

en af elektricitetsverkets fjernledninger ganske nær feltets nordre ende, ligesom afstanden til elektricitetsverket ved Øvre Lerfos kun er ca. 1,5 km. For elektrisk drift er saaledes beliggenheden særdeles heldig, og i tilfælde kommunalt anlæg maatte kraften kunne beregnes meget billig, da jo elektricitetsforbruget i byen om sommeren er lidet sammenlignet med vinterhalvaaret. Transportomkostningerne blir smaa, da produktionsstedet bare ligger en knap mils vei fra byen. Fra myren og til Heimdal st. vil torven pr. taugbane kunne transporteres med minimale omkostninger, saafremt det ikke maatte vise sig billigere at træffe anordninger, saa torven kunde fragtes direkte til byen ved elektrisk kraft. Drifts- og transportforholdene maa saaledes siges at være særdeles gunstige, hvilket i høi grad vil bidrage til at opveie ulemperne ved torvens lave egenvegt og de mindre gode tørkningsforholde.

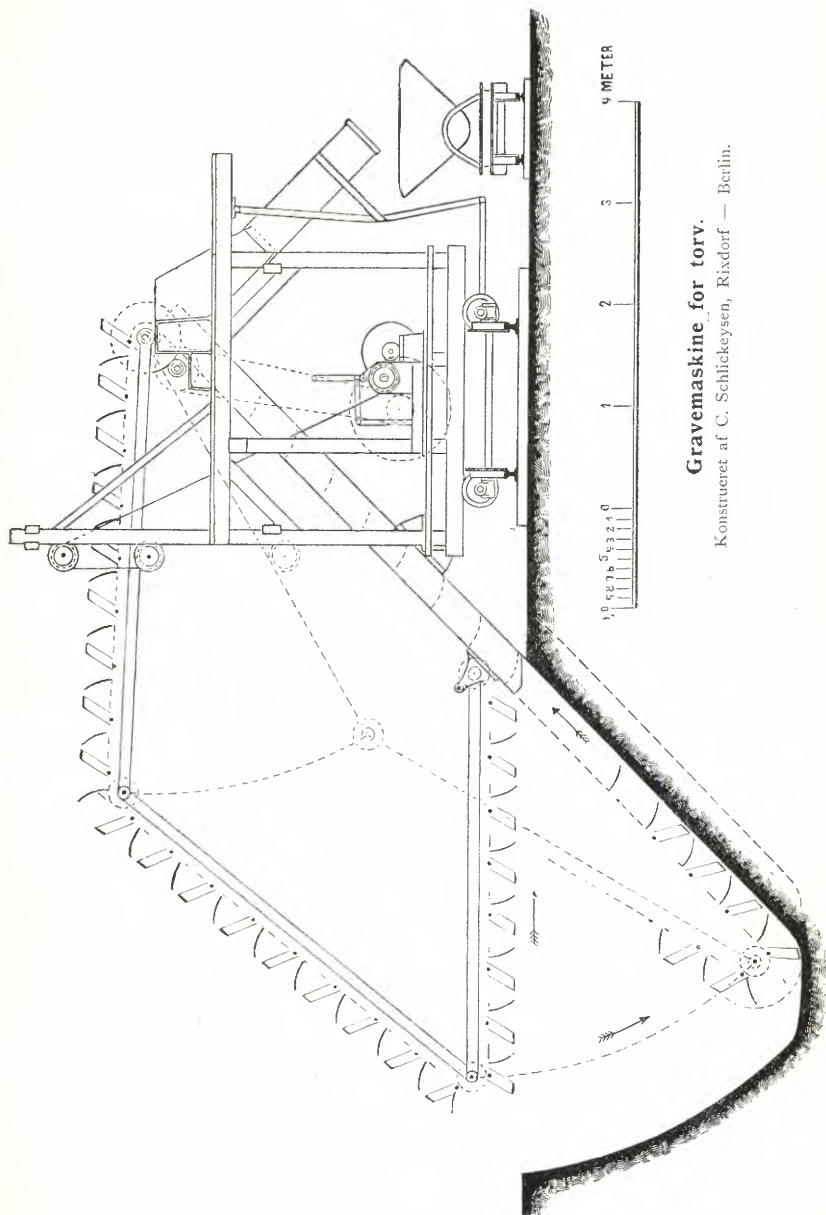
Fra *Trøndelagens myrselskab* vil der nu blive rettet en med planer og beregninger ledsaget henvendelse til *Trondhjems kommune* angaaende oprettelse af et større anlæg for tilvirkning af maskintorv paa de her beskrevne myrer, og man maa haabe, at selskabets arbeide vil resultere i, at der ialfald bliver gjort forsøg til en begyndelse i mindre maalestok med tidsmæssige maskiner. Ikke mindst for Trondhjems kommune, som selv er en stor brændselkonsument, vil et saadant foretagende have stor betydning. En væsentlig betingelse for, at noget kan komme istand, er rimelige priser paa myren, og der er heldigvis grund til at tro, at myreierne vil stille sig rimelige i saa henseende.

