

NORGES STATSBANER
GEOTEKNISK KONTOR

96.3

Oppmåling av myrer i Trøndelag med sikte på anlegg
av torvbuntfabrikk. Valg av myralternativ.

Med brev av 23/7.1949 herfra - jnr.2900/49 B - til distriktsjefen i Trondheim distrikt fulgte en rapport, daterert 19/7.1949 vedrørende befaring av Oppdalsmyra, Svartelvmyra og Brønstadmyra.

For oversiktens skyld gjentas her fra denne rapport en del av den foreløbige konklusjon:

"Oppdalsalternativet må, til tross for utmerkede tørkeforhold og sentral beliggenhet bli det dårligste alternativ, vesentlig på grunn av sterkt begrenset mengde av tilgjengelig torv, men også på grunn av at myra inneholder adskillig med stubber. Både på Brønstadmyra og Svartelvmyra ligger forholdene godt til rette for presseanlegg for jernbanetorv, og av disse synes Brønstadmyra å måtte foretrekkes da det her er anledning til stordrift på et konsentrert myrområde.

"For oversiktens skyld bør alle 3 myrer måles opp -----"

Oppdalsmyra ble målt opp ved forføyning av Trondheim distrikt, Svartelvmyra og Brønstadmyra av Geoteknisk kontor. Det skal gis en nærmere beskrivelse på grunnlag av det innvundne materiale,

Oppdalsmyrene, Dovrebanen, m.437.0. Tegning Td.2772.

Ved oppmålingen er det brakt på det rene at dreneringsforholdene er slette slik at nyttbart areal blir enda mindre enn de antatte 82 500 m². Ved boring er det konstatert ganske sterkt stubbeinnhold.

Oppdalsalternativet bør falle bort.

Svartelvmyra, Nordlandsbanen km.169.0. Tegning Gk.1031.

På store felter er myrdybden fra 0.5 - 1.0 m, og dette er for liten dybde for rasjonell stikking og drift. På kartet er avgrenset med blyant et ca. 150 m bredt og ca.800 m langt felt hvor myrdybden er 1.7 - 2.0 m og dette feltet svarer til den del av myra som ligger høyere enn kote 25.0. Såvel myrdybde som torvqualität er her fullt tilfredsstillende. Feltet har hovedretning nord-øst, ligger på midt-

partiet inn til linjen og er ca. 120 000 m² stort. I direkte tilslutning til nordre ende er dessuten et brukbart sidefelt av størrelse 10 000 m². Tilsammen 130 000 m², og etter forsiktig anslag bare ubetydelig mindre enn tidligere antatt.

Regnes stikkdybde 1.0 m og at hver kubikkmeter myr gir 1.6 bunt á tykkelse 0.5 m og 2.0 bunt á tykkelse 0.4 m kan det på feltet avvirkes:

$$130\ 000 \times 1.6 = 208\ 000 \text{ bunter á } 0.5 \text{ m}$$

$$130\ 000 \times 2.0 = 260\ 000 \quad " \quad " \quad 0.4 \quad "$$

Trondheim distrikts behov for bunter er ca. 320 000, hvorav halvparten skal brukes nord for Trondheim. Med ikke medregnede reservepartier, hvor myrddybden er bare ubetydelig mindre enn 1.0 m, er det på det nærmeste torv nok til hele Trondheim distrikts behov.

For den sydligste del av feltet, og man kan si for storparten av feltet, kan drenering skje ved en grøft til Svartelva, til et punkt umiddelbart nedenfor veibrua. Ved utløpet fra myra kan grøftebunn legges så lavt som kote 23.5 (alm. flomvannstand ca. 23.3) og det er også da mulighet for større stikkedybde enn 1.0 m på sydfeltet. Nordre del av feltet antas å kunne drenes tilstrekkelig for 1.0 m stikkedybde ved tverrgrøfter vestover eller ved grøft nordover til Jørstadelva.

Myrkvaliteten er som tidligere påvist fullt tilfredsstillende og blir som jernbanetorv å betegne som middels omvandlet. Ved de systematiske boringer under oppmålingsarbeidet er det på det avgrensede felt påtruffet en del stubber i feltets ytterkanter.

Fabrikk kan eventuelt plaseres nær linjen ved km.169.3, fabrikken blir da liggende midt på feltet og det er her gode fundamenteringsforhold.

Det bør pekes på at den utpreget langstrakte formen på feltet ikke er heldig og at spesielt nordre del er skjermet av tett skog og derfor har mindre gode tørkeforhold.

Brönstadmyra. Nordlandsbanen km.177.5. Tegning Gk.1032.
Oppmålingen har bekreftet at myra er så stor at jernbanen bare har behov for den del som ligger nærmest linjen

og at myrdybden her er lik eller større enn 3 m. Torvkvaliteten blir som jernbanetorv å betegne som noe omvandlet. Torven er såpass sterkt omvandlet at sammenhengen i de ferdige bunter ikke blir den aller beste. I følge boringene må myra være på det nærmeste fri for stubber.

Dreneringsmulighetene er ~~er~~ meget gode, idet hoveddrenering kan skje til en dyp dal på østsiden av myra og lokal drenering til jernbanens grøfter både på nordsiden og vestsiden.

Fabrikk kan med fordel plasseres på lavtliggende sted i torvtak i nordøstre hjørne av myra. Torv kan stikkes i 2 dybder (2 x 1.0 m) og man oppnår en konsentrert drift på myra.

Under oppmålingsarbeidet høsten 1949 fant man på nærmere angitt sted på kartet en 20 kg ueksplodert granat. Bare 5 cm av den ca. 50 cm lange granaten var synlig over myroverflaten. Den ble brakt til å eksplodere av de stedlige militære myndigheter. Man fikk nå den opplysning at Brönstadmyra under krigen var brukt som øvelsesfelt for utskytning av granater, og at det etter all sannsynlighet ligger et stort antall ueksploderte granater i myra som følge av at den løse myrbunden ikke har gitt full utløsning for tendmekanismen.

I sakens anledning har man gjort henvendelse til Statsbanenes militærkontor som har søkt opplysninger hos spesielt sakkyndige. Oppsøkning av granater i myra kan skje ved elektrisk metode, men det kan være tvilsomt om det lykkes å finne alle. Spesielt kan det bli vanskelig å lokalisere granater som i myrkulper har trengt ned på større dyp.

Under disse omstendigheter er det en viss risiko med torvdrift på Brönstadmyra, og man mener at en annen myr helst bør velges.

Mens arbeidet med oppmåling pågikk ble man gjort oppmerksom på Storgrossmyra som ligger i umiddelbar nærhet av Svartelvmyra, men på østsiden av linjen. Jernbanens folk har ikke vært oppmerksom på myra da den er skjult av et ca. 100 m bredt skogbelte fra linjen, og den er følgelig hverken nevnt eller befart tidligere. Da lokalkjente folk mente at Storgrossmyra er en god torvströmyr, kanskje den beste i Snåsadistriktet, er myra blitt nærmere undersøkt og oppmålt av Geoteknisk kontor.

Storgrossmyra. Nordlandsbanen. km.170.0. Tegning Gk.1033.

Myra ligger ca. 4 km syd for Jørstad st. og med nærmeste begrensning 100 - 200 m øst for linjen. Som den nærliggende Svartelvmyra ligger også Storgrossmyra mellom Svarelva og Jørstadelva. Myrfeltet er ca. 1000 m langt og ca. 500 m bredt. Når det på kartet er avgrenset områder og påskrevet "En del trær" betyr dette en så glissen vegetasjon at den kan ryddes for torvdrift, og et enkelt område påskrevet "Spredte trær" er praktisk talt åpent område med mer enn 20 m mellom hvert lite tre. Myra er så stor at jernbanen bare har behov for endel av feltet.

Myrdybden varierer stort sett mellom 1 og 2 m og det er store felter hvor dybden er større enn 2 m. Det er tatt et stort antall prøver (ca. 40 prøvehull) og torven er så ensartet at man har nöyet seg med å ta vare på gjennomsnittsprøver fra hver av dybdene 0.5, 1.0, 1.5 og 2.0 m. Kvittmosetorven har langfirbret struktur i behold og den har bare liten tendens til omvandling med dybden. Den er godt skikket for jernbaneteknisk bruk, og fra overflaten og ned til dybden 2.0 m blir torvkaliteten å betegne som middels omvandlet jernbanetorv. Det antas at bunter vil få god sammenheng, og dette er av særlig betydning for jernbanebunter. Det er praktisk talt ikke påtruffet stubber under boringsarbeidet.

Myra har utpreget fall vestover i lengderetningen, fra kote 32.5 til kote 29.0 og med naturlig avløp fra myras sydvestlige hjørne hvor myroverflaten ligger på kote ca. 28.0. Storgrossmyra var da også ganske fast og lett farbar under oppmålingsarbeidet høsten 1949 i motsetning til de 3 myrene foran som var meget blöte.

