Betlastningsanordningar, särskilt skånska

Publicerat i ÖSJ-bladet 4/1996

Gunnar Sandin

Järnvägarnas och betsockerindustrins starka ömsesidiga beroende, inte minst i Skåne, har gjort att ämnet behandlats i skilda sammanhang och ur olika aspekter. Geograferna Per Holm och Josef Svensson tog tidigt upp det från sitt ämnes perspektiv, medan Roland Hansson förtecknat de godsvagnar som fanns inregistrerade på sockerbruken. Janis Priedits och sedan Ulf Fjeld har skrivit allmänna översikter som bland annat redogör för lok och internspårnät, medan Britt & Ingemar Tunanders bidrag är en sammanfattande essä.

I den senare boken finns en anslående teckning av en mekanisk betlastare från en skånsk järnvägsstation. Det ar sådana betlastningsanordningar, mekaniska och andra, som är ämnet för denna artikel. Heltäckande ar den inte, men den behandlar de år under andra världskriget, då det helt övervägande flertalet av dessa anordningar kom till. Tonvikten ligger vid Skåne. Under den behandlade perioden fanns det sex andra landskap med betodling och varsitt sockerbruk: Blekinge, Gotland, Halland, Västergötland, Öland och Östergötland. Men Skåne med sina fjorton sockerbruk och tre saftstationer dominerade.

En vändpunkt

Järnvägarna spelade ursprungligen en mycket stor noll för bettransporterna till de skånska sockerbruken, även om de inte hade fullständigt monopol - odlare i brukens närmaste omgivning körde direkt dit med sina hästdragna vagnar och marginellt förekom sjötransporter. Mellankrigstiden innebar emellertid har som på andra områden en växande konkurrens med den motordrivna vägtrafiken, inte i första hand böndernas egna traktorer eftersom det fanns restriktioner för deras körning på allmän väg, utan lastbilar. Sockerbruken stimulerade denna utveckling bland annat genom att förbättra mottagningsanordningarna för vägfordon. I slutet av 1930-talet hade exempelvis den järnvägstransporterade andelen betor till Skivarps sockerbruk, som visserligen låg i botten, sjunkit till 36 Men fortfarande lastades betor på ett mycket stort antal skånska stationer och lastplatser. Inte bara på trafikbanorna utan exempelvis i östra anden av spåret till Öveds stenbrott och uppe vid Hardeberga stenbrott, där betorna kunde tippas från vägbron över spåret.

Kriget innebar att utvecklingen för en tid vände. Vägtrafiken utsattes for hårda restriktioner när det gällde tilldelningen av bensin och däckgummi. Betodlingen ökades for att tillgodose det inhemska behovet när sockerrörsimporten föll bort. Sam-tidigt ledde de militära inkallelserna till brist på arbetskraft.

Statens sockernämnd

Den svenska sockerindustrin var sedan år 1907 starkt och sedan 1936 helt monopoliserad genom Svenska Sockerfabriks AB, SSA. Betodlarna hade för sin del en nationell intresseorganisation. Näringen hade tidigt utsatts för statliga ingrepp i form av tullar, subventioner och prisregleringar. Odlingen var kvoterad, vilket bland annat gav SSA goda möjligheter att reglera bettransporterna.

Till de kristidsorgan, som nu inrättades, hörde den i Malmö baserade Statens sockernämnd. En av dess viktigaste uppgifter blev att organisera det statliga stödet till anordnandet av de betlastningsanordningar som kom att utgöra markanta inslag på många skånska järnvägsstationer.

I utgångsläget 1940 fanns 60 % av landets större betlastningsstationer på privatbanor. Förstatligandet var emellertid beslutat och pågick i snabb takt, och vid krigsslutet var det bara en handfull av de aktuella skånska stationerna som inte tillhörde SJ. Eftersom den här artikeln till stor del bygger på arkivmaterial från Statens sockernämnd och detta inte redovisar utvecklingen på SJ-nätet mellan 1940 och 1945, blir uppgifterna om etablering av anläggningar alltmer osäkra. Kunskapen går förvisso att gräva fram ur gamla SJ-handlingar, men det är ett stort arbete, som tills vidare får anstå.

1940 ård avtal

Det var Sveriges betodlares centralförening som i början av 1940, i samband med de återkommande förhandlingarna inför årets skörd, tog upp frågan om järnvägarnas betlastning. Inkallelserna var som sagt omfattande och man räknade med att lastningen till stor del skulle få skötas av ”i fysiskt avseende mindervärdig arbetskraft, d.v.s. kvinnor och minderåriga”, som inte skulle klara det tunga jobbet att skyffla över betorna till järnvägsvagnen. Folkhushållningsdepartementet reagerade positivt och tillsatte som utredare Erik von Friesen, som i egenskap av tidigare chef för tredje SJ-distriktet hade stor erfarenhet av ämnet. Han tog kontakt med betodlarna, SSA, privatbanorna och SJ och kunde redan i april, efter en månads arbete, lämna en preliminär rapport, som kom att ligga till grund för en regeringsproposition.

