

Skjønt *askens* indhold av jernoxyd er omtrent like saa stort i prøverne fra Mæresmyren, indeholder *tørstoffet* her betydelig mindre jernforbindelser (5,65 og 2,15 %), da denne myr er saa meget fattigere paa askebestanddele. Erfaringene fra Mæresmyren kan derfor neppe overføres til myrene paa Furuhytta. Om disses store jernindhold vil gjøre dem mindre skikket for dyrkning, kan fortiden ikke avgjøres med sikkerhet. Jernrik jord har ord for at være »gjødseltærende«, specielt angives fosforsyren at danne tungtopløselige forbindelser med jern. Og i form av jernoxydul er jernet plantegift. Den frodige vegetation paa omhandlede myrer (se dette tidskr. for 1911, 4de hefte, side 125) tyder imidlertid paa, at de er vel skikket for dyrkning.

Den eneste maate man kan faa sikker greie paa dette spørmaal er ved *dyrkningsforsøk*, og saadanne vil sandsynligvis bli sat igang.

---

## SVERIGES BRÆNDTORVINDUSTRI I AARET 1909.

UTDRAG AV »TORFTJÄNSTEMÄNNENS VERKSAMHET UNDER ÅR 1909».  
AV SVERIGES FÖRSTE TORVINGENJÖR E. WALLGREN.

**B**RÆNDTORVINDUSTRIEN har gjort enkelte fremskridt i aaret 1909. Den merkbare livligere efterspørsel i 1908 efter brændtorv til stedlig forbruk og til enkelte mindre industrielle anlæg hadde tilfølge, at brændtorvfabrikanterne i det hele tat øket produktionen noget i 1909. Dette skedde dels ved anskaffelse av flere maskiner, dels ved at enkelte fabrikker, som hadde været nedlagt, gjenoptok virksomheten, samt ved at der flere steder arbeidedes med 2 arbeidsskift i døgnet.

At brændtorvfabrikationen, som paagaar i den varmeste og lyseste del av aaret, drives med dobbelt arbeidsskift med omkring 9 arbeidstimer pr. skift er til fordel baade for fabrikanten og arbeiderne. Med de samme maskiner kan produktionen økes til det dobbelte, hvis der disponeres over tilstrækkelige arbeidslinjer og tørkefelter, likesom renter, amortisation, skatter og driftsomkostninger blir mindre pr. ton torv. Hvis arbeidet paagaar fra kl. 2—11 fm. og 1—10 em. falder der flere timer med mindre varm temperatur paa hvert arbeidsskift. Dette er til lettelse for arbeiderne og øker arbeidsevnen. Ved større torvfabrikker kan arbeidets felt opplyses med elektrisk lys i de mørkeste nattetimer, hvorved tilvirkningen ikke behøver at foregaa i f. eks. 6 av de varmeste timer av dagen. Arbeiderne er meget tilfredse med denne ordning.

Betegnende for hvor forskjellig en regnsommer kan indvirke paa brændtorv- og torvstrøtilvirkningen, er følgende indberetning for 1909

fra en godt indarbejdet kombineret brændtorv- og torvstrøfabrik i Kronobergs len: »Tørkningsforholdene har for strøtorvens vedkommende været de daarligste man kan ha. Derimot blev brændtorven tør, og hele tilvirkningen er godt indbjerget i hus med passende vandgehalt. Sommerens ugunstige veir har gjort, at man særlig har ofret tørkningsarbejdet stor opmærksomhet, hvilket har været meget gavnlig, da torven denne gang er bedre tør end nogensinde før«.

Den i 1909 økede produktion av brændtorv synes dog kun at gjælde de distrikter eller industricentrer, hvor brændtorven tidligere har faat indpas. Med de nuværende omkostninger paa jernbanerne kan brændtorven vanskelig erobre noget større marked. Særlig iøienfaldende er mangelen paa større, gode brændtorvmyrer og saaledes ogsaa paa brændtorvfabrikker i Sveriges vigtigste jordbrukscentrer. Her vilde god og billig brændtorv, om den fandtes, kunne paaregne stor avsætning. Som eksempel kan nævnes, at de høie jernbanefragter lægger hindringer i veien for en økonomisk anvendelse av torv paa Skånesletten fra de talrike gode og forholdsvis nær beliggende brændtorvfabrikker i Kristianstads og Kronobergs len.