På kartet er med 2 rette blyantstreker avgrenset et 700 m langt og ca. 350 m bredt felt i nord-vestre del av myra som anses best skikket for torvströdrift. Det utgjör ca. 250000 m², og regnes stikkedybde 1.0 m kan det produseres ~~250000xx~~
 $240.000 \times 1.0 \times 1.6 = 400.000$ bunter á 0.5 m eller
 $250.000 \times 1.0 \times 2.0 = 500.000$ " " 0.4 m.

Dette er større kvantum enn det oppgitte behov, 320.000 bunter, for hele Trondheim distrikt, og det kan bli mulig å eksportere til andre distrikter. Om ønskelig kan driften

på store felter konsentreres ved å stikke til dybden 2.0 m. Fabrikk kan med fordel plasseres i myras vestlige kant. Side-
spor nordenfra blir liggende i helt flatt skogsterrang og
söndenfra tildels over myra på lav fylling.

Storgrossmyras 2 eiere Erik Jörstad og Guttorm Jörstad har
muntlig tilbudt jernbanen avvirkningsrett mot en engangs
leieavgift av kr.30.- pr. mål. Prisen ansees rimelig og
utgjör ca. 2 öre pr.bunt om arealet nyttes ut.

Av det forangående vil det fremgå at man for anlegg av torv-
fabrikk i Snåsattrakten har 2 myrer å velge mellom, Svartelv-
myra og Storgrossmyra. Begge har fullt tilfredsstillende
torvkvalitet og kan dreneres med moderat grøftearbeide.
Svartelvmyra er imidlertid i minste laget og tildels så sterkt
skjermet av skog at effektiviteten av vørtörk blir nedsatt.

Såvidt skjönnes kan det ikke direkte pekes på mangler ved
Storgrossmyra, og man vil foreslå denne valgt for anlegg av
torvbuntnfabrikk.

O s l o den 30. november 1949.

Herr Overingeniøren for
Moi-Stavanger.

Stavanger.

Med svar bes oppgitt

J. nr. 444/50 B.

Kd/ss

1033

Arbeidsleder under anlegg og drift for
torvbuntnfabrikk på Storgressmyra i Snåsa.

Det ansees påkrevet at det er hyppig arbeidstilsyn med oppførelse av fabrikkbygning, montering av maskiner og forberedende arbeider på myrfeltet, og dette arbeide forutsettes satt igang våren 1950. For den senere drift, som i størrelse kan svare til driften på en middels stor strøtorvfabrikk på Østlandet (10.000 - 20.000 bunter) bør det være en bestyrer. Driftssesongen antas å bli av varighet 4-5 måneder.

Til å utføre tilsynet med oppførelsen m.v. bes under henvisning til telefonkonferanse, midlertidig avgitt konstruktør Nils Prestmo. Det forutsettes at han også skal føre et visst tilsyn med arbeidsdriftens på jernbanens presseanlegg på Almlimyrene, Grønfjelldal st., Mo-Bodø.

Det bes konferert direkte med distriktsjefen i Trondheim om tidspunktet for herr Prestmos midlertidige avgivelse.

O s l o, den 24 mars 1950.

For Generaldirektøren

SK.

Herr Distriktsjefen i
Trondheim distrikt.

Med svar bes oppgitt

J. nr. 444/50 B.

Ka/SS

Arbeidsleder under anlegg og drift for
Torvbuntnfabrikk på Storgrossmyra i Snåsa.

./.

Under henvisning til hva det er anført i skrivelse av idag til overingeniøren for Moi-Stavanger - se vedliggende gjenpart - meddeles at konstruktør Nils Prestmo midlertidig er bedt avgitt til å føre tilsyn med og å forestå oppførelsen av omhandlede torvbuntnfabrikk.

I den utstrekning det ansees nødvendig og han kan avsees til det forutsettes han også å føre et visst tilsyn med arbeidsdriften på jernbanens presseanlegg på Almlimyrene, Grønfjelldal st., Mo-Bodø.

Den ordning som hermed etableres, blir å anse som midlertidig, hvorfor herr Prestmo inntil videre forutsettes å oppebære vanlig kostgodtgjørelse (natttillegg i tilfelle bare for de første 14 netter) under tjenestgjøringen i Trondheim distrikt og ved anlegget Mo-Bodø.

Dersom De på det nåværende tidspunkt anser det ønskelig og mulig å komme med forslag til fast ordning av administrasjonsforholdet ved torvbuntnfabrikken imøteser man Deres normeringsforslag til sådan stilling, i tilfelle innsendt innen 1. april.

O s l o den 24 mars 1950.

For Generaldirektøren

NORGES STATSBANER
HØVEDSTYRET, OSLO

Telegr.adr.: Jernbanestyret
Postadr.: Storgt. 33
Telefon: 42 68 80

Gjenpart

10-23

Bilag (antall)

Ingeniør A. Ording
Lybækkmosen

DAL ST.

Deres ref. og datum

Eget j.nr. og ref. (bes oppgitt ved svar)

Datum

Sak

1882/51 B S-H/SS

25. MAI 1951

JÖRSTAD TORVBUNTFABRIKK

Deres regning lydende på kr. 1 422,90 omfattende sluttoppgjør for leveranser og maskinmontering vedrørende Jörstad buntfabrikk er i attestert stand oversendt distriktsjefen i Trondheim til utbetaling.

Etter at arbeidet med oppbygging av Jörstad buntfabrikk er ferdig - den tredje fabrikk De har bistått Norges Statsbaner med - ønsker man å uttrykke en takk for vel utført arbeide. Samtidig takker man for mange og gode råd om torvstrødrift i sin alminnelighet, og man håper også i fremtiden å få del i Deres store erfaring.

For Generaldirektören

Åge Falck-Ytter

NORGES STATSBANER
H Ø V E D S T Y R E T, O S L Ø

Telegr.adr.: Jernbanestyret
Postadr.: Storgt. 33
Telefon: 42 68 80

Gjenpart

94

Bilag (antall)

1

Distriktsjefen i

TRONDHEIM

Deres ref. og datum

Eget j.nr. og ref. (bes oppgitt ved svar)

Datum

1882/51 B S-H/SS

25. MAI 1951

Sak

J Ø R S T A D T O R V B U N T F A B R I K K

Maskineriet ble prøvekjørt den 12.5.51 under nærvær av ingeniør A. Ording og overingeniør Skaven-Haug. Pressing av ca. 15 prøvebunter ble foretatt den 18.5.51 og etter utdagn fra såvel ingeniør Ording som fra konstruktør Prestmo virket alt tilfredsstillende.

Ingeniør Ording har dermed oppfylt sine leverings- og monteringsforpliktelser ifølge kontrakt i brev datert 17.1.50 herfra.

Det vedlegges attestert regning lydende på kr. 1 422,90 fra ingeniør Ording til N.S.B. Trondheim distrikt, og beløpet bes utbetalt ham snarest mulig. Han har på grunn av forhold som han selv ikke har skyld i, måttet vente i lengere tid på skuttoppgjør.

For Generaldirektøren

Åge Falck-Ytter

NORGES STATSBANER
HOVEDSTYRET, OSLO

Gjenpart

Telegr.adr.: Jernbanestyret
Postadr.: Storgt. 33
Telefon: 42 68 80

1033

Bilag (antall)

Distriktsjefen i
TRONDHEIM

Deres ref. og datum

Eget j.nr. og ref. (bvs oppgitt ved svar)

Datum

2369/51 B S-H/SS

-2. JUL 1951

Sak

JÖRSTAD TORVBUNTFABRIKK
FORDELING AV PRODUKSJONEN 1951

Under et besök på Jörstad torvbuntfabrikk den 20.6.51 syntes forholdene å ligge godt tilrette for den første driftssesongs produksjon, og man må tro at fabrikkens blir istand til å dekke Trondheim distrikts behov av torvbunter for 1951 og at det dessuten kan sendes en del torv ut av distriktet.

Det å brev av 17.3.51 - 1520/0 oppgitte behov av 0.50 m tykke bunter og med følgende fordeling:

2 000 bunter til banemesteren, Fokstua
2 000 " " " , Oppdal
500 " " " , Selsbakk

forutsettes rekvirert hos Jörstad torvbuntfabrikk.

Den resterende del av fabrikkens produksjon i 1951 skal leveres til Mo-Bodöbanen som har et udekket behov av 6 000 bunter à 0,50 m. Overingeniøren for jernbaneanlegget Mo-Bodö har oppgitt følgende forsendelsessteder og tider:

Lönsdal st. medio juli	2 000 bunter
Bolna " primo august	4 000 "

Samtlige produserte bunter ved Jörstad torvbuntfabrikk skal i 1951 presses som 0,50 m tykke bunter og forövrågi overensstemmelse med blad Gk.603. Inntil videre skal buntene presses som bestemt for middels omvandlet torv. Man skal senere komme tilbake til buntprisen, men det opplyses til orientering at innkomne anbud hit fra private produsenter varierer fra kr.6,60 til 7,50 pr.0,50 m tykk bunt.

