institutt er det utarbeidet planer for et lite forsøksanlegg. Utvalget har søkt Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Forskningsråd om midler til slike forsøk, som i tilfelle tenkes utført ved et vanlig torvstrøanlegg. En av fordelene ved dette prinsipp skulle være at tørkeoperasjonen kan utføres under lagringen slik at tørkingen i tilfelle ikke vil kreve ekstra arbeid av betydning.

Utvalget vil til slutt takke de torvprodusenter som i årets løp har gitt oss forslag i forbindelse med vårt arbeid for rasjonalisering av torvdriften.

Oslo, den 25. januar 1955.

Arne Valen-Sendstad.  
(sign.)

A. Ordning.  
(sign.)

Lars Egeberg jr.  
(sign.)

---

Ole Lie.  
(sign.)