

# Skånska betvågar och vågstationer

JAG HAR I SKILDA SAMMANHANG, här i Skånska Järnvägar men också i andra publikationer, skrivit om den svenska järnvägens sockerrelaterade transporter. Det är ett stort ämne som förtjänar en utförlig sammanfattande framställning. Om jag själv blir i stånd att producera en sådan återstår att se. Tills vidare fortsätter jag att behandla relationen tåg kontra socker i flagor, bitar och korn. Denna artikel är en sådan sockerbit.

## Lite terminologi

För att odlaren skulle få rätt betalning måste hans sockerbetor vägas. Vågar fanns av skilda slag, alltefter funktion och placering.

Man skilde för det första mellan *direktleverade betor* och *vågbetor*. ”Direkt” innebar i detta sammanhang på plats i sockerbruket eller saftstationen. Om leveransen skedde på väg (efter häst eller – på Gotland och Öland – oxe, per lastbil eller traktor) talade man om *axelbetor* som vägdes på en *körvåg* vid fabriken. Handlade det däremot om betor som kom direkt på godståg (*järnvägsbetor*) skulle de vägas på sockerbrukets/saftstationens *järnvägsvåg*, som ju även användes för annat gods.

Vågarna vid fabriken hade internt inom sockerbolaget beteckningen *innevågar*. Vägde man

## Sockerbruk och saftstationer

Nedläggningsår efter järnvägsepoken anges inte

Arlöv (A)	1869–1948
Eslöv (E)	1894–1939
Gärnsås (Gs)	1921–
Hasslarp	1896–
Helsingborg (Hg)	1890–1947
Hököpinge (Hö)	1892–
Jordberga (J)	1891–
Karlshamn (Kn)	1895–
Karpalund (Kd)	1894–
Klågerup (Kl)	1894–1919
Kävlinge (Ke)	1891–
Köpingebro (Kö)	1894–
Mörbylånga (M)	1908–
Skivarp (Sk)	1901–
Staffanstorps (St)	1885–
Svedala (Sv)	1894–1947
Säbyholm (Sä)	1883–
Teckomatorp (Tp)	1894–
Trelleborg (Tg)	1887–
Ängelholm (Ä)	1892–
Örtofta (Ö)	1890–

## Bansignaturer

Aktuell signatur det år som (första) vågen etablerades

BLHJ	Bjärred–Lund–Harlösa järnväg
BKB	Blekinge kustbanor
BÖJ	Böringe–Östratorps järnväg
CHJ	Kristianstad–Hässleholms järnväg



*Kongsmarken var en av MGJ-stationerna med betvåg, men det förekom även linjelastning på banan. Vågshuset är troligen uppfört efter en standardritning från Rössels. Foto Anders Lundquist (AL) den 8 juni 1990, dagen före husets rivning.*

Veberöd fick våg 1940. Som synes samma modell som i Kongsmarken men med tillfogad murstock. Vågmekanismen fanns kvar vid fototillfället den 6 april 1986. AL.



betorna på särskilda vågstationer talades följaktligen om *utevågar*. Även av utevågar fanns det två slag. De allra flesta hade etablerats i anslutning till järnvägsstationer, men det existerade också ett antal *sjövägar*, mest vid kusten men också ett par utmed Rönne å.

Slutligen fanns det vid några järnvägsstationer utöver körvågarna även *spårvägar*, vilket vi återkommer till. Och utöver vad vi kan kalla "bolagsvägar" förekom det betvågar med annan ägare.

### Nationell och internationell import

Artikeln är i princip en kommenterad lista över Skånes (socker)vågstationer genom tiderna. Det är inte säkert att jag har fått med alla. Eftersom det är en ren uppräkningslista med angivande endast av järnvägens signatur saknas det många väsentliga uppgifter såsom start- och nedläggningsår inklusive eventuella uppehåll, antal vågar (en station kunde ha upp till tre), bärkraft, eventuella lastanordningar och målpunkt för betorna. Vad det senare beträffar var brukens upptagningsområden relativt fasta under större delen av epoken, men både i början och slutet var gränserna mera flytande.