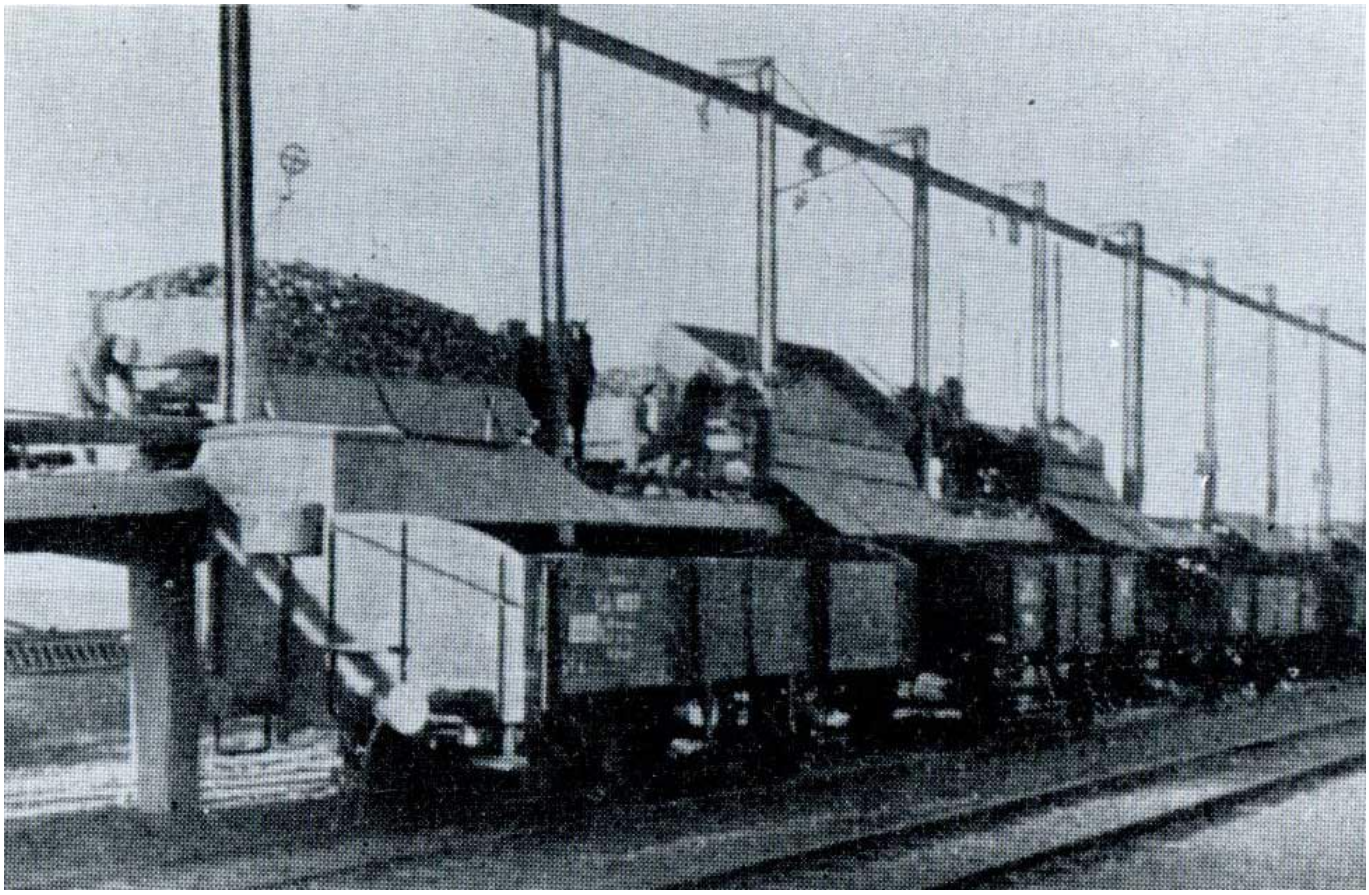
Betodlarna ville ha anordningar på de cirka 200 stationer och lastplatser, som hade en betlastning av minst 1500 ton men kunde tanka sig, något som blev utredarens förslag, att höja gränsen till 2000 ton, vilket sankte den förra siffran till cirka 175. Av det antalet torde drygt tre fjärdedelar ha funnits i Skåne. Medelkostnaden per anläggning beräknades till 15 000 kr, och totalsumman blev 2,6 miljoner.

Om behovet var parterna tämligen eniga, men inte om betalningen. Särskilt var järnvägarna tveksamma till att bidra med större belopp. Några hade riktigt usel ekonomi och andra skulle snart förstatligas, vilket hämmade investeringsviljan. Framför allt var man ovillig att binda kapital i anläggningar, som hotade att överges så snart som mer normala villkor för vägtrafiken hade återinträtt, och SSA var tills vidare ovilligt att ge garantier för fortsatta järnvägstransporter.

Försörjningsläget gav emellertid starka argument for ett statligt stöd, och den modell som parterna så småningom godkände, och riksdagen i juni 1940 beviljade pengar till, såg ungefär ut så här: Staten skulle betala hälften, järnvägarna och odlarna varsin fjärdedel. Privatbanor med dålig likviditet kunde få ett särskilt statslån till sina investeringar - något som emellertid bara tycks ha utnyttjats av Hälsingborgs stads spårvägar för deras betlastningsstation i Råå. Odlarna skulle betala successivt under högst fem års tid genom en lastningsavgift om 2 öre per deciton betor. SSA förband sig till sist att inte ta emot landsvägsleveranser från dessa odlare under denna avskrivningstid.

Restriktioner

Nu visade det sig att inte alla de cirka 175 stationerna och lastplatserna var aktuella för nyanläggningar, i varje fall inte omedelbart. Odlarnas medverkan



Brygga av armerad betong vid Trollenäs station. I den överliggande balken fästes rockspelen, med vilkas hjälp betlassen kunde tippas ner i järnvägsvagnarna.

krävde att minst 75 % av de berörda ställde upp på lastningsavgiften och järnvägsmonopolet, och i sju fall fall stationen bort av det skälet Tre av privatbanorna ansåg sig så fattiga, att de inte kunde bidra med sin andel, ens med hjälp av statslånet, nämligen KlRJ. MOJ och MGJ. Malmö-Genarp hade annars tre stationer som låg väl över gränsen, nämligen Bara, Kongsmarken och Kvarnby. En nedläggning hade ju enbart uppskjutits av krigsutbrottet. SJ var vid denna tid inställt på att ta över banan för godstrafik och avkorta den till Kvarnby, men detta var en av de orter där inte tillräckligt mänga betodlare ville teckna avtal.

En annan, och viktigare, begränsande faktor var de av SSA ägda betvågarna. Vid vägen vägde Sockerbolagets kontrollant lasset, varefter betorna kunde blandas i järnvägsvagnarna. Saknades våg på stationen så kunde vägningen ske först vid bruket av vagnen, vilket innebar att varje odlare behövde sin vagn eller sina vagnar. Det ledde till ett sämre vagnutnyttjande, relativt större behov av spårutrymme på lastningsstationerna och att flera vagnar måste kunna lastas samtidigt, vilket uteslöt användningen av elevator. I senare förda förhandlingar gick SSA visserligen med på att skaffa 13 nya vågar till 1940 års kampanj, men fortfarande fanns det 27 våglösa stationer over 2000-tonstrecket.

Tio stationer bedömdes redan ha acceptabla betlastningsanordningar. Aterstod se 141 stationer, men det blev ett fortsatt bortfall. Det berodde på att de lokala förhållandena inte tillät någon etablering - järnvägens tomtmark gav ej plats för lastanordning eller erforderlig spårförlängning och ny mark kunde inte förvärvas till rimligt pris eller inom rimlig tid. Sista hindret var verkstadsindustrins bristande förmåga att snabbt få fram ett tillräckligt antal maskinerier. Totalt utrustades ändå 114 stationer under de elva veckor som faktiskt stod till buds före kampanjen 1940, ett resultat som får bedömas som gott.

Lastkajer

Erik von Friesen skilde mellan fyra huvudtyper av betlastningsanordningar: Kaj, brygga, elevator och hiss.

