

# Betlastningsanordningar än en gång

Publicerat i ÖSJ-bladet 3/1998

Gunnar Sandin

I ÖSJ-BLADET nr 4/1996 publicerade jag en längre artikel om främst de skånska järnvägsstationernas betlastningsanordningar, och i nr 1/1997 återgav jag uppgifter om deras förhistoria. Flera läsare har glädjande nog hört av sig med kompletterande uppgifter, som publicerats.

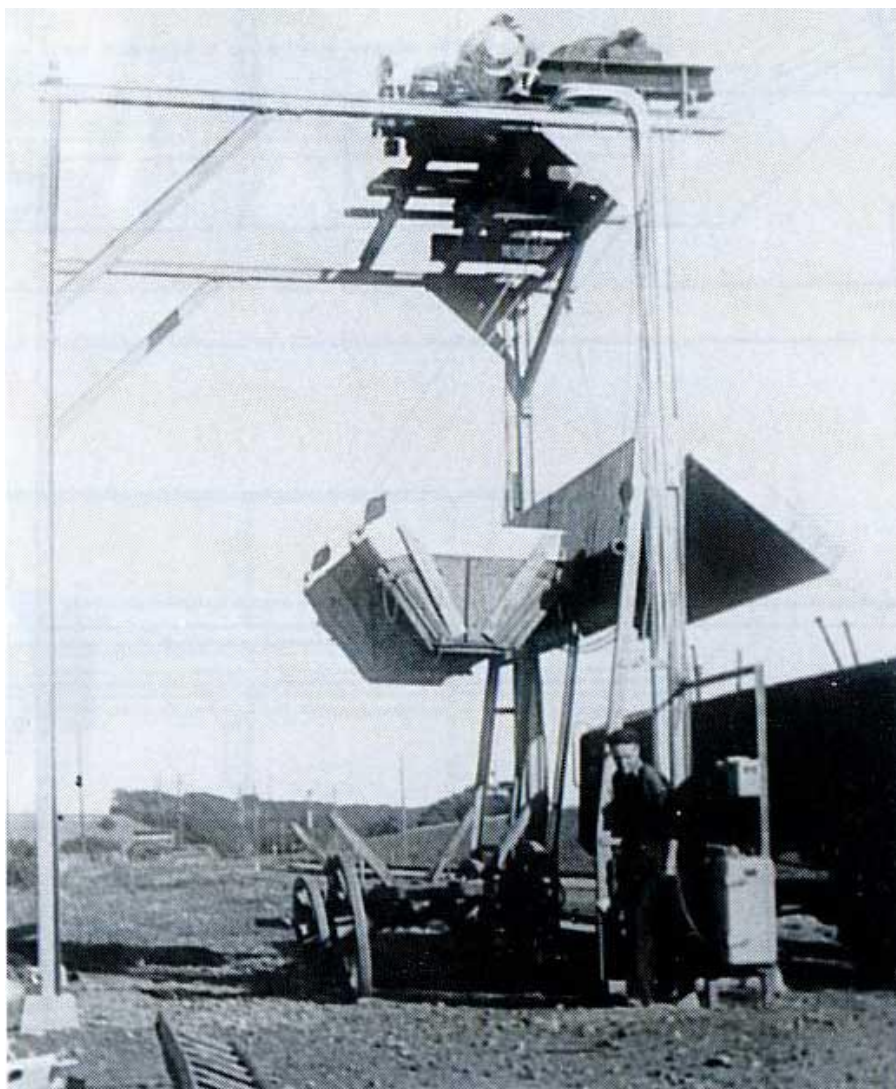
I mitt andra inlägg lovade jag modellbyggarna att försöka få fram ritningar på de mekaniska betlastarna. Löftet uppfylls delvis i detta nummer, där nästa sida visar en elevator av Österslövstyp. Förlagan från SJ Centralarkiv har renritats av Margit Gustafson.

I Centralarkivet hittade jag dessutom en SJ-rapport från mars 1941, som gör det möjligt att utvidga och i någon mån korrigera min historik. Tyvärr kan jag inte tyda författarens namnteckning, så hans identitet förblir tills vidare okänd.

I min första artikel redogjorde jag för de fyra huvudtyperna lastningsbrygga, elevator, fast skopkran och rörlig skopkran. Av elevatorerna hade Österslövs-typen gummiband och den kraftigare Mekanoelevatorn kedjeband. Rapporten har en tabell över medelkostnaden per anläggning.