Gjenpart av dette brev sendes til overingeniøren for jernbaneanlegget Mo-Bodö, Mo i Rana og til Jörstad torvbuntfabrikk, Jörstad.

For Generaldirektören

Gunnar Kavli

Rev. 7-51.

Jøisted 29/6-1951

Ikke ferdig om buntene veier 100 kg.

På h. 1.60 m ut. Hø. Outhøingenior Skaven-Haug,

1033

På kommer inn igjen for å måle.

Oslo.

Jøisted buntbuntfabrikke

Vi har nå begynt å presse bunter, men det viser seg at den løn vi har kjørt inn er i verste laget så 0.5 m tykke bunter blir nok så lange. Jeg har ennå ikke fått lak i noen vekt for å veie dem, men antar at de blir appimot 100 kg. Dessuten har jeg redusert ifyllings høyden til 1.60 da jeg går ut fra at denne lange forve presses sammen endel av sin egen vekt. Dimensjonen på rammene er øket endel for ikke å få for mye brekasje. Jeg har tenkt å presse fornt laget for vi kjøper inn på ny. Det var så å si fullt.

Tilross for at vi i den senere tid har hatt under seg har jeg merkeparten av kurene har fått endel etterbitt, så det skulle være håp om at denne forve blir lettere. Ellers har vi begynt å sette opp besjer for den forve som ligger utevæ.

For å få mer håndterlige bunter vil jeg foreslå at vi sløyfer pressing av 0.5 m bunter og går over til mindre tykkelsener f. eks. 0.4 og 0.3 m. På stedet hvor det langes 0.5 m tykt lag kan de buntene settes på kant i franget. Til 4.0 m bredt frang vil det da gå henholdsvis 10 og 13 bunter per l.m. Dette vil være en del mer ramme materiell, men til gjengjeld

vil arbeidet både med pressing, transport og ned-
legging bli betydelig lettere og dersuten bruksgjen-
standene bli mindre så jeg tror det vil komme seg.

Jeg hører gjerne fra Dem hvis De mener an-
delte for jeg går til noen forandring.

Med hilsen

A. Rustino

Jönköping 5/7-1951

1033

Jönköping Lövbjörnsfabrik.

Duett brev med Legner B8 av 3/7

De bänder som er viest av Legner B8 er så
långe at jeg har fundet det nødvendigt at slappe pres-
singen forløbig indtil jeg får nærmere ordre. Vi har
nu presset ca 500 bänder og jeg ville helst presset an-
det parti til 30 cm lyde bänder. Det er indlysende
at det må en ganske anseelig sikkerhedsgrad til for at presse
0.5 m bänder. Det kan dog bli andre muligheder for sikker-
hed vi får app herjone, så får man et eller andet og en mere
erfaring.

De bänder vi har presset har jeg ikke vi kan forsere
at sende ut for ned legning i linjen selv om vi får de app-
beret på nogen i non linde lill stand. Presser vi dem an-
til 30 cm. kan vi også brukt den foreskrevne ifyllingshøyde.

Med hilsen

Karlens.

1033

Konstruktör Nils Prestmo

5.7.51.

11.7.51.

Det viser seg etter tegner Bö's målinger i 6 bunter at torven på Jörstad tilhører kategorien lite omvandlet strötorv.

Ifölge våre tidligere målinger på mange slags torv har vi her hevdet at våt revet torv ikke lagrer seg nevneverdig fastere enn en törr revet torv. Vi har forklart det slik at torvfibrene har større volum i rå enn ~~törr~~ tilstand og at dette praktisk talt opphever virkningen av at torven er tyngre.

Etter Bö's målinger er $T_0 = 2.05-2.10$ og $T_1 = \sim 7$. Se særtrykk fra Meddelelser fra Det norske myrselskap nr. 5, 1945 side 14. Vanninnh. $q = 78\%$. *Buntvekt 110-130 kg pr. 0.5 m tykke bunt.*

Som kjent skal en slik omv. torv ha tetthet i buntene $T = 8$, og de første bunter som er presset er fölgelig for löse.

Inntil videre må det for Jörstadtorven pressen etter fölgende regler:

For 0.50 m bunter,	$h = 2.0$ m	Skulle torven senere bli mörkere og tyng-
" 0.40 " "	" = 1.55 m	re kan det bli tale om å bruke lavere
" 0.30 " "	" = 1.15 m	h-verdier.

Når man har så våt torv som da Bö målte vil buntvektene da bli henholdsvis 150 kg, 117 kg og 87 kg. For å få brukt denne torvkluppen uten mere törk og samtidig få fast nok buntmateriale er det da neppe noen annen utvei enn å presse 0.30 m tykke bunter.

Det er vel da riktig, i overensstemmelse med Deres forslag, å presse om de ca. 500 buntene til 0.30 m tykke bunter.

Vi får håpe at det i fremtiden lykkes å få inn så törr torv at man for pressehöyde 2.00 m (bunttykkelse 0.50) ikke får større vekt enn maksimalt 100 kg.

I tilfelle pressen nå er slik at det ikke kan brukes $h = 2.00$ m, må den snarest mulig forandres.

Skriv omgående om Deres disposisjoner hit og jeg skal så sette opp et brev til Distriktsjefen Trondheim og overingeniören Mo-Rödö om at eventuelle 0.30 m eller 0.40 m tykke bunter skal settes på höykant.

Hilsen

S-M.

NORGES STATSBANER
H Ø V E D S T Y R E T, O S L Ø

Telegr.adr.: Jernbanestyret
Postadr.: Storgt. 33
Telefon: 42 68 80

Gjenpart

74. 1033

Bilag (antall)

Distriktsjefen

TRONDHEIM

Overingeniøren for jernbane-
anlegget Mo-Bodø, MO I RANA

Deres ref. og datum

Eget j.nr. og ref. (bes oppgitt ved svar)

Datum

2643/51 B S-H/SS

19 JUL 1951

Sak

TILDELTE TORVBUNTER 1951
FRA JØRSTAD TORVBUNTFABRIKK

Den første torv som ble tatt i hus viste seg etter prøvepressing å være noe for rå for 0,50 m tykke bunter og man har bestemt seg for å fremstille 0,30 m tykke bunter av denne torven.

Da buntene som bekjent alltid har lengde 1,00 m og bredde 0,50 m, mens tykkelsen varierer mellom 0,30 , 0,40 og 0,50 m er det prinsipielt ikke noe til hinder for å bruke 0,30 og 0,40 m tykke bunter til fremstilling av 0,50 m tykk matte. Disse buntene må da settes på høykant, d.v.s. at rammene også kommer på høykant, og det vil medgå 13 og 10 bunter pr.l.m. linje for henholdsvis 0,30 og 0,40 m tykke bunter.

Når det nå - og muligens også i fremtiden - blir sendt tynne bunter til Trondheim distrikt eller Mo-Bodøbanen forutsettes det at disse bunter for fremstilling av 0,50 m matte blir satt på høykant. Det er da av særlig betydning at buntene får sideveis god støtte mot en loddrett trauegg eller mot fast nedstampet jord. Man kan etter ønske legge buntene ned med lengderetningen i linjens lengde - eller tverretning.

Gjenpart av dette brev sendes Jørstad Torvbuntfabrikk, Jørstad.

For Generaldirektøren

Oslo 11.11.1954

1033

Sekretær Nils Prestmo,
NSB Baneavdelingen,
T r o n d h e i m

Takk for brev av 6.11.54 med bilag. Forholdene synes jo fortsatt å ligge godt an for Starrgrasmyra og jeg avventer årsberetning og regnskapsoversikt.

I de første 6 år kan det antakelig overføres 12 000 bunter til Nordlandsbanen. Etter den tid kan det bli aktuelt å overføre torv til de nordligste deler av Hamar distrikt eller å lage landbruks-torv. Tenkbart er det også at Trondheim distrikt vil bli større avtaker enn nå.

Vi har Deres uttalelse vedrørende besøket på Almli torvbuntnfabrikk. Den er grei og vi venter å høre også fra Mo-Bodöbanen.

Det tilsendte skissebladet "Vegprofil med underlag av torv" er interessant, og jeg har prinsipielt ingen innvendinger. Nå forholder det seg slik at vegvesenet også arbeider med bruk av torv. Allerede i Medd. fra Vegdirektøren, nr. 7 for 1945 er publisert teoretiske betraktninger. I 1948 bygget man i Asker et forsøksfelt bestående av 54 felter á 12 m hvor torvtykkelsen varierer fra 0,15-0,35 m. Det overliggende bærelags tykkelse er også variert. Man har prøvekjørt i flere år på en grusavdekning, og først i år er det lagt ut asfaltdekke som det nå prøvekjøres på. Resultatene kan ventes publisert om ikke så lenge.

Jeg tror at Vegvesenet vil få gode tekniske resultater, men torv-isolasjon vil bli uvant dyrt. Allikevel tror jeg at den vil komme.

S-M.