Lastkajer för betor fanns redan tidigare på vissa stationer. Betodlarna ville ha en höjd av minst 2,8 m vid normalspår, men redan vid en höjd av 1,8 m beräknades kraftinsatsen vid lastning minska till en fjärdedel jämfört med om häst- och järnvägsvagn stod på samma nivå. I sex fall höjdes 1940 befintliga betkajer (dit hörde Bäckaskog och Fjälkinge som hade fått sina kajer året innan), medan man i Fotevik anlade 38 cm låg-kajer på ömse sidor om ett lastspår. Ett par andra låga kajer byggdes i Mellanköpinge, där lastspåret samtidigt sänktes en halv meter. Kyrkheddinge fick en kaj om 1,6 m höjd, men den var också smalare än normala fyra meter, vilket gjorde att vagnens ena draghäst löpte stor risk att trampa utanför, och bryggan ersattes redan efter ett år med elevator.

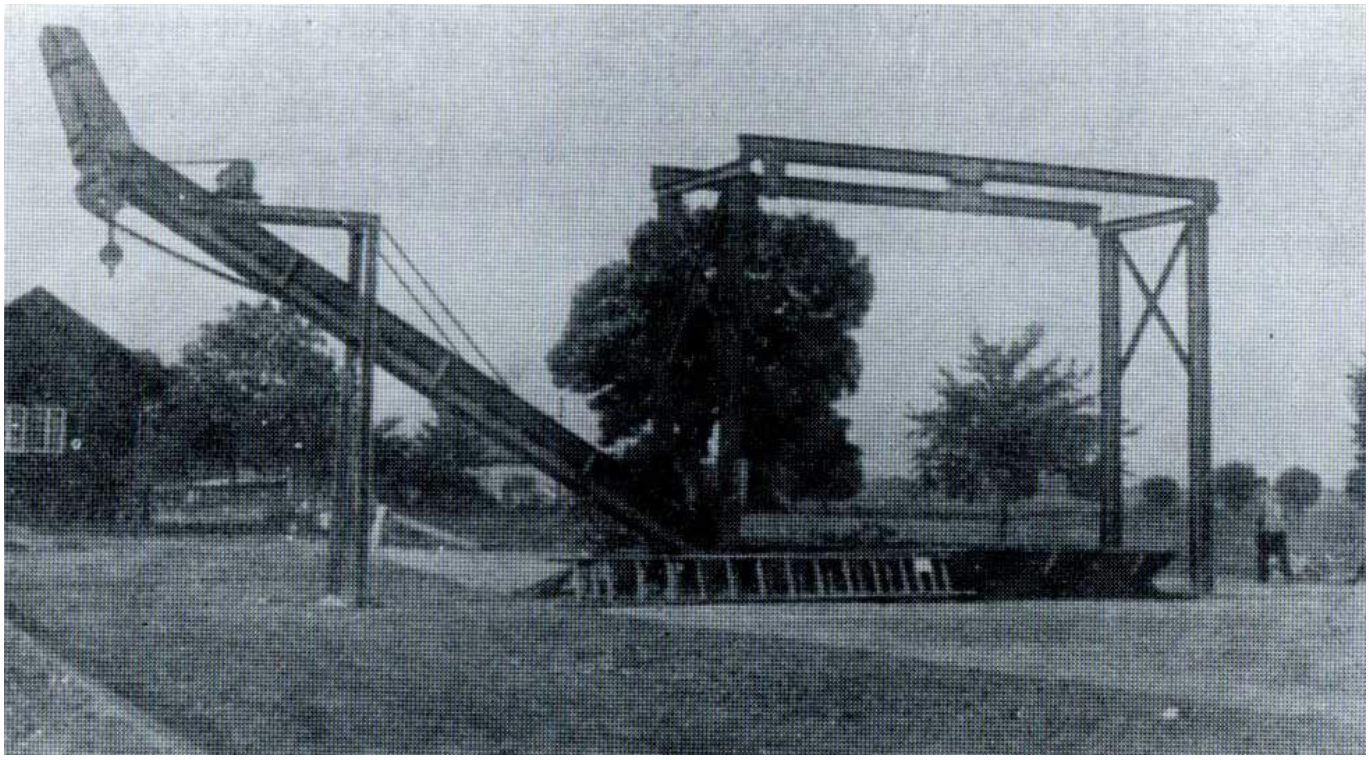
På sju platser anlades nya kajer om 2,8 m med kant av plankspånt på räler, men det gällde i samtliga fall smalspårsbanor utanför Skåne.

Betongbryggor

Åtta stationer och lastplatser fick bryggor av armerad betong. Det var en konstruktion som von Friesen hade en hel del gott att säga om.

Standardbryggan hade en bredd av 6 m, ett horisontalplan av 30 m och en höjd av 2,8 m. Flera vagnar kunde lastas samtidigt, vilket gav en kapacitet på 1,5 - 2 minuter per ton. I gynnsammaste fall en minut. Bryggan var billig i underhåll och naturligtvis fri från sådana störningar, som de mekaniska anordningarna kunde drabbas av.

Betongbryggan var emellertid rätt dyr i anläggning. Uppfarten kunde inte luta mer än 1:20 och nedfarten maximalt 1:10, vilket tillsammans med horisontalplanet innebar en längd av cirka 115



Österslövselevatorn, tillverkad av Hässleholms Mekaniska Verkstad, var den ursprungligen vanligaste typen, men på stationer med stor betmottagning visade sig dess kapacitet för liten. I normalfallet (se ritningen nedan) kunde betlass tippas i tråget från två håll samtidigt. Stationen är obekant, men vi hoppas på läsarnas benägna medverkan.

m. Ett så långt frispår fanns inte överallt och att förlänga spår kostade både i material, arbete och eventuellt markförvärv. Dessutom låste bryggan spåret för annan användning om det inte även var åtkomligt från andra sidan, vilket normalt inte var fallet.

