

Betlastningsanordningar, särskilt skånska - Förhistoria

Publicerat i ÖSJ-bladet 1/1997

Gunnar Sandin

Betlastningsanordningar, särskilt skånska.

Gunnar Sandins intressanta och informativa artikel om betlastningsanordningar [ÖSJ-bladet 4/1996] kan kompletteras med följande notering.

Även Vitaby station var utrustad med betlastare. Denna var en elevator av Österslövsmodellen, som var tillverkad av Hässleholms Mekaniska Verkstad. Placeringen var öster om bangården mitt emot dåvarande Handelsföreningens magasin. Den revs 1952 och 1953 revs våghuset.

Eskil Norlander

Tillvaratagande av betmassa i Mariefred.

Såldes betmassan utan inskränkningar över hela Sverige? Vid städning i godsmagasinet i Mariefred, innan det gjordes om till utställning och kafé, så hittade vi en av de emaljerade skyltarna med texten "Tag vara på betmassan. Å planen spilld betmassa skall ovillkorligen medtagas." Denna sitter numera ut-

anpå huset... När besökare frågar om denna, brukar jag svara att det knappast odlades några betor så här långt norrut, men däremot användes betmassan som kreatursfoder lite varstans. Är detta riktigt? Dock måste betodlarlänen själva ha tagit hand om merparten av massan, särskilt i Skåne med sin stora husdjurskötsel.

Ur tågtrafiksynpunkt gjorde det kanske inte så stor skillnad om betvagnarna drogs långa sträckor med returfrakt eller inte - en mycket stor del av massan var väl inte klar för avsalu förrän själva kampanjen var slut... Gick betmassa alltid i öppna vagnar förr i världen?

Kurt Möller

Svar: Beträffande betmassan såg jag i en artikel i Järnvägs-Teknik från 1952, att för Skånes del 99,99 procent av den 1948 hade transporterats högst 145 km. Eftersom Mariefred låg drygt tjugo mil från närmaste sockerbruk (Linköping) torde det ha varit små mängder betmassa, som letade sig dit.

Gunnar Sandin

Betlastningsanordningar: Efter-text om förarbete.

I ÖSJ-bladet nr 4/96 var redaktören vänlig nog att ge mig utrymme till bidraget "Betlastningsanordningar, särskilt skånska". Det var en lång artikel, men tro inte att ämnet blev uttömt för det. Som så ofta dök det upp nya uppgifter, just när jag hade skickat in mitt manus. Den här gången var det Sven-Erik Olsson som i min hand satte ett par utredningar, som här skall refereras.

Jag har också fått förfrågan från en modellbyggare om fler ritningar till betlastare. Och det är klart, bygger man med skånskt 1940- eller 1950-tal som förebild är det närmast ofrånkomligt med en betbrygga, bandelevator eller bethiss. Den sistnämnda, särskilt dess rörliga variant, är mest invecklad och väl roligast att bygga. Jag skall se vad jag kan hitta nästa gång jag är på Riksarkivet.

Men nu gällde det alltså förhistorien sådan den framgår av Bettransport-



Skylt om tillvaratagande av betmassa, Stångby den 4 januari 1979. Foto Anders Lundquist.

kommittens "Utredning och utlåtande" från maj 1939.

Gunnar Sandin

Bettransportkommittén.

I den förra artikeln berättade jag hur de fyra parterna Sockerbolaget, betodlarna (genom sin förening), de enskilda järnvägarna och SJ efter krigsutbrottet gjorde en utredning som ledde till riksdagsbeslut och en snabb utbyggnad. Att det kunde gå så fort beror nog inte minst på, att de fyra parterna strax innan hade ägnat betydande tanke- möda åt ämnet.

Det var betodlarna som tog initiativet till ett möte i mars 1938. Deras arbetskraftskostnader hade ökat, när lantarbetarna fått både högre lön och kortare arbetstid. Den arbetskrävande betlastningen måste rationaliseras. Men lastbilarna hade börjat ta över. Kunde de lösa problemet genom direkttransport från fältet till bruket? Nej, svarade Sockerbolaget. De allra flesta bruken är helt byggda för järnvägsleverans och kan inte utan stora investeringar ta emot stora mängder landsvägsbetor. Det var järnvägarnas sak att ordna rationaliseringen genom effektiva lastanordningar. Nej, sade järnvägsrepresentanterna, i alla fall inte utan garantier för att odlarna håller sig till järnvägen i fortsättningen.

Trots den inledande oenigheten beslöt man att gå vidare med en gemensam utredning. Ordförande blev landssekreterare Kjäll.

Den rådande situationen.

Bettransportkommittén, som alltså blev utredningens namn, började med att samla in statistik. De skånska järnvägarna hade 1937 transporterat 1,1 miljoner ton betor, drygt hälften av landets samlade betskörd. Dessa betor hade lastats vid hela 273 stationer, men i högst skiftande mängd. Särskilt CHJ/ÖSJ utmärkte sig med många småstationer som lastade under 1000 ton. Medianavståndet från station till bruk var cirka 10 km.

Den vanligaste lastningsmetoden var ännu den primitiva att betlasset körde upp parallellt med järnvägsvagnen och stod på samma nivå, varefter betorna lyftes över med grep - tungt och tidskrävande.