Oslo 11.11.1954

Sekretær Nils Prestmo,
NSB Baneavdelingen,
T r o n d h e i m

Takk for brev av 6.11.54 med bilag. Forholdene synes jo fortsatt å ligge godt an for Starrgrasmyra og jeg avventer årsberetning og regnskapsoversikt.

I de første 6 år kan det antakelig overføres 12 000 bunter til Nordlandsbanen. Etter den tid kan det bli aktuelt å overføre torv til de nordligste deler av Hamar distrikt eller å lage landbruks-torv. Tenkbart er det også at Trondheim distrikt vil bli større avtaker enn nå.

Vi har Deres uttalelse vedrørende besøket på Almli torvbuntnfabrikk. Den er grei og vi venter å høre også fra Mo-Bodöbanen.

Det tilsendte skissebladet "Vegprofil med underlag av torv" er interessant, og jeg har prinsipielt ingen innvendinger. Nå forholder det seg slik at vegvesenet også arbeider med bruk av torv. Allerede i Medd. fra Vegdirektøren, nr. 7 for 1945 er publisert teoretiske betraktninger. I 1948 bygget man i Asker et forsøksfelt bestående av 54 felter á 12 m hvor torvtykkelsen varierer fra 0,15-0,35 m. Det overliggende bærelags tykkelse er også variert. Man har prøvekjørt i flere år på en grusavdekning, og først i år er det lagt ut asfaltdekke som det nå prøvekjøres på. Resultatene kan ventes publisert om ikke så lenge.

Jeg tror at Vegvesenet vil få gode tekniske resultater, men torv-isolasjon vil bli uvant dyrt. Allikevel tror jeg at den vil komme.

Besvart 17/dec 54

Trondheim 6/11 - 1954.

Hr. Overingeniør Skaven-Haun,
Oslo.

Stang rasmyra korbiustfabrikk.

Etter at serongen for i år er stilt, går jeg ut
fra at De er interessert i å få vite litt om årets
driftsresultat. Det vil senere bli utført vidt
årsberetning og regnskapsoversikt som vanlig;
men da dette vil ta litt tid sender jeg Dem hermed
noen foreløbige opplysninger.

Årets produksjon ble anslått som ifjor
med 22 750 binker i alt vesentlig 0,5 m binker,
og avsetningen har vært upåklagelig. Fra ifjor
hadde vi ca 2000 binker på lager, mens lagerbe-
holdningen nå er 650 binker. Jeg hadde regnet
med å komme noe høyere i produksjon i år,
da kapasiteten ved pressen er øket endel, men
på grunn av det fuktlige været i juli og særlig
i august fikk vi ikke fore nokk til å nytte
kapasiteten ved pressen helt ut. Vi måtte periode-
vis innstille pressingen for å unngå påførsel.

I henhold til Hst's brev reiste jeg til Ålmo
26/10 og så på saken der. Om denne saken har
jeg skrevet en rapport til OB, så Hst's brev blir
vel besvart fra De.

Bod. ing. Skaven som var med til Ålmo

12.000 b. f.
16.11.60

menke at Nordlandsbanens anlegg hadde behov
for 12000 bømster 6 år framover, og det ser da
gauske bra ut for avsetning fra Storgas myra
foreløpig.

For levnans på lengre sikt har jeg
spekulert litt på om det skulle være mulig
for å få vegstellet interessert i bruk av
bommotter til underlag ved vegbygging.

Jeg har laget et utkast til vegprofil som jeg
har tenkt å forelegge for Rasjonaliserings- og Plan-
leggingskontoret ved NTH. Det er avd. ing.

Odegård i samarbeide med Asenst Riise
som skeller med det. Odegård kjenner jeg
fra Stavanger. Hvis man på denne måte
kunne få vegmyndighetene interessert
i å prøve en slik metode, hadde jeg tenkt
å foreslå at jernbanen kunne tilby
bommotter av dimensjoner som skissen viser
til en pris av kr. 5.- pr bømst.

Vedlegger en kopi av skissen, og vil
gjerni høre hvad De har å bemerke til denne
ide.

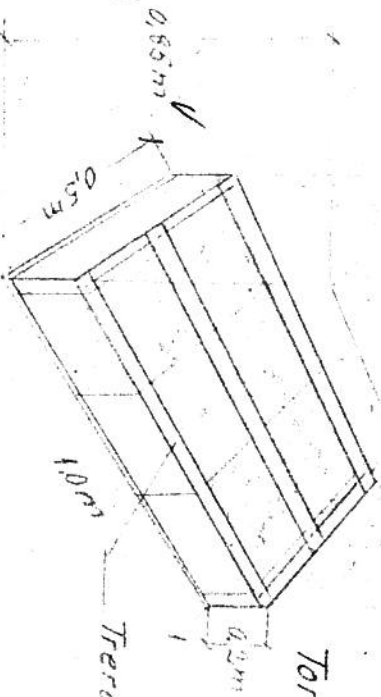
Med hilsen

Nils Prestmo,

OB Legemakker,
Trondheim

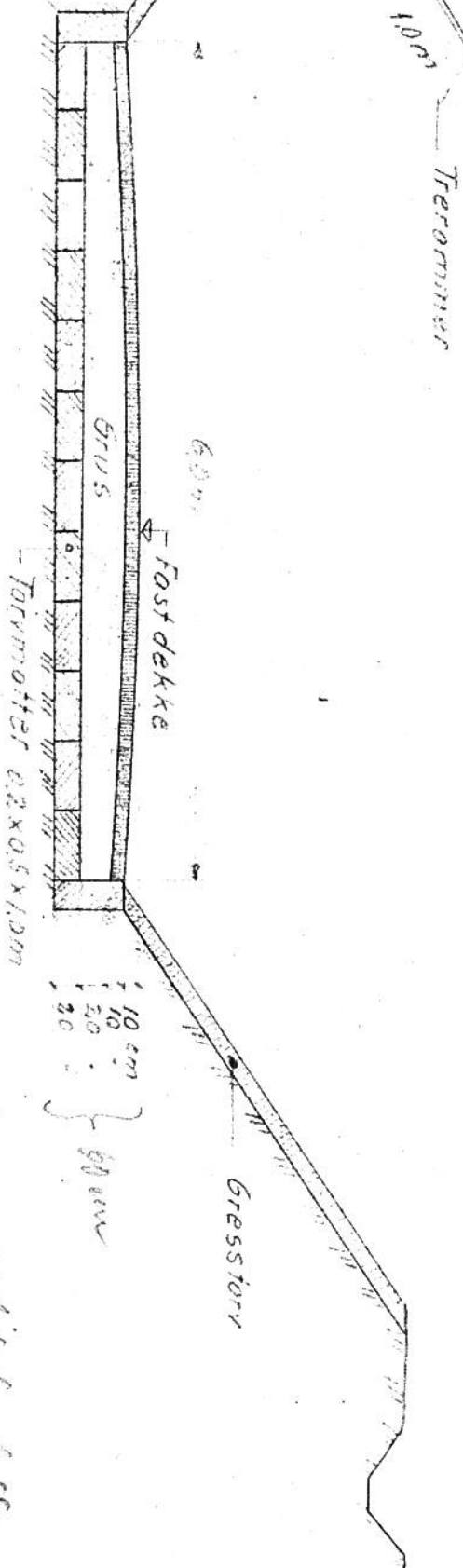
Forelegg i utvalget
for 12.11.60
vedrørende
bommotter
og
vegbygging

Torvströbäck



Torvbuut med vis av sammenpressing

Nothing good seen
for one winter for
hazards.



Vegprofil med underlag av 10

Moleston 1.00

1. Longdozer.
 2. Under cover. at 9. am. 0.35
 over 0.2 in. found in
 3. 1/2 in. 1/2 in. 1/2 in. 1/2 in.
 4. 1/2 in. 1/2 in. 1/2 in. 1/2 in.
 5. 1/2 in. 1/2 in. 1/2 in. 1/2 in.
 6. 1/2 in. 1/2 in. 1/2 in. 1/2 in.
 7. 1/2 in. 1/2 in. 1/2 in. 1/2 in.
 8. 1/2 in. 1/2 in. 1/2 in. 1/2 in.
 9. 1/2 in. 1/2 in. 1/2 in. 1/2 in.
 10. 1/2 in. 1/2 in. 1/2 in. 1/2 in.

NOTAT

NSB'S TORVBUNTFABRIKK PÅ JØRSTAD

Fabrikken ble oppført i 1950-51 fordi det på det tidspunkt ikke kunne kjøpes torvbunter i Trøndelag og Nordland. Spesielt til strekningen Mo-Lønsdal (bygget under krigen) var det et stort og tvingende behov. For øvrig skulle torven gå fortrinnsvis til Trondheim distrikt i fremtiden.

