

Socketbolagets mekaniska betlastare

Publicerat i ÖSJ-bladet 1/2002

Gunnar Sandin

I ÖSJ-bladet 4/1996 hade jag en lång artikel om de anordningar, lastbryggor och mekaniska lastare, som under andra världskriget inte minst i Skåne installerades för att rationalisera ett arbetskrävande moment i hanteringen av sockerbetor. De många bryggorna och elevatorerna blev dock inte långlivade. I början av 1950-talet avvecklades de jämvägsburna bettransporterna - för att sent återkomma, i mycket reducerad form.

Lastanordningarna ägdes i regel av SJ respektive de privata järnvägsbolagen (och spårvägen i Helsingborg), även om staten och betodlarna bidrog till finansieringen. Men två undantag anges i den tabell över skånska betlastanordningar som fanns med i min artikel. Det var Skurup och Vintrie där Socketbolaget SSA sen tidigare ägde mekaniska betlastare. (SSA:s stora bidrag till 1940-talets utbyggnad var annars att anlägga ett antal nya vågstationer.)

Om de tidiga SSA-betlastarna visste jag inget närmare när jag skrev artikeln. Nu vet jag något mer, tack vare artiklar i några artiklar i "Dirigentföreningens förhandlingar". Dirigentföreningen handlade inte om musik utan stod för en sammanslutning av Socketbolagets platschefer, och de tryckta protokollen från deras årliga sammankomster innehåller mycket av intresse.

Att Sverige var sent ute med rationalisering av betlastningen framgår av en utförlig artikel i 1921 års Förhandlingar om lastnings- och transportanordningar i USA, skriven av en SSA-ingenjör som varit på studieresa. Han beskriver ett halvduzin typer av mekaniska lastare, både stationära och mobila, och ger intrycket att mekaniseringen har kommit mycket långt. De amerikanska järnvägsvagnarna för betor skiljer sig också starkt från de svenska. Det är mestadels boggivagnar med bottentömning som lastar cirka 50 ton.

Liksom i Sverige är det lantbrukarnas sak att forsla betorna till vågstationerna vid bruk och järnvägar. Men medan de svenska odlarna även ansvarar för betlastningen, sköter i USA sockerbruken den uppgiften. Därmed har de ett starkt intresse av att rationalisera hanteringen. De ser också till att rengöra betorna före transporten, medan i Sverige den väs-

entliga frånskiljningen av jord sker först vid bruken.

Denna annorlunda ansvarsfördelning är säkert huvudorsaken till den svenska eftersläpningen. Men Socketbolaget hade ändå ett intresse av att hela produktionskedjan rationaliserades, det visar inte minst deras omfattande odlingsförsök.

Vi vet tills vidare inte närmare hur diskussionerna gick, men vid 1920-talets slut var tiden tydligen mogen att skaffa egna erfarenheter av mekanisk betlastning. Socketbolaget anskaffade två egna lastare att ställas upp på järnvägsstationer. Det arrenderade ju redan mark på många järnvägsstationer för sina betvågar och bettvättar - det var betproven inte hela lassen, som tvättades. Valet föll alltså på Skurup som sorterade under Svedala sockerbruk och Vintrie vars betor gick till Hököpinge. I Skurup hade MYJ beslutat att flytta godsbangården åt väster för att ge den mer utrymme och skapa möjlighet för den plankorsning vid stationen som den växande vägtrafiken länge hade krävt. Både Skurup och Vintrie var stora betlastningsstationer. Jag har bara ofullständiga siffror för slutet av 1920-talet men cirka femton år senare, då betodlingen var allmänt mer omfattande, låg Skurup tvåa i Skåne (efter Hammehög) med sina 19 000 ton medan Vintrie lastade 14 000.

Betlastarna anges vara konstruerade enligt system Rienk som i alla väsentliga delar sågs likna Sugar Machinerys apparat, en av dem som beskrevs i 1921 års rapport. Ritningarna kom också från USA och hade modifierats för svenska förhållanden av ingenjörfirman Nils Weibull som mycket ofta anlätades av SSA. Själva maskineriet byggdes av F.P. Krügers mekaniska verkstad i Malmö. Lastarens mest karaktäristiska element var det stora hjulet som lyfte upp betorna till ett transportband och en ränna, varifrån de tömdes i järnvägsvagnarna. Liknande bethjul, ofta större, var välkända i sockerindustrin eftersom de vid många bruk användes för att lyfta upp betor ur svämmorna.