Brygga	55 000
Österslövselevator	20 000
Mekanoelevatör	26 000
Fast skopkran	17 000
Rörlig skopkran	27 000

Vad bryggorna beträffar noterade jag inte, att det även där fanns två huvudtyper, enkla och dubbla. Från den dubbla, bredare kunde betlass samtidigt tippas i godsvagnar på ömse sidor. I 1940 års kampanj hade Billeberga, Hospitalet och Saxtorp dubbelbrygga, Arrie, Fjelie, Stångby och Trollenäs enkelbryggs. Senare tillkom Säby, vars

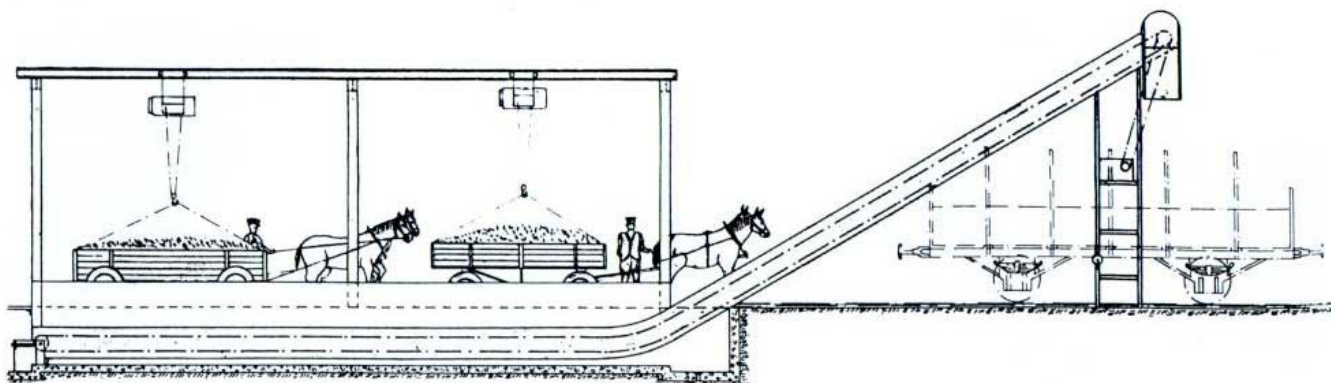


Det ursprungligen tänkta sättet att använda Gantoftaelevatören. Fotot i SJ-rapporten tycks vara taget i Gantofta av slutningen i bakgrunden att döma.