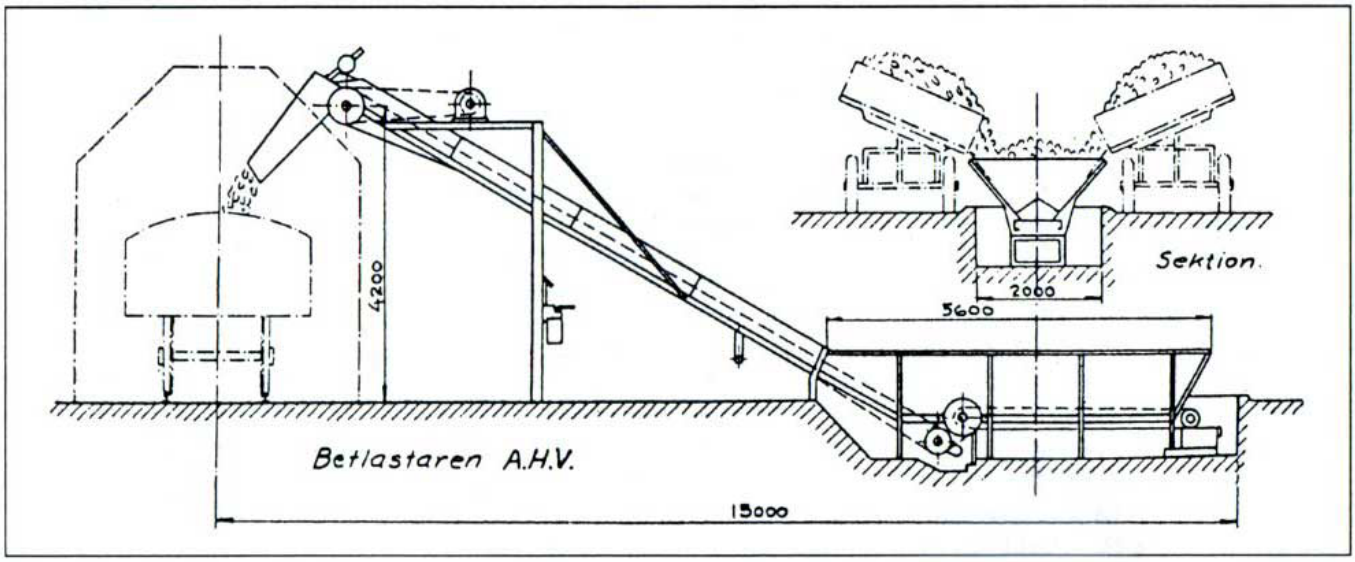
Därför byggdes totalt sett relativt få betongbryggor, de flesta vid stationer, som från början tillhörde SJ eller de statliga bolagen.

Vid den utvärdering som gjordes efter 1940 års kampanj framhölls att 2,8 m var väl lågt och att höjden borde vara minst 3 m. Det sades att detta relativt lätt kunde åtgärdas genom att sänka lastspåret ett par decimeter. I vilken utsträckning detta utfördes är obekant.

Elevatorer

Inför 1939 uppsattes på Österslövs station en betelevator levererad av AB Hässleholms Verkstäder. Erfarenheterna av dess första säsong ansågs så goda, att typen blev den vanligaste av de betlastningsanordningar som uppfördes 1940.

Vid Österslövselevatorn, som typen allmänt kom att kallas, tömdes betorna i ett delvis nedsänkt trätråg. I trågets botten löpte ett transportband av gummi, som ledde fram till ett lutande uppfordringsband. Detta slutade i en ränna som var ställbar för fördelning av betorna i vagnen. De båda banden drevs i Hässleholms-konstruktionen av en 4 hp elmotor. Maskin & Gjuteri AB i Kalmar tillverkade samma apparat (för leverans till ÖJ) tydligen på licens. AB Nordströms Linbanor tog fram en liknande konstruktion, som var robustare och med starkare motor, men också betydligt dyrare, och 1940 levererades endast en apparat. Aret därpå tillkom fyra till YJ-nätet. Elevatorerna kunde monteras parallellt med eller vinkelrätt mot lastspåret. I det senare fallet kunde två betlass lossas samtidigt i tråget, en från varje sida, vilket naturligtvis ökade kapaciteten.



Betelevator från A.B. Hässleholms verkstäder. Ur Nordisk Järnbanetidskrift nr 4/1941.

De fortsatta omdömena om Österslövselevatorerna växlade. Sockernämndens samlade omdöme var att de fungerade bra, men på utvärderingsmötena klagade en del odlare. Gummibanden kunde tänja sig mer än vad som enkelt gick att kompensera med justeringsanordningarna, men framför allt visade sig motorerna för svaga för den styva leran i Sydskåne. Redan 1941 inleddes ett utbyte till motorer med dubbla effekten.

Verkstads AB Mekano i Helsingborg hade konstruerat en annan elevator. Dess transportband bestod av kättingar med mellanliggande plåtlameller, bettråget var av plåt och elmotorn hade 10 hp effekt. Ett första aggregat, som monterades 1940 vid Lund C hade stor kapacitet och var mycket uppskattat, och efterhand uppsattes ytterligare 23 Mekano-aggregat. Också här förekom både parallell och vinkelrät uppställning.

Hissar

Bethissar var slutligen en konstruktion, som SJ själv till en början föredrog, medan inga privatbanor prövade dem. De hade det alternativa namnet Gantofta-aggregat efter den första uppställningsplatsen och var tillverkade av Landsverk.

Räler var förbundna med plattjärn och vinkeljärn till en tornliknande ställning. Från ett motordrivet linspel i toppen löpte ställinor. De krokades först i åkdonets vagnskorg, så att innehållet stjälptes i en stor järnskopa, varefter skopan hissades upp i ställningen och stjälptes i sin tur, så att betorna genom en plåtränna, "slisk", föll ner i järnvägsvagnen. Elmo-torn, som var fästad på en plåt i ställningens topp, hade hela 15 hp effekt.

De flesta bethissarna var fast monterade, men det fanns också en rörlig modell, där hissen löpte på ett eget spår parallellt med lastspåret. En fördel var att hela vagnsättet inte behövde förflyttas för varje vagn som fylldes. Men det fanns också allvarliga nackdelar. Det visade sig att fallhöjden behövde ökas mellan betlasset och lyftskopan. Vid de fasta aggregaten kunde detta lösas genom att man grävde en grop för skopan, men vid de rörliga fick man hygga upp en låg plattform för betlassen. Det innebar att dessa bands till en viss plats, varför bethissen med den lastade skopan fick åka fram till den järnvägsvagn, som skulle lastas - och detta var den särskilda åkmotorn om 7 hp inte dimensionerad för. Lastningstakten sjönk också betydligt genom denna manöver.

Fem stationer hade så omfattande betlastning, att de försågs med vardera två bethissar. I Glemmingebro och Hammenhög räckte det från början monterade Österslövsaggregatet inte till, varför de 1941 även fick en Mekano-elevator. Marieholm slutligen hade både elevator och bethiss.

Tippning och förhalning

Bethissarnas linspel användes alltså för att tippa ur betlassen. även vid de övriga lastanordningarna var det nödvändigt med mekaniska tippanordningar. Kajer, bryggor och elevatorer fick därför kompletteras med spel som var fästade i högt placerade balkar. På grund av leveranssvårigheter fick de flesta stationer i början nöja sig med handdrivna spel, men de flesta av dessa byttes senare ut mot eldrivna. Enklast var det när odlarnas vagnskorgar var tippbara. I annat fall fick linorna fästas i särskilda öglor, i nödfall även i hjulaxlarna.