Betlastaren i Vintrie skulle iordningställas inför kampanjen 1928. Men starten gick inte smärtfritt. För det första begärde Malmö Stads Elektricitetsverk så

hög anslutnings- och årsavgift att SSA i stället anskaffade en 28 hästkrafters fotogenmotor. En nackdel med den var att maskinsköturen fick börja arbetsdagen en halvtimme tidigare för att starta och värma upp motorn. Leveransen och montaget blev sedan försenade så att lastaren inte kunde börja arbeta förrän ett par veckor in i kampanjen.

Rensverket var nästa problem. Så länge det var torrt fungerade det fint, men sen kom regnet och "uppfodringsverket och rensverket blevo fullständigt nedsmorda av jord och lera", berättar den första årsrapporten.

Jord och lera hade länge skapat en inbyggd konflikt mellan odlarna och Socketbolaget. Det senare ville föreståeligt nog bara betala för betor, varför prov togs på och smutsprocenten fastställdes för betlassen. En procent hit eller dit betydde en hel del pengar. I USA övertog alltså sockerbruken ansvaret för betorna redan på järnvägsstationen, men med det svenska systemet skulle jordhalten i princip fastställas för varje lass. Betlastaren fick därför förses med en särskild provlåda, placerad efter rensverket. Det visade sej emellertid att jordklumpar från de betor som passerade direkt till järnvägsvagnen ramlade ner i provlådan, varvid smutsprocenten blev för hög.

Framför allt oklarheterna kring smutsprocenten men också en mängd driftsavbrott irriterade odlarna. Det uppvägs inte av apparatens förtjänster när den väl fungerade, främst att uppfodringen gick så snabbt - ett lass förpassades till järnvägsvagnen på cirka 90 sekunder. Till slut bojkottade nästan alla leverantörer i Vintrie betlastaren.

Betlastaren i Skurup blev ännu mer försenad, inte minst därför att man utnyttjade erfarenheterna från Vintrie och genast vidtog förändringar i konstruktionen. Odlarnas förtroende för provtagningen förbättrades därmed. Men att provtagningen blev objektivt bättre hade också sina sidor. Enligt SSA fanns det "mindre samvetsömna" odlare som ville ha möjlighet att småfuska med smutsprocenten och av det skälet avstod från att utnyttja betlastaren. En annan bromsande faktor var att den förutsatte att odlarna använde tippbara

vagnar, något som alla inte hade ännu. I 1929 års kampanj, sedan provtagningsprocedurerna hade förbättrats, var det 38 procent av betorna i Vintrie som lastades med hjälp av bethjulet. Det var dock inte nog för att bryta besvikelsen hos SSA. Betlastarna hade kostat cirka 35 000 kr stycket vilket var mycket och även underhållskostnaderna var betydande. Därför blev det inga fler omedelbara anskaffningar utan den traditionella handlastningen fortsatte att dominera.

I anslutning till en rationaliseringsutredning i slutet av 1930-talet (refererad i ÖSJ-bladet 1997/1) besökte utredarna Skurup och Vintrie under 1938 års kampanj. I Vintrie hade nu den betmängd som passade betlastaren ökat till 75 procent. I Skurup fortsatte däremot en

majoritet av odlarna att handlasta. Det noterades att ett fyra tons lass tömdes på lika många minuter, men sedan tog det ytterligare tid tills jorden hade fransållats och återlastats i odlarnas vagnar.

Exakt hur gamla Rienklastarna i Skurup och Vintrie blev är tills vidare okänt, men de tycks båda ha bytts ut i början av 1940-talet. Skurup fick en Mekano-elevator och Vintrie en skopkran av Landsverkstyp. Även dessa nya betlastare tycks dock ha ägts av SSA medan övriga mekaniska apparater ägdes av järnvägarna.

Det kan avslutningsvis nämnas att SSA i Kävlinge provade en rörlig (hjulmonterad) betlastare 1938 och att Jordbergas spårgående ångkran av fabrikat Ardelt tidigare gjorde flykter för betlastning till