Fabrikken ble planlagt og utbygget for årsproduksjon 15 - 20 000 bunter. De private fabrikker på Østlandet hadde årsproduksjon 10 - 15 000 bunter. Produksjonen ved Jørstad torvbuntfabrikk har vært slik:

År	Produksjon bunter	Salgspris kr. pr. bund	Anbudspris v/Østlandets private fabrikker kr. pr. bunt
1951	6 900		
1952	21 700	8,00	8,20
1953	22 900	8,00	8,20
1954	22 750	8,00	8,20
1955	26 200	8,50	8,50
1956	26 800	8,75	9,00
1957	27 800	9,00	10,00
1958	21 850	10,00	10,00
1959	26 300	11,00	11,00
1960	20 300	11,50	11,00

Produksjon 26 - 27 000 er, såvidt man har bragt i erfaring, større enn ved noen privat fabrikk her i landet. Den forholdsvis beskjedne produksjon i 1960 skyldes avbestilling av ca. 4 000 bunter midt i sesongen, (linjeomlegging ved Hunder) og fabrikken måtte innstille produksjonen tidlig på høsten etterat lageret var fullt.

Etterat Nordlandsbanen falt bort som avtaker er torv blitt overført til Hamar distrikt. For sesongen 1961 er rekvidert ialt 26 500 bunter.

For å være konkurransedyktig må årsproduksjonen være 20 - 25 000. Man tar sikte på 25 000 bunter i årene som kommer. Man regner da å ha torv igjen til ca. 12 års drift.

Ved Jørstad torvfabrikk er det foruten bestyreren 3 mann med helårsbeskjeftigelse, I torvsesongen, ca. 15. mai - 15. oktober, tas det inn folk fra

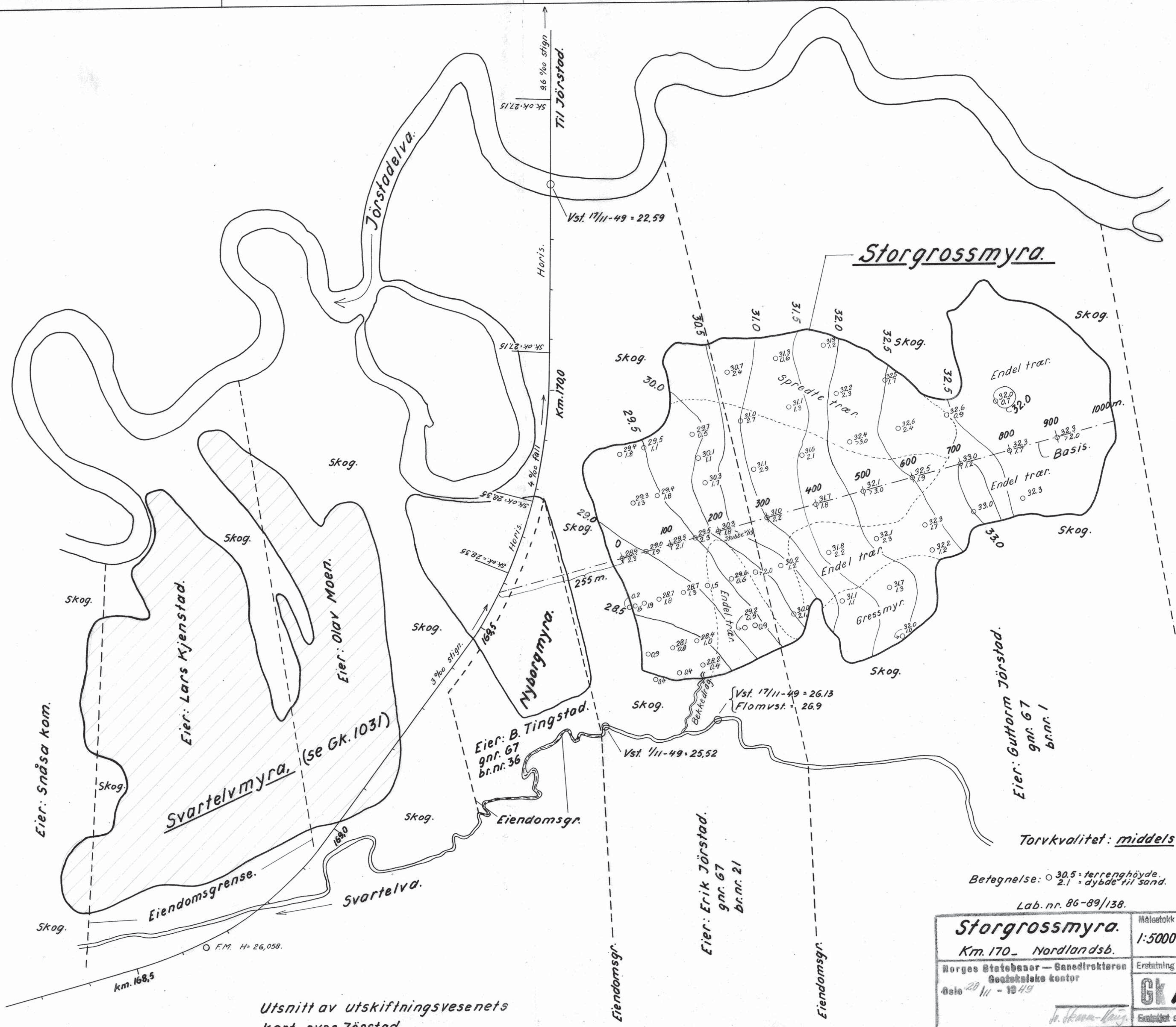
fra 1960 er redusert til 2 mann.

bygden, opptil 40 mann, hovedsakelig skogsarbeidere som er meget tilfreds med sommerjobb.

2/5-61 S.H.



Til Valöy.



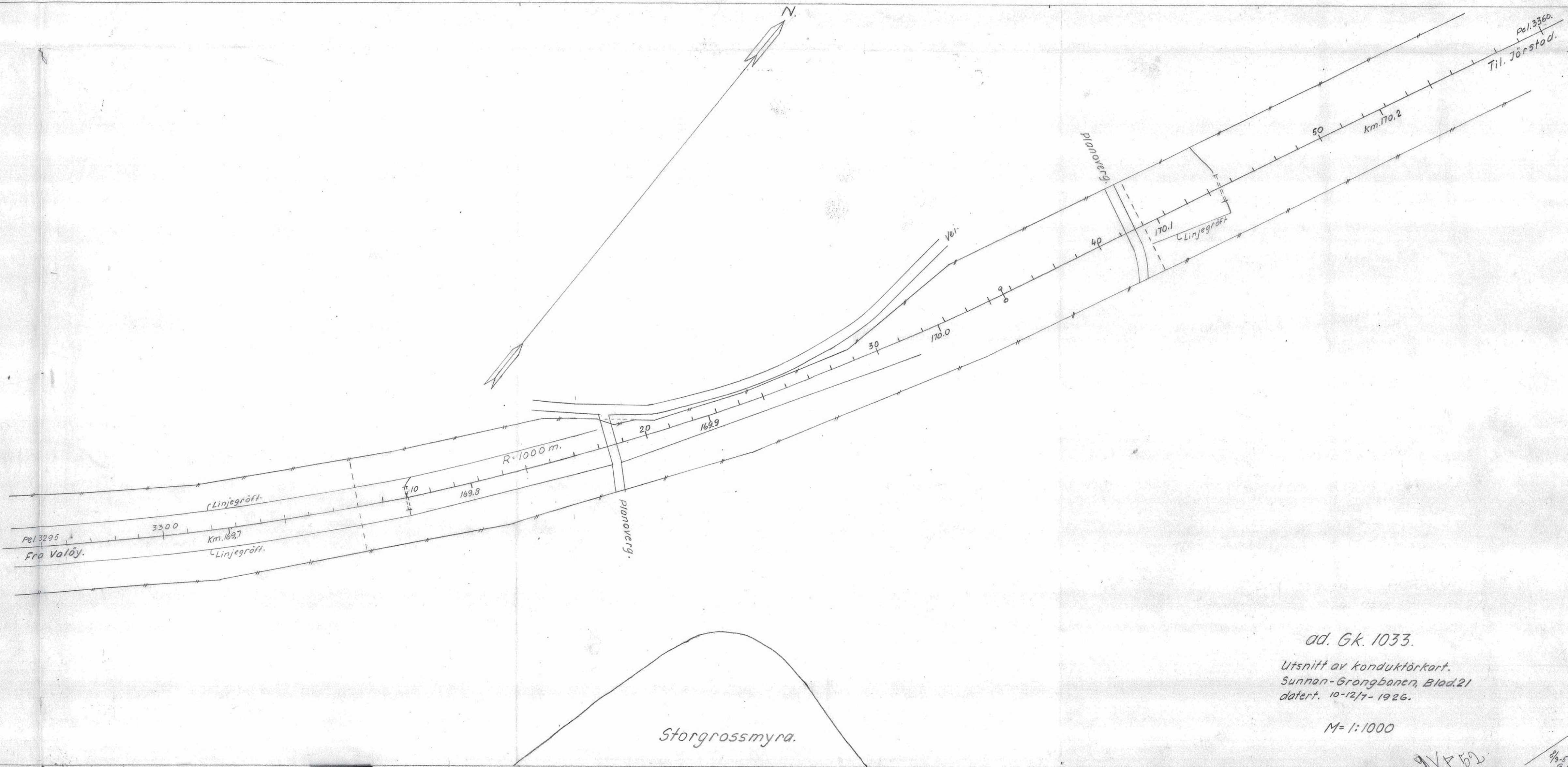
Utsnitt av utskiftningsvesenets kart over Jörstad.