En anden hindring for brændtorvens utbredelse er den stadige fordom, som møter den. Derav følger den risiko, som er forenet med anlæg av nye fabrikker, da man har erfaring for hvor vanskelig det er at beregne avsætningsforholdene i de distrikter, hvor fordomsmuren endnu ikke er brutt. Ogsaa overfor dette forhold er det umulig ikke at berøre fragtspørsmålet. Ved lavere fragsatser kunde produkterne transporteres længre vei fra de allerede nu anlagte fabrikker. Brændtorven kunde derved vinde indpas paa nye steder, og avsætnings- og eksistensmuligheter aapnes for nye fabrikker.

*Ildstedspørsmålet*, som hænger nøie sammen med spørsmålet om brændtorvens indarbejdelse i et distrikt, maa ogsaa nævnes. Der maa nemlig som regel anskaffes særskilte torvovner, hvis torvens gode egenskaper skal fuldt utnytted. Men det er ikke raadelig at kjøpe torvovner, med mindre der stadig er sikker tilgang paa god og billig torv paa stedet. Hertil fordres konkurrerende fabrikker, som kappes om at vinde kunder eller beholde kunder paa stedet. Ogsaa paa dette omraade spiller saaledes fragtspørsmålet i høi grad ind.

Der hvor brændtorven har vundet indpas, og hvor den stadig faaes til rimelig pris, er man meget tilfreds med dette brændsel. Forsøksfyring og oplysningsarbejde paa steder, hvor torvbrændslet er litet kjendt, vilde sikkert bidra til, at det fik større utbredelse.

I januar 1909 fik jernbanestyrelsen i opdrag at utrede omkostningene for staten dels for en gang, dels aarlig for indkjøp av respektive 164 000, 123 000 eller 82 000 tons torv, hvorhos styrelsen anbefalte »i størst mulig utstrækning at søke utvidet anvendelsen av torv som brændsel istedenfor koks, antracit og ved i stationære dampkjeler, kaminer og kakelovner ved statens jernbaner«.

I sakens anledning har første torvingeniøren foretat en del under-

søkelser, hvorav fremgaar at i 1909 kunde blot 17 av landets brændtorvfabriker levere torv til statsbanerne og tilsammen kun 20000 tons til en gjennomsnittspris av 10 kr. pr. ton.

At statsbanerne kunde paaregne saa smaa kvantiteter torv maa rimeligvis for største delen tilskrives, at torvfabrikkene kun hadde indrettet sig paa at tilfredsstille det stedlige behov, da man ingen utsigt hadde til anden leveranse. Kan derimot torvfabrikkerne med sikkerhet gaa ut fra at faa leveranse av større partier brændtorv til statsbanerne i en længre aarrække, vil en stor del av de nuværende fabriker betydelig kunne utvides, og med den rigdom paa gode brændtorvmyrer, som Sverige har, vil nye fabriker kunne anlægges. Anbud paa større partier god brændtorv til statsbanerne vil under saadanne omstændigheter ikke utebli.

---

## JERNBANEFRAKTENE FOR TORVSTRØ OG BRÆNDTORV I SVERIGE.

UTDRAG AV »TORFTJÄNSTEMÄNNENS VERKSAMHET UNDER ÅR 1909».  
AV SVERIGES FÖRSTE TORVINGENIÖR E. WALLGREN.

I februar 1909 fremkom »Kommerskollegium« og »Landbruksstyrelsen« med henstilling til regjeringen om at fremsætte kgl. proposition til riksdagen om ved statsbidrag at yde erstatning for jernbanefragtene paa statsbanerne og de private baner for torvstrø og brændtorv.

For torvstrøets vedkommende for vognlast paa mindst 5 tons, og erstatningen foresloges beregnet til 40 % av den gjældende tarif for torvstrø som ikke eksporteres, og til 60 % for torvstrø beregnet for eksport.

Som grund for dette andragende blev der bl. a. fremholdt følgende: Prisen paa torvstrø ansees ved mange fabriker for tiden ikke at kunne dække tilvirkningsomkostningerne. Avsætningsforholdene i de 4 len, der producerer det meste av landets torvstrø, er meget ugunstige paa grund av de nuværende høie transportomkostninger paa jernbanerne. Torvstrøet har derfor ikke kunnet faa tilstrækkelig indpas i de distrikter, hvor forutsætningen for torvstrøindustri i større maalestok savnes, men hvor behovet er like stort. De gjældende fragtsatser har saaledes været til hinder for, at det for jordbruket som strømiddel saavel som til andre øiemed i høieste grad vigtige torvstrø har kunnet komme til mer almindelig anvendelse.

Der har været foretat indgaende undersøkelser av flere sagkyndige om fordelene for jordbruket av at bruke torvstrø, særlig angaaende torvstrøets værdi som strømiddel sammenlignet med halm. Samtlige