FORBEDRINGER I MASKINTORV- TILVIRKNINGEN.

UDDRAG AF INDBERETNING FRA TORVINGENIØR J. G. THAULOW OM TORV-
INDUSTRIUDSTILLINGEN I BERLIN.

FORAT tilvirkning af lufttør maskintorv skal kunne blive mere fuldkommen, maa der først og fremst gøres den forbedring ved maskinernes konstruktion, at *maskinen selv graver torven op af myren*, dernæst maa den bearbejdede *torv kunne udlægges automatisk paa tørkefeltet*, saaat haandarbeide mest mulig kan undgaaes.

I saa henseende var der udstillet en *gravemaskine* fra firmaet C. Schlickeysen, Rixdorf—Berlin, som vist i hosstaaende illustration. Denne forevistes i virksomhed og skal ifølge opgave kunne grave op 60 m³ torv pr. time. Den drives af en 20 e. hk. elektrisk motor, kan let skjøttes af 1 mand, veier 8 tons og koster mk. 15 000,00 (kr. 13 350,00). Den egner sig kun for myrer, der er absolut rodfri, og er kun regningssvarende for torvdrift i stor skala med mindst 3 torvmaskiner af almindelig størrelse.



Gravemaskine for torv.

Konstrueret af C. Schlickeysen, Rixdorf — Berlin.

Torvfabrikant Oltmann-Streng, Elisabethfehn, Oldenburg, havde udstillet fotografier af en anden gravemaskine, der i praksis har vist sig at kunne grave op 76 m³ torv pr. time med et kraftforbrug af 36 e. hk. og en betjening af 12 mand. Denne maskine ikke alene graver torven op, men tillige bearbejder den og lægger torven ud paa tørkefeltet. Den kan anvendes saavel i forbindelse med ælteverk som med formtorvmaskiner og egner sig ogsaa kun for torvdrift i stor skala. Det hele er monteret paa en vogn og flyttes automatisk frem, efterhvert som torven graves op, føres af en elevator til torvmaskinen og lægges ud paa tørkefeltet. Ifald store, haarde træstammer forefindes i myren, kan graveapparatet uden afbrydelse af driften let flyttes frem over disse. Forekommende mindre og mygere træstammer tages med af graveapparatet. Maskinen fabrikeres og forhandles af firmaet Amandus Kahl, Hamburg. Ved anvendelsen af denne maskine og for at kunne udstrække arbejdstiden til en længere tid af aaret, hvorved den i maskinen nedlagte kapital bedre forrentes, udbreder man æltetorv paa tørkefeltet ogsaa om høsten, samt overdækker dette med hvidmose for at beskytte torven mod frosten. Tidlig paa vaaren fjernes moselaget, og torven tørkes for det meste forinden den egentlige torvdrift kan begynde. Dette koster dog mere arbeide og falder dyrere end almindelig sommerdrift.

Af andre graveapparater kan nævnes *Hodges torvskib*, anvendt ved bygningen af Hunte—Emskanalen. Fotografier af dette var udstillet i den oldenburgske regjerings kollektive samling. Forøvrigt er det beskrevet i torvmester *A. Dals* indberetning af 1902, hvortil henvises.

Af *transportører* til at føre den bearbejdede torv ud paa tørkefeltet var der udstillet en mindre i forbindelse med en torvmaskine fra firmaet L. Lucht, Kolberg. Desuden var der vist tegninger og fotografier af en noget lignende fra firmaet Heinrich Maier, Rosenheim. Transportøren, der kan leveres i hvilken som helst forønsket længde, bestaar af en endeløs kjetting og fører brættene med de vaade torvstykker ud til tørkefeltet, hvor der fordres 3—4 mand til at tage brættene fra transportøren og lægge torvstykkerne ud. Den tilbagegaaende kjetting fører derefter de tomme brætter tilbage til torvmaskinen. Drivkraften til transportøren tages fra torvmaskinens lokomobil og er uafhængig af det øvrige maskineri. En lignende transportør kan ogsaa anvendes til at samle ind den lufttørre torv fra tørkefeltet.

Torvfabriken Schwaneburg, Ramslok, Oldenburg, havde udstillet en vogn for transport af vaad torv. For transport af torv var forøvrigt udstillet flytbare skinner og rullende materiel fra firmaerne Bocheimer Verein, Westfalen, Orenstein & Koppel, Berlin, Arthur Koppel, Berlin, og Deutsche Feld- und Industriebahn Werke, Danzig, samt en enskinnet bane med vogn fra Friedrich Fleisz, Schjelechen.

Enkelte af ovennævnte forbedringer er forholdsvis nye og endnu lidet prøvede i praksis, men vidner om, at man er opmærksom paa at afhjælpe en del af manglerne ved brændtorvfabrikationen.