Betegnelse: ○ 30.5 = terrenghøyde.
2.1 = dybde til sand.

Lab. nr. 86-89/138.

Storgrossmyra.		Målestokk	Markarb. G.R.	Nov/1949
Km. 170. Nordlandsb.		1:5000	Tegn. G.R.	23/11-1949
Norges Statshaver — Genledirektøren		Erstatning for:		
Geoteknisk kontor		Gk 1033.		
Oslo 28/11 - 1949		Erstatet av:		
J. Skov-Eng.		Format A		

HVF 90



ad. Gk. 1033.

Utsnitt av konduktörkart.
Sunnan-Grongbanen, Blad. 21
datert. 10-12/7-1926.

M=1:1000

Storgrossmyra.

9V 52

8/50
G.R.

Storgrasmyra

JÖRSTAD BUNTFABRIKK
m/sidespor. Km. 169,9

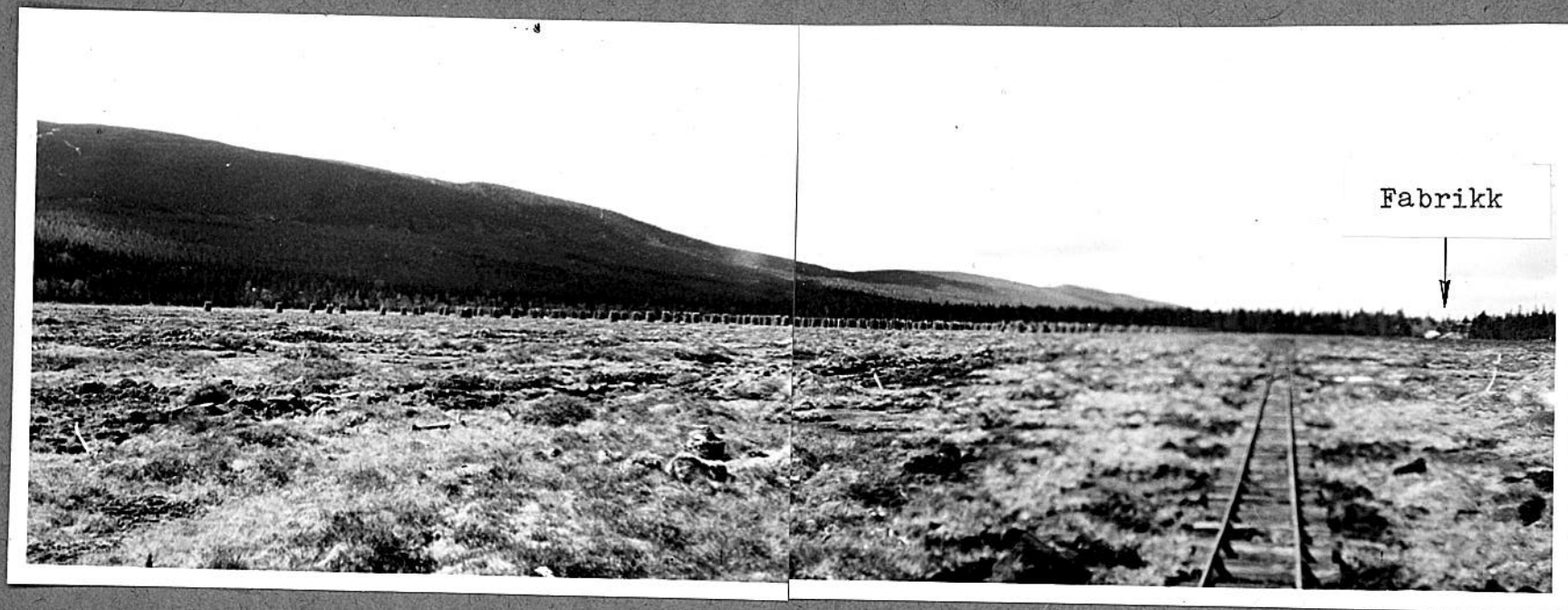
Nordlandsbanen

Bygget 1950-51



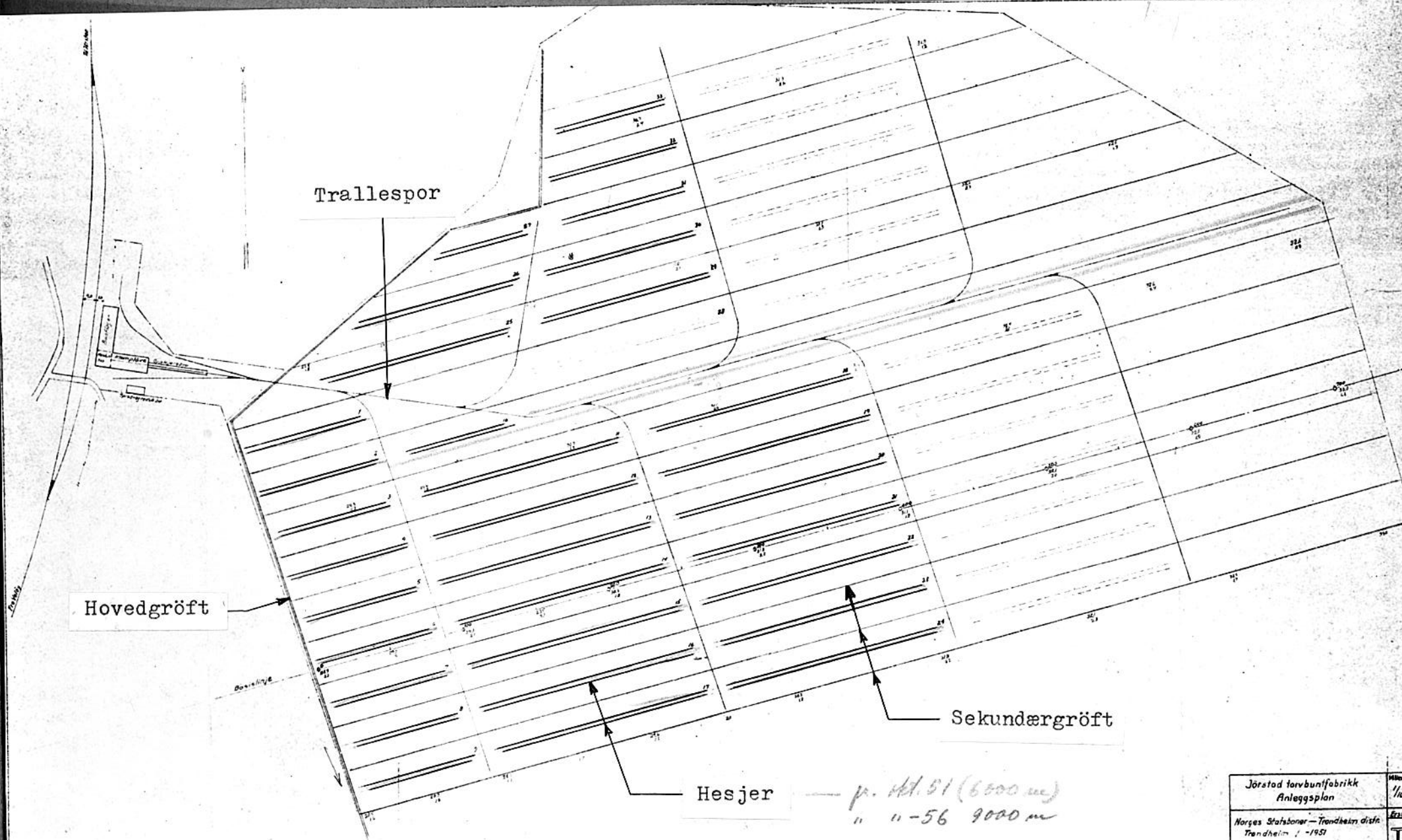
Juni 1951

Den del av myrfeltet som er kjøpt av N.S.B. til avtorving er ca. 700 m langt og 350 m bredt (ca. 250 dekar). Det er tatt ca. 650 m hovedgrøft (1-2 m dyp) og det vil i fremtiden bli tatt ca. 9 000 m sekundærgrøfter hvorfra det fortsettes torvstikking. Det skal legges ut 2 500 m trallespor (7 kg decauv.) og det kan bli satt opp 5 500 m faste hesjer for tørking av torv.



Torvdriften er våren 1951 begynt bare i sydvestre hjørne hvor kuvene er synlig på bildet i bakgrunnen.