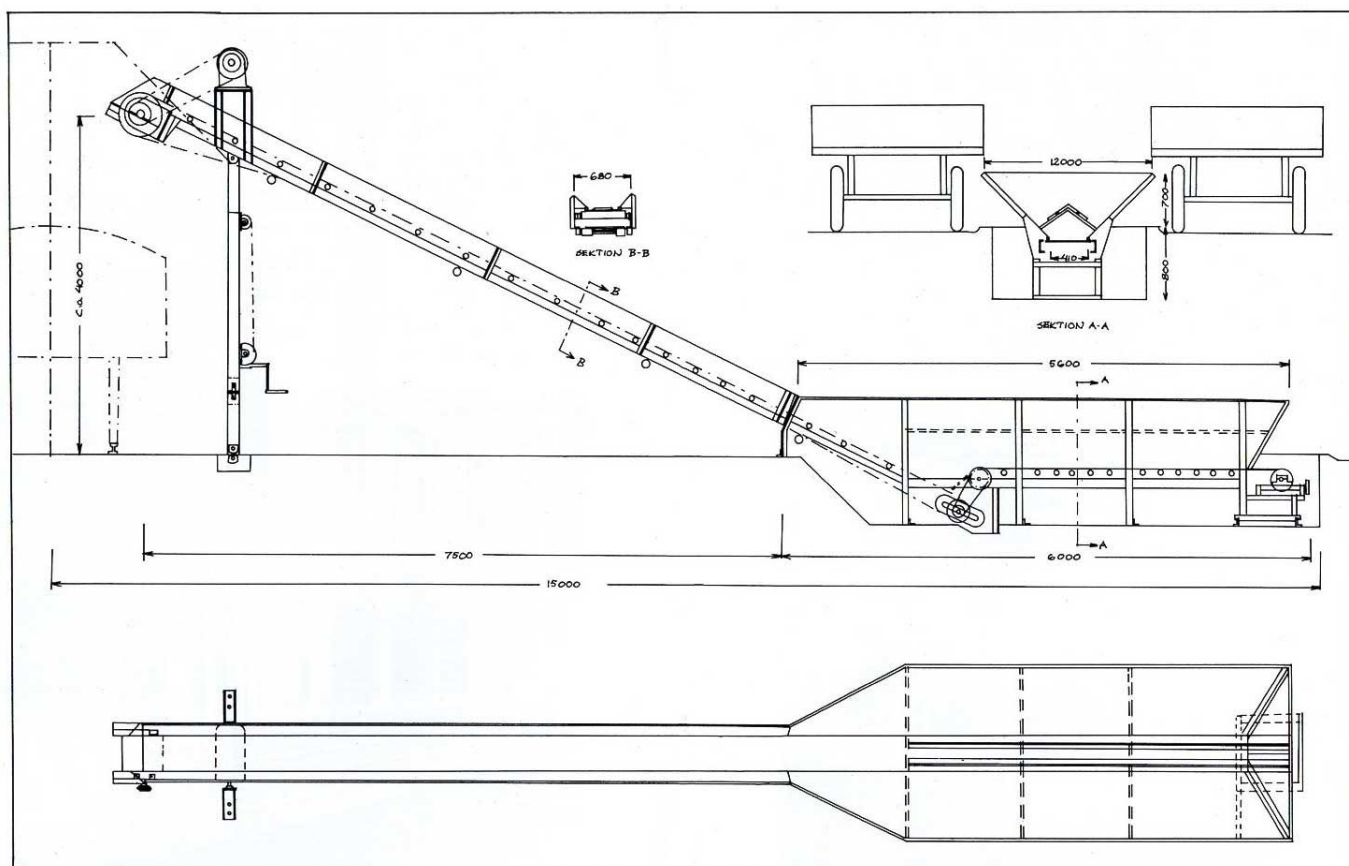
utseende är mig obekant. I tabellen i nr 4/1996 står "B" för betongbrygga, men lastbryggan i Fjelie utfördes av kasserade räler och plank, och det är tvivelaktigt att den omgående skulle ha blivit ombyggd. Är det någon som vet?

Noteras bör också, att bryggorna inte var symmetriska. Uppfarten hade en

lutning av 1:20, medan nerfarten kunde göras dubbelt brant, och därför billigare. Men betodlarna i verkliga slättrakter ville ha ännu flackare uppfarter. Deras lass mötte små lutningar på vägen till stationen, och bryggan bestämde därför hur mycket betor, som kunde lastas. Transportörerna ställdes parallellt



Principritning av parallellställd Mekanoelevatör, hämtad ur en reklambroschyr utgiven av AB Mekano i Helsingborg.



Ritning på elevator av Österslövstyp, ritad av Margit Gustafson.

eller vinkelrätt mot lastspåret, helst det senare om utrymme (minst 25 m) fanns. Tanken var, att två betlass i så fall kunde tömmas samtidigt i tråget från varsin sida, men i praktiken klarade Österslövstypens gummiband inte av en sådan anhopning. Den robustare Mekano-elevatoren med dess starkare motor hade betydligt större kapacitet och tillgänglighet.

Skopkranarna kallades också Gantoftakranar efter den första användningsplatsen, men skopan var faktiskt sekundär.

Konstruktörens ursprungliga avsikt var, att själva hästlasset skulle hissas upp i kranen och tippas. Odlarna menade dock, att deras vagnar inte skulle tåla denna hårda hantering, och alla hade inte heller s.k. bolstervagnar. Den något tidskrävande lösningen blev därför, att hästlasset först tömdes i en skopa.

Rörliga kranar, som åkte på ett eget spår, var av naturliga skäl därför dyrare och hade inte större kapacitet än de fasta, utan var en lösning som tillgreps, när lastspåret inte hade den längd, som

krävdes om vagnarna skulle spelas förbi en fast lastanordning.

Jag inledde min första artikel med påpekandet, att många aspekter av järnvägarnas bettransporter redan har behandlats av olika författare. Kvar står behovet av ett arbete, som sammanför alla dessa rön till en helhet, boken "Sockret tar tåget". Författandet skulle visserligen kräva många timmars jobb i Sockerbolagets arkiv och i SJ Centralarkiv, men läsvärdet kunde bli stort även utanför järnvägshobbyn.