På 18 stationer hade man anlagt ett förhöjt lastplan 400 mm över räls överkant, vilket genast underlättade. På 23 stationer kunde befintliga lastkajer användas. På tre ställen (Lunds renhållningsverk, Svansjö och Vallåkra) fanns privata kajer, som var så höga, att tippning kunde ske direkt i järnvägsvagnen. Och på två platser, Skurup och Vintrie, hade Sockerbolaget försöksvis anlagt elevatorer.

Bryggor eller elevatorer?

Några användbara utländska erfarenheter fann inte utredningen. Vilken teknik skulle då väljas? SJ föreslog lastbryggor, som tänktes 265 cm höga för att gå klara för O-vagnarnas stötar. Problemet var, att de skulle få en total längd av 100 meter på grund av den långa uppfartssträckan, och det skulle på många håll kräva spårutvidgning.

Bandelevatorer hade alltså prövats i Skurup och Vintrie, oklart hur länge men tydligen i ett antal år. De ansågs emellertid otillräckligt utprovade. Ett annat problem var, att de inte utnyttjades fullt ut. De förutsatte att odlarna hade tippvagnar, vilket ännu inte hade slagit igenom, och många odlare var skeptiska, eftersom de misstänkte att elevatoren skulle ge högre smutsprocent och därmed sänka deras ersättning.

Kommittén beslöt därför att praktiskt pröva en billighetslösning med halvhöga kajer och fösning. Ett första försök i Arlov i maj 1938, tydligen med betor som hade blivit över från föregående säsong, utföll så positivt, att man på hösten beslöt om ett utförligare prov. Till provstationer utvaldes Kyrkheddinge, Uppåkra, Vegeholm, Åsumtorp, Önnestad och Östratorp. Till de SJ Orvagnar, som skulle användas i försöket, anskaffades 160 korta sidostötar.



Elevatorlastare vid Glemmingebro station. foto den 9 mars 1964 av Jan-Anders Wihren.

Rätt lyckad lösning.

På de flesta håll utnyttjades befintliga lastkajer. Dessa höjdes till 130-150 cm över räls, och förlängdes med jord och grus eller med sliprar och plank. Lösa lämmar täckte springan mellan kaj och vagn. Horisontalplanet gjordes lutande in mot spåret för att underlätta tippningen.

Den 18 november och 13 december företog utredningen rundresor för att studera lastningen och efterhöra stationspersonalens erfarenheter. På de flesta håll var man försiktigt belåten. Undantaget var Östratorp, där anläggningen var dåligt utnyttjad, därför att odlarna ansåg att fösningen gav hög jordprocent och försämrade ersättning. Störst nytta hade kajerna gjort för de odlare som hade tippvagnar, men också med andra vagn typer hade arbetet underlättats, även om den starka sidolutningen innebar stor påfrestning på de äldre vagnarnas axlar och hjul. Arbetsbesparingen var så stor, att odlarna på flera håll skulle ansöka om att få leveransplanen ändrad till ytterligare ett lass om dagen. Ett allmänt önskemål var högre kajer som skulle underlätta fösningen.

Vagnarna hade oftast förflyttats med spett. I Önnestad hade man provat handspel, men det tog längre tid. I Kyrkheddinge användes tågloket.

Inga pengar.

I sin utvärdering var utredningen tveksam till de studerade elevatorerna. De var för stora och dyra för att komma till allmän användning. Dock skulle det vara intressant att prova en mindre bandelevator.

Huvudalternativet blev därför kajer med en höjd av cirka två meter, vilket skulle möjliggöra en kombination av tippning och fösning. Anläggning av sådana kajer vid de cirka 120 största betstationerna skulle gå på totalt 800 000 kr, vartill kom SJ kostnad med 100 000 kr för byte till kortare vagnstötter.

Med detta resultat vände sig utredningen till Sockerbolaget och bad om anslag. Svaret blev nej, deras pengar behövdes för att modernisera mottagningsanordningarna. Bolaget sköt över ansvaret på järnvägarna, men förklarade samtidigt, att det saknade rätts- och maktmedel för att hindra odlarnas övergång till landsvägstransporter.

En parentes.

När utredningen var klar och presenterades kunde man alltså konstatera, att den hade misslyckats med sin uppgift. Den noterade bara att "problemets lösning givetvis är underkastad utvecklingens lag".

Utvecklingen skulle emellertid bara några månader senare ta en ny oväntad vändning genom den storpolitiska utvecklingen. Krigsutbrottet gjorde, som det beskrevs i förra artikeln, att pengar frigjordes från alla de berörda parterna, men inte minst från staten, och att de anläggningar som nu uppfördes i antal, kapacitet, teknisk sofistikering och kostnad vida överträffade bettransportkommitténs intentioner.

Sedan tog kriget slut och utvecklingen återtog sin "normala" fåra. I början av 1950-talet fann SJ hela järnvägshanteringen av sockerbetor olönsam, och den avvecklades. De rationella betlastningsanordningarna blev en tämligen kort parentes i järnvägshistorien.

Gunnar Sandin



Den efterfrågade stationen med S8-lok och vagnar lastade med sockerbehållare bör kunna vara Tofthög mellan Klagstorp och Skivarp på TRJ, Trelleborg-Rydsgårds Järnväg. Fotot ovan av Tofthögs stationshus på Söderslätt är taget av under-tecknad den 13 januari 1985, cirka 20 år efter att det avsnittet revs. I början av 1990-talet revs huset. Göran Lavesson.