Listan omfattar bara Skåne. Det bör emellertid noteras att inte bara sjöbetor lämnade landskapet. Betorna på vågstationerna utmed gamla SCJ gick normalt till Karlshamn på grund av banans ursprungliga spårvidd. "Normalt" – det finns uppgifter om betor som fraktades från Bäckaskog till Karpalund vilket förutsatte



CTJ	Simrishamn–Tomelilla järnväg
EKJ	Ängelholm–Klippans järnväg
HFSJ	Vellinge–Skanör–Falsterbo järnväg
HHJ	Helsingborg–Hässleholms järnväg
HKJ	Hästveda–Karpalunds järnväg
HMöJ	Höganäs–Mölle järnväg
HRRJ	Helsingborg–Råå–Ramlösa järnväg
KEJ	Klippan–Eslövs järnväg
KIJ	Kristianstad–Immelns järnväg
KjBJ	Kävlinge–Barsebäcks järnväg
LaKJ	Landskrona–Kävlinge järnväg
LEJ	Landskrona–Ängelholms järnväg
LKJ	Lund–Kävlinge järnväg
LKSJ	Landskrona–Kävlinge–Sjöbo järnväg
LTJ	Lund–Trelleborgs järnväg
L&HJ	Landskrona & Helsingborgs järnvägar
MBJ	Malmö–Billesholms järnväg
MKontJ	Malmö–Kontinentens järnväg
MLJ	Malmö–Limhamns järnväg
MSJ	Malmö–Simrishamns järnväg
MTJ	Malmö–Trelleborgs järnväg
MYJ	Malmö–Ystads järnväg
MöToJ	Malmö–Tomelilla järnväg



*När Helsingborgs sockerbruk lades ner 1947 anlades som kompensation för de odlare som hade direktleveranser dit betvågar bland annat i Ramlösa-brunn. En rymlig och gedigen byggnad. Märk provtagarbryggan. Sockermusset Arlöv.*

omlastning i Kristianstad. Att betor från en vägstationen omdirigerades till ett nytt sockerbruk var inte problemfritt. Sockerhalten var en viktig parameter för ersättningen men den bestämdes länge efter medeltalet för ett bruk, och det lokala vädret och därmed skördeutfallet kunde variera något mellan olika upptagningsområden.

Framför allt mottog skånska sockerfabriker betor från andra landskaps vägstationer. Sedan sockerbruket i Genevad lagts ner 1931 transporterades de halländska betorna till Ängelholm och senare Hasslarp. Västergötland hade till 1949 ett sockerbruk i Lidköping, men sedan det avvecklats inrättades vägstationer i Vara och Håkantorp varifrån det gick betor till skånska bruk.

Under en period efter andra världskriget importerades rätt mycket betor från Danmark (främst Bornholm och Själland), och så sent som 2005 fraktades Ölandsbetor till sockerbruket i Örtofta, med tåg på sträckan Kalmar–Eslöv. Men i de fallen passerades ingen vägstation.

### Vagnvågar

Sockerbrukens äldsta vagnvågar hade en bärkraft av 30 ton. Det var ursprungligen till helt övervägande del I-vagnar som användes för frakt av betor. En I3-vagn med broms och föreskriven maxlast vägde drygt 24 ton, men överlast förekom inte sällan så marginalen kunde behövas. Och den

ShbJ	Säbyholms järnväg
SCJ	Sölvesborg–Kristianstads järnväg
SHJ	Skåne–Hallands järnväg
SSB	Södra stambanan
SSJ	Skåne–Smålands järnväg
TRJ	Trelleborg–Rydsgårds järnväg
Vkb	Västkustbanan
YBJ	Ystad–Brösarps järnväg
YEJ	Ystad–Eslövs järnväg
YGStOJ	Ystad–Gärnsås–St Olofs järnväg
ÖSJ	Östra Skånes järnvägar

Station/lastplats	Järnväg	Bruk	Ton 1947
Alstad	LTJ	Sv, Tg -48	8 700
Anderslöv	MYJ	J	8 200
Annelöv	LaKJ	Ke, Sä -47	3 300
Arrie	MKontJ	A, Tg -49	6 000
Askeröd	YEJ	Ö	1 200
Asmundtorp	L&HJ	Tp	6 300
Bara	MGJ	Kl, A -20	3 000
Barsebäcksby	KjBJ	Ke	9 200
Bedinge	TRJ	J	7 400
Billeberga	L&HJ	Tp	9 900
Bjuv	HHJ	Ä/Hg, Ha -47	2 100
Bjärsjö	MSJ	Gs	5 500
Borrby (2)	YGJ	Gs	10 500
Bäckaskog	BKB	Kn	5 300
Böringe	MYJ	Sv, J -48	1 000
Charlottenlund	MYJ	Sk	5 300
Dalby	MSJ	St	8 700
Djurslöv	MSJ	St	3 300
Dösjebro	LaKJ	Ke, Ö -47	7 600

blev otillräcklig vid de lastdrygare NN/O-vagnar som SJ föredrog för ändamålet, och sockerbolaget övergick successivt till 40-tonsvagnar.