1940 prövades i Rödaled med framgång ett handdrivet tippbord av Hässleholms tillverkning. Följande år försågs ytterligare sex stationer på CHJ/ÖSJ-nätet med sådana.

Särskilt vid elevatorerna och de fasta hissarna, men även annars, behövde järnvägsvagnarna flyttas ofta. Därför

Vollsjö den 9 september 1971. Betlastningsanordningen med skopkran stod ännu intill godsmagasinet på lastkajen. Samma typ av betlastare fanns även i närbelägna Lövestad. På sidospåret står lokomotor Z49 116 med en spårrensare. Foto Göran Lavesson.

På bangården i Jordberga växlar Sockerbolagets Västervikslokomotor Den finns numera hos museiföreningen Östra Skånes Järnvägar vid Kristianstads Järnvägsmuseum. I bakgrunden se man sockerbrukets rykande skorstenar.
Foto 27 oktober 1971, Göran Lavesson.

försågs de allra flesta betstationerna med förhalningsspel, som förblev handdrivna i högre utsträckning an tippningsspelen.

Övriga åtgärder

Det nämndes, att de nya anordningarna i vissa fall krävde en utbyggnad av stationernas sparsystem. I några fall innebar det att godsmagasin eller andra hus måste flyttas eller rivas. Även sådana kostnader var bidragsberättigade.

De statliga medlen användes också i stor utsträckning till hårdgöring av lastplaner och tillfartsvägar. Ett motiv för det förra var att man lättare skulle kunna ta tillvara spill från den returlastade betmassan. Hårdgöringen utfördes med både makadam, armerad betong och storgatsten. I det senare fallet tillhandahölls en del av materialet gratis som ett statligt stöd till den krisdrabbade stenindustrin.

Förstärkning av elsystemet blev också nödvändigt i vissa fall. Fortfarande fanns det brister i distributionsnätet på den skånska landsbygden, och ojämnt fungerande elleveranser kunde vara driftsstörande.

Några speciella stationer

1942 klagade odlarna över de dåliga mottagningsförhållandena for betor vid Lunds Östra, där det lossades 7 000 ton betor årligen. Deras anställda ville helst köra till Lund C eller Hospitalet, där det fanns elevator respektive betongbrygga, vilket gjorde lossningen mindre slitsam. Spårägaren Lunds stad visade emellertid inget intresse av att investera i betlastningsanordningar. Resultatet blev att trafikanten SJ och Sockernämnden delade på kostnaden, som blev rätt hög eftersom den innefattade en omläggning av bangården.

I Skurup och Vintrie ägdes betlastningsanordningarna av Sockerbolaget. Rydsgård var ju en MYJ-station, men TRJ betalade den del av investeringarna som föll på järnvägsbolaget, eftersom alla betor som lastades där skulle till Skivarp. Likadant var förhållandet med SJ-stationen Säby, där SbhJ fick vara med och bekosta betongkajen.

Utanför Skåne

Karlshamn var det sockerbruk, som 1939 hade haft den största andelen järnvägstransporterade betor, 95 t. Förutom vid BKB anlades betlastningsanordningar vid ÖBlJ, medan jag inte kunde finna något om etableringar vid KVBJ. Det var i huvudsak kajer som byggdes.

Några stationer på Laholmsslätten, som levererade betor till Genevad utrustades också. Eftersom det handlade om en SJ-sträcka rörde det sig främst om hissverk.

Lidköpingsbruket hade sina odlare mycket spridda och därför en stor andel lastbilstransporterade betor. Helås tycks ha varit den enda stationen, som fick särskild betlastningsanordning. Att märka är att Västergötlands viktigaste betbana, Lidköping-Tun, hade lagts ner 1939.

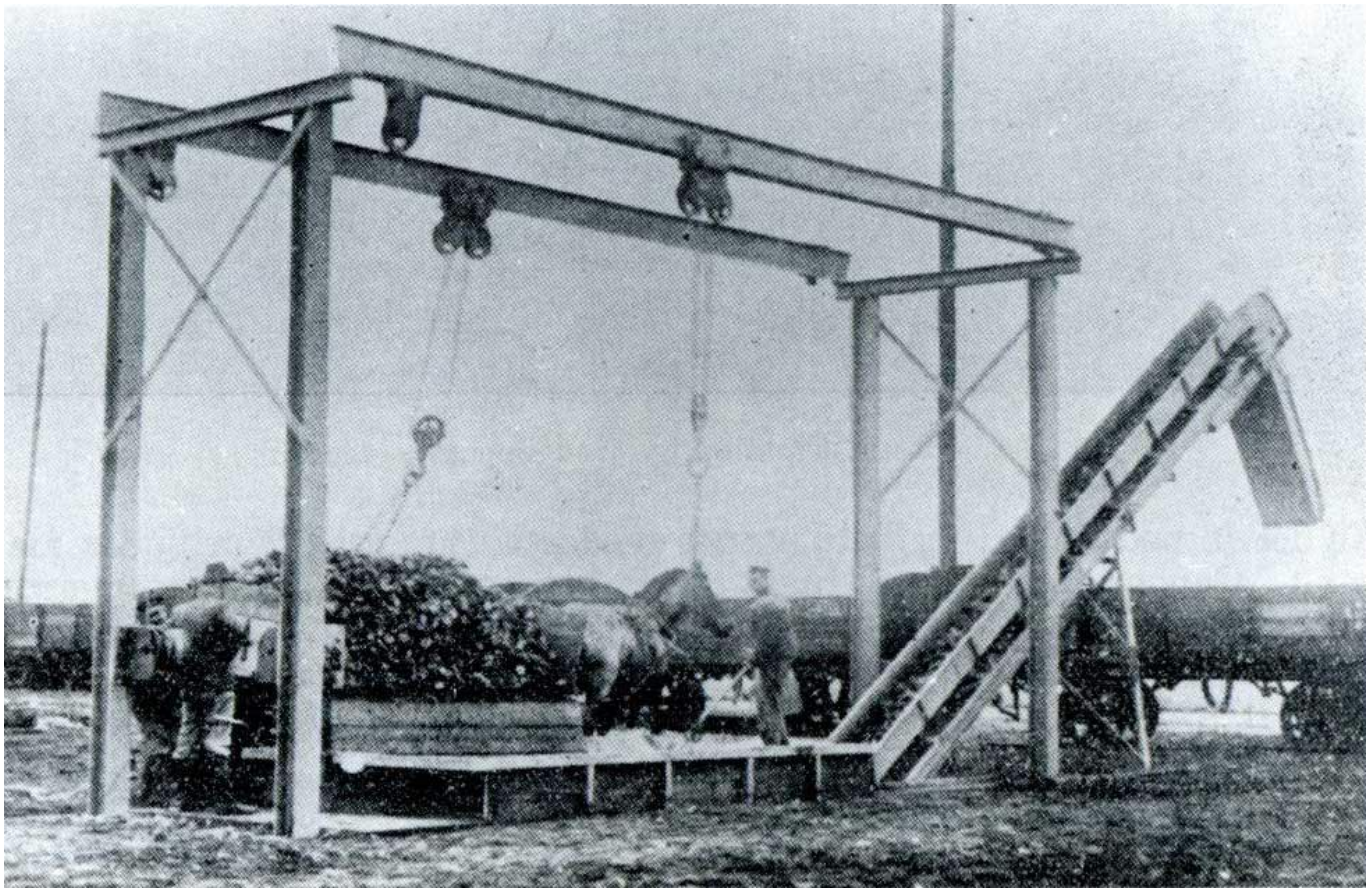
På Östgötaslätten kom anläggningarna alltså inte igång genast på grund av NÖJ dåliga finanser, men kristidens trafikuppsving gav inkomster och så småningom fick åtskilliga stationer i Linköpingsbrukets upptagningsområde kajer eller elevatorer.