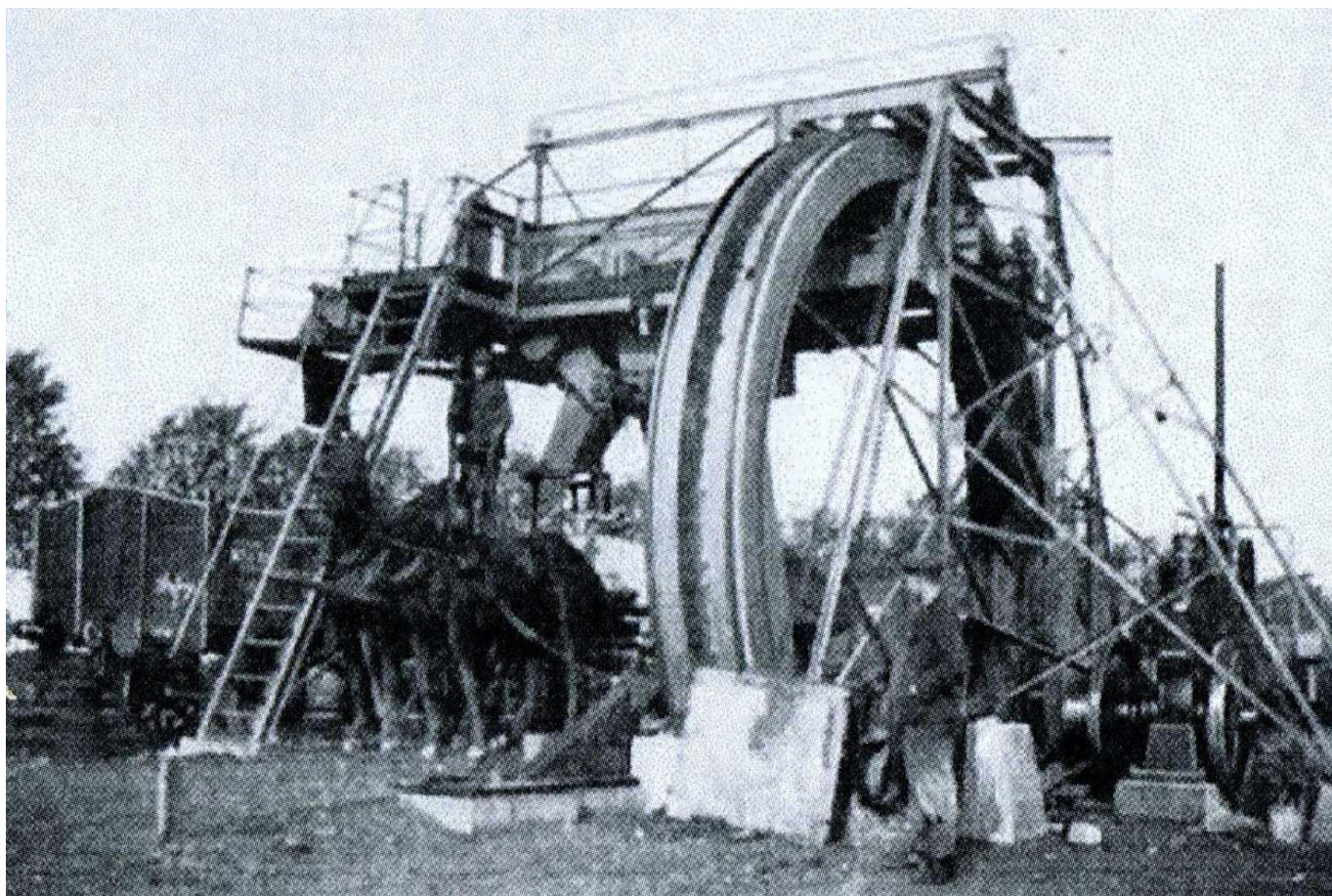
bland annat Östratorp. Om detta hoppas jag kunna berätta i ett annat sammanhang.

Källor

Ingvar Andersson, Skurup, personligt meddelande via Per-Åke Albertsson. Oskar Magnusson, "Nyheter inom den amerikanska sockerindustrin",

Dirigentföreningens förhandlingar 1921. "Meddelanden om resultaten av förändringar och nyanskaffningar ...", Dirigentföreningens förhandlingar 1929 och 1930.

Utredning och utlåtande rörande förbättrade anordningar för lastning av sockerbetor vid järnvägsstationerna avgivet av den av betodlarna, sockerbolaget och järnvägarna tillsatta Bettransportkommittén, 1939.



Gemensam bildtext för fotona ovan och på nästa sida:

Den mekaniska betlastaren av typ Rienk i Vintrie ur två något olika vinklar. Till höger fotogenmotorn som drev anläggningen. Det lilla huset i den undre bildens kant torde av skorstenen att döma vara till för tvättning av betprov. De båda hästarna framför tippvagnen verkar oberörda av larmet. Vagnflaket tippas med ett spel som är fästat i lastapparaten. Ur Dirigentföreningens förhandlingar 1929.

