

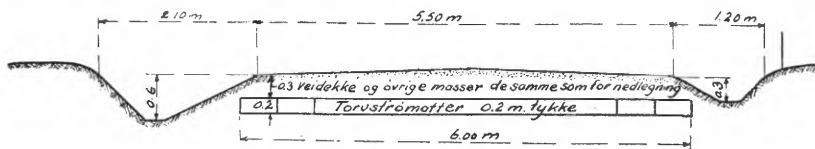
Det kunde kanskje være på sin plass, at de spesielt interesserte fag-institusjoner samarbeidet om undersøkelsen av disse problemer, som uten tvil er av den største betydning for de nu så vanskelig stilte fjellbygder.

Haakon Foss.

TORVSTRØMATTER MOT TELEDANNELSE I JERNBANELEGEMER OG VEIER

ET spørsmål, som i de siste år har interessert torvmenn meget, er anvendelsen av torvstrø for å forhindre teleskader ved jernbanelegemer og veier. Vi hadde i våre Meddelelser hefte nr. 1—1931 en artikkel av ing. H. Dahle om torvmatter anvendt i jernbanelegemer.

Forsøkene hermed pågår fremdeles, og i innberetning til Statsbanene for 1931 til 32 meddeler ing. H. Dahle følgende: De siste forsøk omfatter 16 forskjellige felter til en samlet lengde av 720 m. banelegeme. Der blev kun nedlagt matter 25 cm. tykke (vertikalt mål). Disse blev for en vesentlig del levert fra Rismyra torvstrøfabrikk ved Steinkjer, forøvrig fabrikkasjonsmåte og mattestørrelse som tidligere anvendte matter.



Tversnitt av veien.

Fig. 1.

Der blev variert mellom 4 profiler, som er omtalt i ing. Dahles ovennevnte artikkel (i nr. 1 for 1931 av våre meddelelser). I 1931 er prøvet et nytt noget endret profil, som figur 1 viser.

Enkelte matter er lagt 30 cm. og enkelte 20 til 40 cm. tykke.

Vinteren 1930—1931 hadde gjennengående sterk kulde gjennom hele sesongen helt til siste halvdel av april måned. Nedbøren, som utelukkende var sne, nærmest svak. Televirkningene antok derfor dimensjoner, som de alle verste. Alle dreneringer (masseutskiftninger) blev satt på en hård prøve. Mattene var overalt gjennomfrosne, og frosten trengte også mer eller mindre ned under mattene. Med undtagelse av ved 2 av prøvefeltene var teleløftningen helt uvesentlig. Skoring forekom ikke utenfor et av feltene i et par skinnelengder.

Konklusjonen av ing. H. Dahles innberetning er:

Det kan fastslås, at metoden med torvmatter har vist meget gode resultater. På 720 m. banelegeme var det kun 20—30 m., som måtte skores.

Man bør ikke bruke matter under 25 cm. og ikke over 40 cm.

Dette utdrag av herr Dahles artikkel gir løfter for våre torvstrøfabrikker. Et samarbeide mellom torvstrøfabrikkene og jernbanen for å få den heldigste og billigste matteform vil visstnok ha betydning for saken.

Samtidig som forsøkene ved jernbanen har pågått, har også veiingeniørene tatt opp saken til undersøkelse.

I «Meddelelser fra Veidirektøren» hefte nr. 8 aug. 1931 har avdelingsingeniør J. Funder en artikkel om forsøksresultater fra riksvei nr. 80 ved Daler i Branval.

Vi tillater oss av denne å hitsette:

«Prøvestrekningens lengde var 40 m., veiens fall på strekningen var 1 : 600. Torvstrømmattene blev levert av Vinger Torvstrøfabrikk. Underkant av mattene blev lagt 50 cm. under veiens overflate. Mattenes størrelse var 0,20 × 0,50 × 1,00. Mattene nedlagdes i en bredde av 6 m. eller noget bredere enn veibanen. Fig. 2.

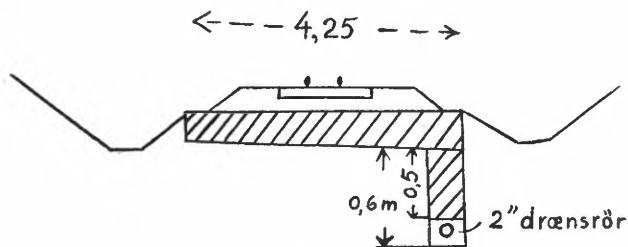


Fig. 2.

Der blev samtidig lagt en strekning på 30 m. med torvstrømyrmasse like fra myren. Den gamle veibanefyll blev igjen lagt over mattene og myrmassen. Omkostningene ved nedlegningen blev for torvmatter kr. 30,00 pr. l. m. vei og for strekningen med myrmasse kr. 12,00 pr. l. m. vei. Da dette imidlertid bare gjaldt et forsøk med et enkelt litet parti torvstrømmatter, blev fremstillingen av disse uforholdsmessig dyr. Så man kan ikke uten videre sammenligne disse priser.

Telen trengte ned til midten av mattene, mens telen på uisolert vei nådde ned til 70 cm.

Maxhevning av veibanens overflate var:

Prøvestrekning med torvmatter	10 cm.
— » myrmasse	8 »
Utenfor prøvestrekningene	6 »

Teleløsningen beegynte i veibanens overflate samtidig på prøvestrekningene som på veibanene forøvrig. Det blev bløtt og sporet, og det var ikke bedre på de med myrmasse og matter utstyrte strøkninger enn på veien forøvrig. Veibanen blev 8 dager tidligere tørt på prøvestrekningene enn ellers.

Målingene av teledybden viser, at mattene har stor isolasjonsevne mot frostens nedtrengen.»

Forsøkene skal fortsettes, da de har vært drevet for kort til, at man kan få tilstrekkelig bevis for torvstrømattenes virkning ved nedlegning i veier.

Såvidt man kan slutte sig til av ing. Funders innberetning, har man, hvor torvmatter er brukt, undgått opspredning av vann og veidekke efter veiens midte, som særlig for biltrafikken er den verste ulempe. En veifyll, som er blandet med lerholdige partikler, vil vel for så vidt alltid bli sporet under teleløsning, uansett hvordan man behandler veien for å hindre teleulemper. Men dette å kunne undgå de ovenfor omtalte sprengninger av veidekket er vel noget som veier sterkt til fordel for torvmattene.

Hvad nedlegning av matter kommer til å koste, vet man ennå ikke, før det er fastslått hvor tørre mattene må være og hvor harde de må presses.

LILLESTRØM TORVSTRØFABRIKK



LILLESTRØM TORVSTRØFABRIKK fremstår i år i ny skikkelse. Denne fabrikk blev anlagt i 1872 som brentorvfabrikk, idet der langs myrenes kanter og bunn fins et brentorvlag fra 0,5 til 1,5 m. dyp. Brenntorvfabrikasjonen blev drevet efter danske metoder, men viste sig ikke rentabel.

I 1892 blev der bygget torvstrøfabrikk på myren, og siden den tid er der tilsammen for alle år produsert ca. 500 000 baller torvstrø.