Vid Ölands Järnväg fick tre stationer lastkajer av blott 1,6 m höjd. En ny betlastplats anlades under kriget.

På Gotland fördröjdes de arbetskraftsbesparande betlastningsanordningarna, ironiskt nog, av brist på arbetskraft för byggande och montering. Så småningom kom dock verksamheten igång vid både GJ, KlRJ och SlRJ.

Den fortsatta utvecklingen

De särskilda statsanslagen för rationalisering av järnvägarnas betlastning fortsatte till 1946. Aggregat med otillräcklig kapacitet byttes ut mot bättre, med-



Nordströmselevatorn var lik Hässleholmselevatorn till sin grundkonstruktion men betydligt kraftigare dimensionerad. Hårdgörningen av lastplaner hade som synes inte kommit igång på allvar första året, men genomfördes sedan rätt konsekvent.

an de förra (främst Österslövselevatorer) oftast flyttades till nya stationer. Gränsen för den lastning, som motiverade rationalisering kunde därmed sänkas, även om den för Skånes del aldrig tycks ha kommit så lågt som ursprungligen planerade 2 000 ton. Vissa elevatorer var dock så utslitna, att det inte lönade sig att satta upp dem på ny plats. Det gällde exempelvis pionjäranläggningen i Österslöv. Sockernämnden var annars positiv till elevatorer, medan SJ föredrog skopkranar, vilket slog igenom nar det skånska järnvägsnätet efterhand förstatligades under krigsåren.

Utbytet till starkare motorer och ersättandet av handdrivna spel med eldrivna hade som nämnts stor omfattning, liksom att lastplaner och tillfartsvägar hårdgjordes.

Betodlarföreningarna drev på utbyggnaden, medan SJ och framför allt Sockernämnden bromsade. Så småningom bestämdes, att statsanslaget i normalfallet skulle begränsas till 5 kr per ton lastade betor, beräknat i medeltal på en treårsperiod.

1945 kompletterades ett stort antal mekaniska anordningar med en särskild plattform att stå på for provtagaren på en meters höjd over körplanet, men vid en utvärdering bedömdes inte plattformarna som särskilt lyckade.

Avvecklingen

Som bekant avvecklades betlastningen vid skånska järnvägsstationer under 1950-talets förra hälft. Därmed var det också slut med de särskilda betlastningsanordningarna. Det fanns knappast någon alternativ användning for dem. Däremot stod många aggregat kvar under ett antal år, i vissa fall på grund av tvister om vem som skulle betala nedmonteringen.

De mekaniska anordningarna är nu helt borta. Det är synd, att ingen kunde bevaras av de skånska museiföreningarna med tanke på den roll, som de hade spelat i landskapets järnvägstrafik. Av betongbryggorna lär dock någon finnas kvar.

Källor

Bilder, där fotograf ej anges, är hämtade ur källa 4).

1) Riksarkivet, Stockholm:Statens sockernämnd 1940-46.
2) Sveriges Riksdag: Proposition 1940/287 och urtiman 81, 1941/212 och urtiman 70, 1942/70, 1943/188, 1944/1:7.4, 1945/245 och 1946/243.
3) Ulf Fjeld, ”Den svenska sockerindustrin och dess järnvägar”, 1-7, ÖSJ-BLADET nr 1-4/1984 och 1-3/1985.
4) Erik von Friesen, ”Atgärder för att underlätta lastning av sockerbetor vid järnvägsstationer”, Nordisk Järnbanetidskrift nr 4/1941.
5) Roland Hansson, ”Sockerbrukens vagnar”, 1-6, ÖSJ-BLADET nr 2-4/1986, 1-3/1987.
6) Per Holm, ”Den svenska sockerbetsodlingens historiska geografi”, Ymer 1927.
7) Jaris Priedits, ”Sockerbolagets industrispår och lok samt dess föregångare”, Tågposten nr 1 och 2/1982.
8) Josef Svensson, ”De sydskånska privatbanorna och sockerindustrien”, Svensk geografisk årsbok 1934.
9) Britt & Ingemar Tunander, ”Stickspår till sockerbruket”, 1980.

Verkstadsaktiebolaget Mekano tillverkade den mest robusta, men också dyraste, betelevatorn. Den först installerade var denna, som fanns på Lund C, norr om Kung Oskars bro - de gamla skjutsstallarna syns i bakgrunden. Nivåskillnaden mellan lastplan och spår underlättade hanteringen i Lund.