Juni 1951



Jørstad torvbunnsfabrikk	Målestokk
Anleggsplan	1/100
Norges Statsbaner - Trondheim dist.	Arkiv
Trondheim 1. - 1951	T
	Drage

JÖRSTAD BUNTFABRIKK

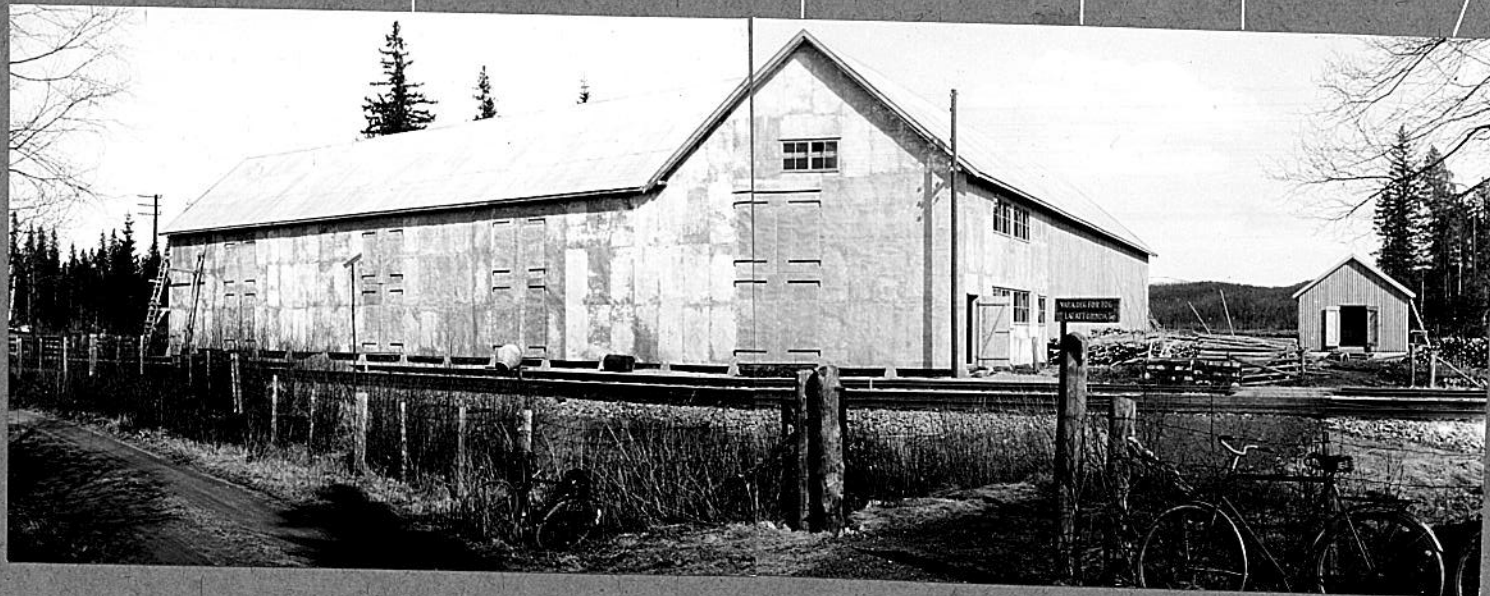
Kloke hoder har ment at det-
de er forvanskning av
"Stargrasmýra", men det er
hverken star eller gras her,
bare kvitmosetorv.

Buntlager

Maskin- og
pressehus

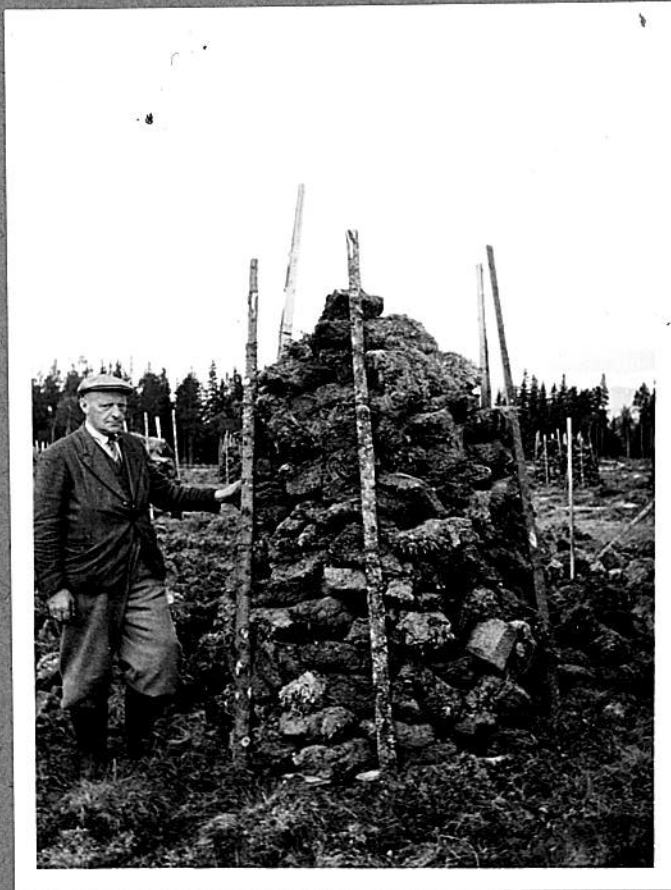
Klomplåve

Lager, spise-
brakke og kontor



Juni 1951

Halvtörr torvklomp legges opp i kuver til ettertörk. Denne typen av kuver er forsøkt 1951. Den er lagt opp på treunderlag, høyde 2 m, diam. ca. 1,5 m. Det håpes på i gode somrer å få tørket en del torv ved kuving. Hesjing er sikrere, men også dyrere.



Juni 1951



Vårt Yrke, nr 4-5-1951

«Nå skal jeg lære Dem litt om torv,» sa driftslederen Nils Prestmo til Vårt Yrkes medarbeider Bjørn Holos.

— Ja, i dag går det unna her, sa driftslederen på torvbuntfabrikken, konstruktør Nils Prestmo. Han var synlig fornøyd med sola og varmen som hersket den dagen. Vi er nokså avhengig av været, fortsatte han, og det er dessverre ikke alltid like fint som i dag. Vi har en fuktighetsmåler her som vi leser av hver dag, og den har stått på nesten 100 i lang tid nå. Det vil med andre ord si at luften praktisk talt er mettet med fuktighet, og da får vi jo ikke særlig god tørk på torven. Men la oss nå ta en tur ut på torvmyra og se litt på det vi stiller med her.

Først måtte vi over hovedgrøfta som tar unna vannet. Den går tvers over hele myra som er 700 m lang. På det dypeste er gröfta 2,5 m, og det har nok vært litt av en jobb å grave den, ikke minst fordi det var tele i torven ennå i slutten

av juli. Ellers er det grøft i grøft over hele myra, ikke mindre enn 8000 meter i det hele.

NSB har leid Storgrossmyra på 30 år, og driftslederen var godt fornøyd med kvaliteten. Store områder er helt fri for stubber.

— Hvor stor er arbeidsstyrken?

— Den varierer fra 20 og opp til 36 mann. I første omgang graver vi oss ned i 1 meters dybde. Vi stikker ut torvklumper som er 30 cm lange, 25 cm brede og 10 cm tykke.

— Hvor mye torv kan en mann ta ut på dagen?

— Under vanlige forhold greier en mann om lag 12—15 m³ om dagen. De karene som stikker torven bruker en spesiell spade av dansk type. Den er rund og skarp som en kniv og har vist seg å være vel egnet. Torvstikking er et tungt arbeid, og det er om å gjøre å ha god redskap.

— Og når torven er stukket, hva så?

— Da skal den tørkes. Vi har lagt «jernbanespor» — riktignok av det smale slaget — ut over myra, og disse flytter vi etter behov. I vogner med høye karmar transporterer vi så den våte torven til hesjene der tørkingen foregår. Tørkingen tar vanligvis 14 dager til 3 uker, alt etter fuktighetsgraden.

torv mot tele

At Statsbanene eier sagbruk, gartnerier og til og med driver skipsrederi er noe de fleste vet, men at NSB også befatter seg med torvmyrer er kanskje noe av en overraskelse. Ikke desto mindre er det et faktum at De ville befinne Dem på jernbanens område om De forvillet Dem inn på den 270 mål store Storgrossmyra ved Jørstad st. i Nord-Trøndelag.

Hva skal nå jernbanen med torv? Ja, hvis De er en oppmerksom leser av Vårt Yrke, så vil De naturligvis med en gang gjette at det har noe med telehiving å gjøre. Og det er ganske riktig. Erfaringen har vist at pressede torvbunter er det overlegent beste materiale for å dempe skadelig telehiving i jernbanelinjen, og NSB er derfor blitt storforbruker av torvbunter. Vanligvis kjøper Statsbanene torven av private produsenter, men i de strøk av landet hvor det er liten privat produksjon, har NSB bygd sine egne torvbuntfabrikker. Det er tre slike i drift for øyeblikket, og en av dem er fabrikken på Storgrossmyra.

