

myren har ifølge opgave et areal av 500 maal og en gjennemsnitlig dybde av 2,5 m. Myrens overflate er temmelig jevn og fast, saaa den bør egne sig for drift med feltpresse. Brændtorvens kvalitet er udmerket god, hvorhos den efter utseende at dømme er meget ensartet og fri for røtter og stubber. Askegehalten av den vandfrie prøve er 2,54 %.

Myren blev i aaret 1903 undersøkt av Det Norske Myrselskaps sekretær, som ogsaa har utarbeidet og gjennomgaaet flere overslag og forslag for myrens utnyttelse.

Blaavarpmyren pr. Eina st. paa Nordbanen er indkjøpt av premierlojtnant *Ole B. Getz*, Kristiania, og vil der iaar bli anlagt en brændtorvfabrik. Maskineri er indkjøpt fra Sverige, nemlig en brukt Anrep II med tilhørende lokomobil og transportmateriel i sin tid leveret fra Munktells mek. verksted, Eskilstuna.

Myren ligger ca. 500 m. fra Eina st. og har et areal av 80 maal med en midlere dybde av 3 m. Den blev ifjor befaret av Det Norske Myrselskaps sekretær.

Ullermyren pr. Løiten st. paa Hamar—Elverumbanen er indkjøpt av godseier *Arthur Krohn*, Dilling. Der vil iaar bli anlagt en brændtorvfabrik. Maskineri — Anrep II med tilbehør — er indkjøpt brukt fra Sverige og er i sin tid leveret fra Munktells mek. verksted, Eskilstuna.

Myren ligger langs jernbanelinjen ca. 1 km. ovenfor Løiten st. og har ifølge opgave et areal av 260 maal med en midlere dybde av 2 m. Den blev i aaret 1904 undersøkt av Det Norske Myrselskaps sekretær.

Hov brændtorvfabrik pr. Tangen st. paa Eidsvold—Hamarbanen og tilhørende konsul *G. Schiøtz* har for at utvide driften indkjøpt en torvmaskine av ny konstruktion fra A/S. Aadals Bruk pr. Aadalsbruk st. og en torvtransportør fra M. Egeberg, Hørsand st.

ANVENDELSE AV TORV VED DE SVENSKES STATSBANER.

STYRELSEN for de svenske statsbaner har ifølge »Teknisk Tidsskrift« faat i opdrag at avgi en utredning om, hvor meget det vil koste staten — dels paa en gang, dels aarlig — at anvende torv som lokomotivbrændsel.

Importen av utenlandske stenkul skal mindskes med 100 000, 75 000 eller 50 000 ton og istedetfor skal der, under beregning av, at

1 ton engelske stenkul ekvivalerer 1,64 ton bedste sort torv, indkjøpes respektive 164 000, 123 000 eller 82 000 ton torv. Ved omkostningsoverslaget skal der gaaes ut fra, at torven fornemmelig skal komme til anvendelse ved de jernbanelinjer, som passerer steder, hvor tilvirkningen av de nødvendige kvantiteter brændtorv allerede finder sted eller kan forventes iverksat.

Videre er det paalagt jernbanestyrelsen i størst mulig utstrækning at anvende torv istedetfor koks eller antracit ved stationære kjelanlæg og i ovne for opvarmning, samt inden utgangen av 1910 at avgi rede-gjørelse for, hvad der i denne henseende er foretat.

Derhos er der truffet forføyninger til at indhente oplysninger angaaende fyring med torv eller brunkul ved lokomotivdrift i Nord-Amerika og Rusland.

ANVENDELSE AV TORV VED DE NORSKE STATSBANER.

VED NORGES STATSBANER er der som bekjendt foretat indgaaende forsøk med anvendelse av torv som brændsel paa lokomotiver og henvises til beretning herom i »meddelelse« nr. 3 for 1906, side 111—113.

Det har under disse forsøk vistnok vist sig mulig at anvende godt bearbejdet og vel tørket maskintorv sammenblandet med stenkul for tog-tjeneste, hvortil der ikke utfordres en sterk arbeidspræstation av lokomotivet. Det kvantum maskintorv, der som tilsætning til stenkullene kan benyttes til saadan tog-tjeneste, er imidlertid saa forsvindende litet pr. aar, at det for tiden har liten praktisk betydning. Det er ogsaa betinget av, at torvfabrikken ligger i umiddelbar nærhet av forbruksstedet, da torven ikke taaler lang fragt. Statsbanerne erholder forholdsvis billig stenkul, saaat den pris, som eventuelt kan betales for brændtorven, er mindre end hvad torvfabrikkerne kan sælge torven for til andet bruk. Blandt ulemperne nævnes, at torven ved sterk arbeidspræstation av lokomotivet synes at brænde uten nogensomhelst nytteeffekt. Forklaringen av dette forhold maa vistnok søkes i den omstændighet, at torven paa grund av sit store volum og sin ringe brændværdi medfører, at fyrdøren til ildstedet maa aapnes hyppigere og længere tid ad gangen, hvilket er særlig uheldig, naar maskinen arbejder sterkt, og det kunstige lufttræk som følge derav er saameget sterkere. Der blir nemlig da indsluppet en betydelig mængde overflødig luft, som virker avkjølede paa kjelen, og derved nedsætter nytteeffekten, saaledes at torven undertiden synes ikke alene at være unyttig, men endog at medføre et øket forbruk av stenkul.