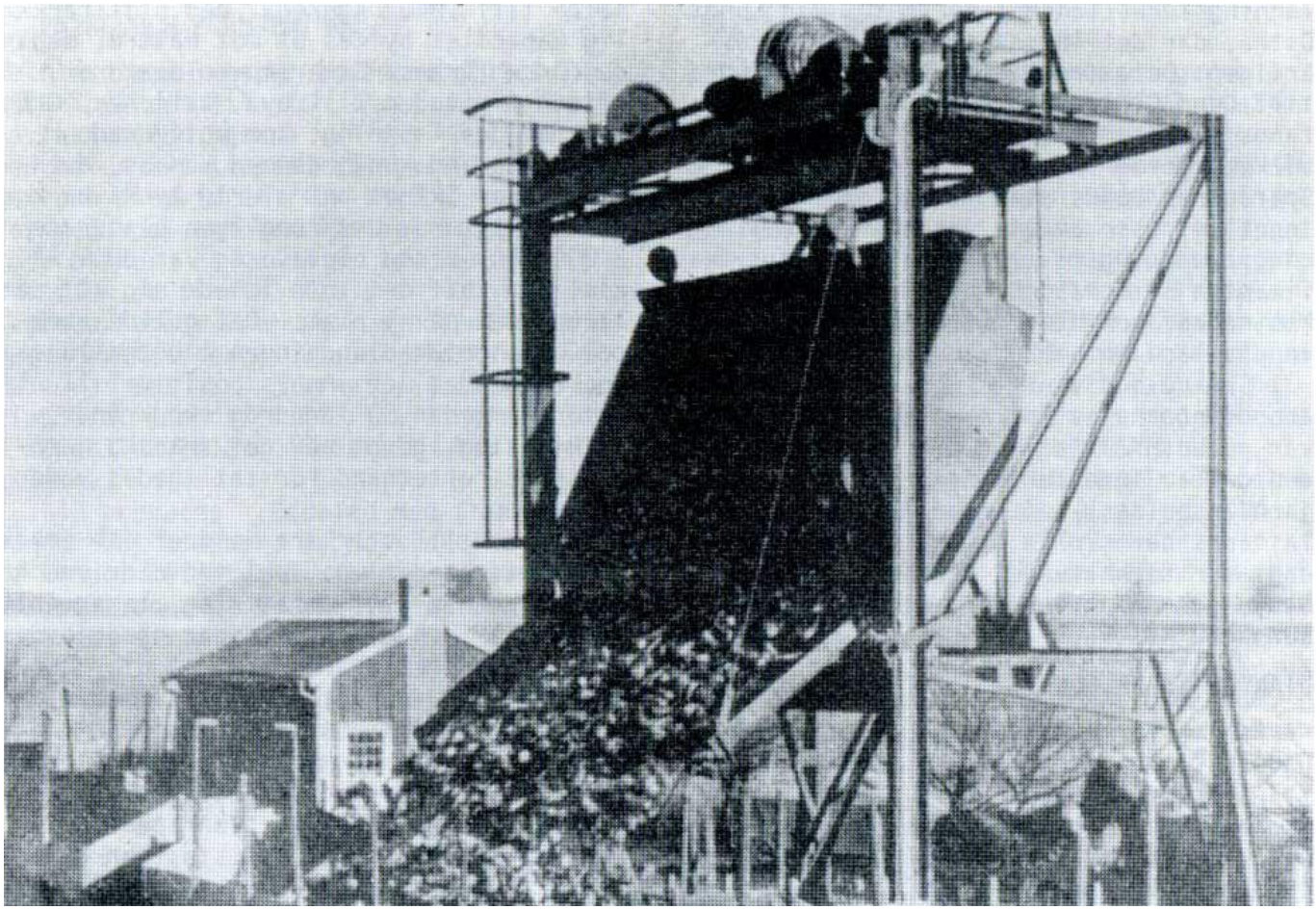
Tabell över mekaniska betlastningsanordningar och bryggor 1945

Uppgifterna härrör i första hand från en sammanställning gjord i tredje SJ-distriktet i april 1945. Kända fakta om betlastningsanordningarnas förändringar 1945-46 har tillagts, liksom om skånska stationer utanför tredje distriktet, om lågkajer som byggts eller förbättrats för särskilda statsmedel och om stationer som erhöll betvåg i samband med mekaniseringen. Un-der 1945-46 skedde ett omfattande utbyte av handdrivna spel mot eldrivna som inte avspeglas i tabellen.

Asterisk anger att betlastarmotorn även drev tippningsanordningen. Märk att förhalningsspel inte behövdes vid de rörliga lastarna.

Förkortningar i tabellen:

B	Brygga av betong, 3,5 m hög.
Gf	Gantoftakran, fast.
Gr	Gantoftakran, rörlig.
Lk	Lågkaj (med statsanslag).
Lp	Landsverkselevator, parallell.
Lpe	Dito med bara en tipplats.
Lv	Landsverkselevator, vinkelrät.
Mp	Mekanoelevator, parallell.
Mv	Mekanoelevator, vinkelrät.
Mvr	Mekanoelevator med rörliga sidor.
Ng	Nordströmselevator, äldre.
Np	Nordströmselevator, parallell.
Nv	Nordströmselevator, vinkelrät.
Sk	Skopkran.
Ö	Österslövselevator.



Den rörliga Landsverkshissen förflyttade sig på räls. Fördelen var, att godsvagnarna inte behövde spelas fram, men konstruktionen var komplicerad och de rörliga aggregaten blev inte så många. Ater undrar vi från vilken station, som bilden kommer.