Driften var i full gang da Vårt Yrkes medarbeider var på besøk der for en tid siden. «Torvtoget» fullastet med tørr torv tøffet og gikk, og brunbarkedde unge trøndere stakk løs på torven i myra med knivkvasse spader.



«Torvtoget» tøffer vekk med tørr torv.



Hovedgrofta, 2,5 meter dyp, leder vannet unna.



Jarle Hegland stikker 12—15 m³ torv om dagen.

Torr torv fra hesjene lesses opp i lette vogner.



Tørkingen er et vanskelig problem for oss i det utpregede Trøndelagsklimaet vi har, med en regnskvett praktisk talt hver dag. Vi har prøvd oss fram med forskjellige metoder, og det har vist seg at tørking på hesjer er den sikreste. Vi spenner da opp dobbelt hesjetråd i flere høyder og legger de våte torvklumpene i rad og rekke, slik at luften slipper godt til. Når vi får opp de hesjene som er planlagt her, blir det i alt omkring 8000 meter hesjer. Det går med atskillig hesjetråd, og vi har sikret oss 8 tonn av det slaget.

En annen tørkemetode vi har prøvd, er noe vi kaller kuving. Vi legger da opp torvklumpene i passelig høyde i kuver eller «stakker». Forat ikke fuktigheten fra myra skal suges opp i torven, har vi lagt en lem i bunnen av kuven. Torvklumpene har imidlertid lett for å bli liggende for tett på hverandre i kuvene, luften slipper ikke lett nok til, og vi har som nevnt funnet ut at hesjingen er en sikrere tørkemetode.

— Og når så torven er tørr?

— Ja, da kan vi gå i gang med selve pressingen av torvbuntene. Først kjører vi den tørre torven fra myra i lette vogner opp «låvebrua» og inn i fabrikkbygningen. Der tipper vi torven ned i «låven». På et transportbånd føres så klumpene gjennom en torvriv og videre med koppelevator opp i siloen. Derfra går torven av seg selv ned i pressen.

Pressingen foregår automatisk. Vi bare legger ramene og tråden som skal holde buntene sammen inn i pressen, og buntene kommer ferdige ut. Buntene har en dimensjon av 1 x 0,5 x 0,5 meter.

— Hvor mange bunter kan De presse pr. dag?

— Vi har presset om lag 100 bunter daglig, men vi tar sikte på å øke antallet betraktelig, kanskje til det dobbelte.

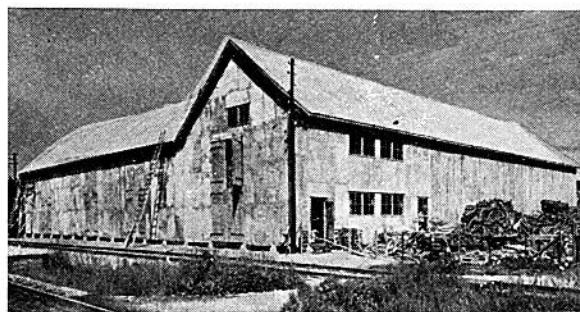
— Hvor stor årsproduksjon kan det bli?

— Det tekniske utstyret vi har her på Storgrossmyra er utmerket, fabrikkene er sikkert en av de mest moderne i bransjen. Men dette er den første sommeren vi driver her, og det vil jo alltid ta litt tid før vi får alt som vi vil ha det. Vi får vel mer erfaring og øvelse etter hvert også, og vi håper at vi i framtiden skal kunne greie å produsere 15—20 000 bunter årlig, slutter driftslederen.

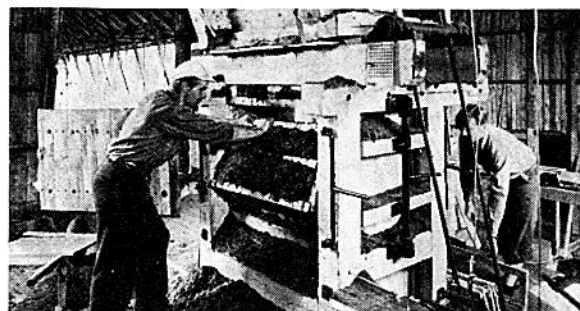
Etter at Vårt Yrke var på buntfabrikken ved Jørstad, har vi spurt oss for ved Baneavdelingen i Hovedstyret for å høre hvordan den første driftssesongen ved fabrikkene har vært. Overing. S. Skaven-Haug forteller at den første sesongen har vært meget god. Etter all sannsynlighet vil lageret ved sesongens slutt inneholde 7—8000 bunter som kan sendes ut på linjen allerede i mai måned neste år. Og dette er ingen dårlig begynnelse.

De torvbuntene som fabrikeres på Jørstad, skal som rimelig er, først og fremst dekke Trondheim distrikts behov. Dette distrikt er som kjent landets største jernbanedistrikt i utstrekning, og behovet for torvbunter er stort. En del av buntene fra Jørstad skal brukes på Nordlandsbanen, der en før måtte bruke torv sørfra. Etter at denne fabrikkene er kommet i gang, kan lang og kostbar transport unngås.

Bj. H.

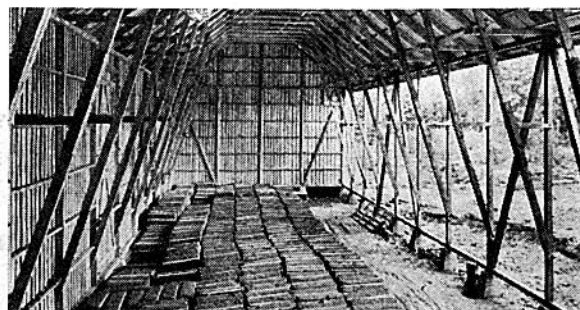


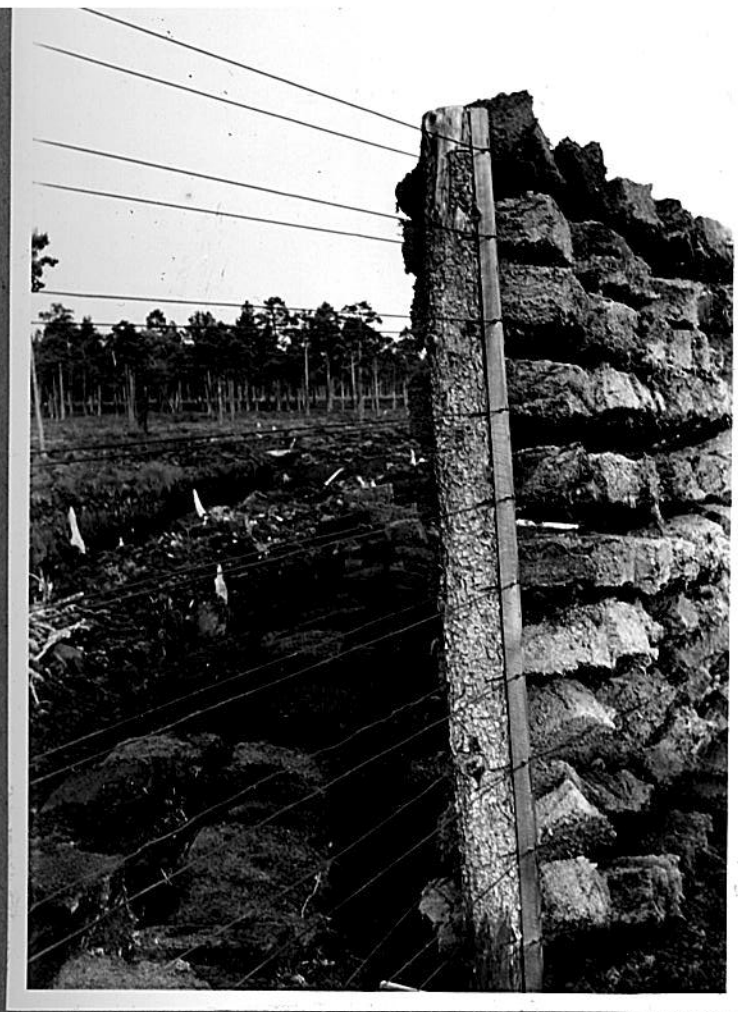
Torvbuntfabrikken ved Jørstad er en av de mest moderne i bransjen. Den første driftssesongen er nettopp avsluttet.



Pressingen foregår automatisk. Lorents Mediås og Asbj. Kjenstad greier å presse 100—150 torvbunter om dagen.

7—8000 ferdige bunter kan sendes ut på linjen i mai.





Pr. 1956 er det satt opp 9 000 m hesjer. Enkelthesjer, 10 etasjer. Galvanisert tråd nr. 11. Hesjene kom på ca. kr. 6,- pr.l.m. Etter 5 år er tråden endel korroderert, spørsmål om den holder 5 år til.



Vi valgte i 1950 den presumtivt mest stubberene myra, med tanke på at torvskjæremaskiner ville komme på markedet. Dessverre er det så meget stubber at maskinskjæring neppe blir aktuelt.