Station/lastplats	Ton i medeltal 1942-44	Lastanordning	Förhalningsspel	Tippningsanordning	Anmärkning, övrigt
Alstad	12 600	2 Gr	-	el*	
Anderslöv	13 000	Mv	hand	2 el	
Annelöv	3 900	Gf	hand	el*	
Arrie	7 500	B	hand	2 el	
Asmundtorp	7 900	Gf	el	el*	
Barsebäcksby	8 200	Ö	el	2 hand	
Beddinge	9 700	Lp	el	el	Lp 45 utbytt till Mp
Billeberga	11 200	B	2 hand	4 el	
Bjärsjö	5 600	Ng	hand	2 hand	Ng ersatte Lk c.43
Borrby	14 200	Mp	el	2 el	
Borrestad	?	Lk	?	?	+ 40 = 155 cm 41
Bäckaskog	7 000	Lk	?	?	
Charlottenlund	9 900	Ng	hand	2 el	
Dalby	11 500	Mv	el	2 el	Mv 41 utbytt från Ö
Djurslöv	5 400	Ö	hand	2 hand	
Dösjebro	7 600	Gr	-	el*	
Eslöv	13 900	2 Gr	-	el*	
Everöd	5 100	Ö	hand	hand	våg 40, tippbord 41
Fjelie	6 900	B	hand	el	våg från Flädie 40
Fjälkinge	4 000	Lk	? -	?	
Fjärdingslöv	14 700	B	el	2 el	
Flyinge	6 700	Ö	hand	2 hand	våg 40
Flädie	7 700	Mp	el	2 el	
Fosieby	5 100	Sk	el	el*	
Fotevik	?	Lk	?	?	dubbel Lk 40
Gantofta	9 500	Mp	el	2 el	
Gislöv	12 600	Lv	el	2 el	Ö 40 + Ö från Skegrie 41, c.43 utbytta mot Lv
Glemmingebro	18 700	Mp/Ö	el/hand	el/hand	
Grevie	2 500	Gf	hand	el*	
Gyllebo	3 400	Sk	hand	el	
Gårdstånga	9 800	Mv	el	2 el	
Gärds Köpinge	5 000	Ö	hand	hand	tippbord 41
Hammenhög	20 900	Mv/Ö	el/hand	2 hand, 2 el	
Harlösa	?	-	-	-	fick Sk 46
Hedvigsdal	9 700	Mv	hand	2 el	
Hospitalet	9 400	B	hand	4 el	
Hunneberga	?	-	-	-	fick Ö 46
Hurva	5 200	Ö	hand	2 hand	
Håslöv	18 000	2 Ö	2 hand	4 hand	2 Ö utbytt till 2 Sk 46, till-h.Hököpinge resp.Trelleborgs odlare
Häljarp	3 000	Ö	hand	hand	
Höganäs	4 000	Gf	-	el*	
Ingelsträde	7 400	Sk	hand	el*	
Jordholmen	7 200	Sk	hand	el	
Kingelstad	6 200	Ö	hand	2 hand	
Klågerup	11 000	Mp	el	2 el	
Knislinge	4 200	Ö	hand	hand	tippbord 42
Kungshult	5 200	Ö	hand	hand	våg 40, tippbord 41
Kungstorp	7 900	Ö	el	2 hand	Ö 46 utbytt till Sk
Kvidinge	4 100	Gr	-	el*	
Kyrkheddinge	8 100	Ö	el	2 hand	Ö från Dalby 41
Lockarp	5 600	Ö	hand	2 hand	
Lomma	5 800	Gf	hand	el*	våg 40
Lund C	12 100	Mv	el	2 el	våg 40
Lund Ö	8 100	Mv	hand	2 el	
Lunnarp	6 200	Ö	hand	2 hand	våg 40
Löberöd	6 600	Ö	hand	2 hand	
Löddeköpinge	9 400	Mv	el	2 el	
Löderup	17 900	Mp	el	2 el	
Lövestad	?	-	-	-	fick Sk 45
Marieholm	17 000	Mv/Gr	hand	3 el	
Marsvinsholm	9 400	Sk	hand	-	
Mellanköpinge	?	Lk	?	?	

Station/lastplats	Ton i medeltal 1942-44	Lastanordning	Förhalningsspel	Tippningsanordning	Anmärkning, övrigt
Mjöhult	9 700	2 Gr	-	2 el*	
Mörarp	7 600	Np	el	2 el	
Norrvidinge	4 900	Gf	hand	el*	
Nyhamnsläge	2 600	Gf	hand	el*	
Näsbyholm	?	-	-	-	fick Ö 46
Nöbbelöv	3 000	Ö	hand	hand	tippbord 43
Olseröd	2 600	Ö	hand	hand	våg 40, tippbord 43
Ormastorp	3 700	Gf	hand	el*	
Osbyholm	?	-	-	-	fick Sk 45
Oxie	9 500	Mv	hand	2 el	
Påarp	10 000	Mp	el	2 el	
Rydsgård	15 100	Np	el	2 el	tillhör MTJ
Rynge	?	-	-	-	fick Sk 45
Råå	?	Lk	?	?	Lk 120 cm 41
Rödaled	9 200	Ö	hand	2 hand	Tippbord 42, 43
Rögle	5 400	Gf	hand	el*	
Saxtorp	4 100	B	hand	2 el	
Simlinge	7 700	Ö	el	2 hand	
Skabersjö	11 700	Mv	el	2 el	
Skarhult	6 100	Ng	hand	2 hand	Ng 43
Skartofta	3 600	Ö	hand	2 hand	
Skegrie	15 100	Mv	el	2 el	Mv utbytt från Lv 41
Skurup	19 400	Mv	el	2 el	Mv tillhör SSA
Skytts Tommarp	5 200	Ö	el	2 hand	Ö 46 utbytt till Sk
Skytts Vemmerlöv	10 500	Mv	el	2 el	
Slågarp	7 700	Ö	el	2 hand	
Smedstorp	6 800	Ö	el	2 hand	
Snogeröd	5 300	Ö	hand	hand	våg 40
Spannarp	4 700	Ö	hand	2 hand	tippbord 41, Ö 46 utbytt till Sk
Strö	3 900	Ö	hand	hand	tippbord 41
Stureholm	2 900	Gf	hand	el*	
Stångby	8 400	B	hand	2 el	
Stävieby	11 300	Mp/B	el	2 el	
Svalöv	9 500	2 Gr	-	el*	
Svenstorp	8 100	Ö	hand	2 hand	
Säby	?	B	?	?	tillhör SbhJ
Södervidinge	4 000	Gf	hand	-	
Södra Åby	10 200	Lpe	el	el	Lpe utbytt till Sk c.45
Tofthög	10 000	Lpe	el	el	Lpe utbytt till Sk c.45
Tomelilla	8 700	Sk	hand	2 hand	våg 40, Sk 46 utbytt från Ö
Tommarp	11 200	Mvr	hand	2 el	
Trollenäs	11 600	B	Hand	3 el	
Tygelsjö	7 400	Ö	hand	2 hand	
Tågarp	11 300	2 Gr	-	-	
Uppåkra	9 300	Mv	el	2 el	
Vadensjö	5 800	Gf	-	el*	
Vallby	6 700	Ö	hand	2 hand	
Vallkärra	9 100	Gf	hand	-	
Vallåkra	8 300	Nv	el	2 el	
Veberöd	4 400	Sk	hand	el	
Vellinge	16 000	Mp	el	2 el	
Vintrie	14 000	Lp	el	2 el	Lp tillhör SSA
Vittskövle	?	Lk	?	?	Lk + 40 = 260 cm 40
Vollsjö	5 500	-	-	-	fick Sk 46
Västra Klagstorp	6 400	Ö	hand	2 hand	våg 40
Ystad	10 600	Ö	2 hand	2 hand	Ö 46 utbytt till Sk
Åsumtorp	2 900	Ö	hand	hand	tippbord 42
Äsperöd	5 900	Sk	hand	-	våg 41
Äspö	8 600	Ö	el	2 el	Ö utbytt till Nvr c.44
Ödåkra	4 900	Gf	hand	el*	
Önnerup	7 600	Gr	-	-	
Önnestad	5 800	Ö	hand	hand	tippbord 41
Örup	7 500	Ö	hand	2 hand	
Österslöv	3 600	Ö	hand	hand	Ö 39, tippbord 42
Östra Grevie	8 900	Gf	hand	-	
Östratorp	8 600	Ng	hand	2 el	