Den inkommande, lastade vagnen vägdes liksom den utgående och tomma för att taran skulle fastställas. Det visade sej efterhand att vägningsresultatet påverkades av yttre faktorer, och i början av 1930-talet genomfördes en provvägning av över 20 000 vagnar. Att väga vagnen med sträckta koppel gick snabbast men gav också störst felutslag genom att lok eller andra vagnar hängde i kopplet så att den registrerade vikten blev större än den verkliga. Värsta problemet var när vagnsättet stod i lutning, vilket ledde till att vägsparan byggdes om på någa ställen, bland annat i Kävlinge.

Bruken behöll ofta den äldre vägen sedan en ny och kapacitetsstarkare anskaffats. Den förra kunde användas för vägning av tomvagnar.

### Varför utevägar?

En uteväg innebar en betydande kostnad för sockerbolaget, i anskaffning men framför allt i drift. Under den två till tre månader långa kampanjen skulle den bemannas med upp till ett halvdussin personer.

Att ett omfattande system med utevägar likväl byggdes upp i Sverige (det tycks inte ha haft någon egentlig motsvarighet i andra betodlande länder) sägs ha berott på att de behövdes för att stimulera odlingen. För många odlare innebar de nämligen betydande fördelar. Sockerbetor var en arbetskrävande gröda, framför allt vid gallring och upp-tagning. På stora gårdar hyrdes arbetskraft men på småbruken fanns i regel familjemedlemmar att tillgå vilket innebar att de hade ekonomiska fördelar jämfört med de större enheterna. Godsen som kunde skicka karavaner av betskjutsar till en station kunde fylla många vagnar, och på en typisk godsstation som Näsbyholm var betvägen nedlagd under en period mellan världskrigen. Men för en lantbrukare som hade en enda häst tog det tid att fylla en egen vagn, och därmed blev vagnhyran högre. Med vägar gick vagnom-sättningen snabbare och färre vagnar krävdes, vilket järnvägsbolaget tjänade på men kanske framför allt sockerbolaget, eftersom det brukade få anskaffa de extravagnar som inte hade särskilt mycket att göra utanför kampanjerna, även om

Ekeby	Vkb	Sä	2 100
Eslöv	SSB	Ö	12 500
Everöd	ÖSJ	Kd	4 600
Fjelie	BLHJ	A, Ke -49	6 500
Fjälkinge	BKB	Kn	3 500
Fjärdingslöv	LTJ	Sv/Tg	9 600
Flyinge	LKSJ	Ö	6 100
Flädie (2)	Vkb	A, Ke -49	6 300
Fosieby	MKontJ	Tg	5 200
Fotevik	HSFJ	Hö	
Förslövsholm	SHJ	Ä	1 300
Gantofta	L&HJ	Hg, Te -48	9 900
Gislöv	TRJ	Tg	9 100
Glemmingebro (2)	YGJ	Kö	14 600
Grevie	SHJ	Ä	2 100
Gualöv	SCJ	Kn	
Gyhult	SHJ	Ha	
Gyllebo	YGStOJ	Gs	1 600
Gårdstånga	LKSJ	Ö	9 500
Gärds Köpinge	ÖSJ	Kd	7 500
Gärds Lyngby	ÖSJ	Kd	
Hammenhög	YGJ	Kö, Gs -21	18 000
Harlösa	LKSJ	St	2 800
Heagård	LEJ	Ä	1 400
Hedvigsdal	YGJ	Kö	8 600
Helsingborg	L&HJ	Ha	5 500
Hindby	MYJ	A	
Hohög	MGJ	Kl, A -20	
Hunneberga	LKSJ	Ö	3 400
Hurva	YEJ	E, Ö -40	4 900
Hyllinge	småbana	Ä	
Håslöv	MTJ	Hö/Tg	11 600
Häljarp	LaKJ	Sä	3 600
Höganäs	Vkb	Ha	2 600
Höganäs nedre	Vkb	Ha	
Höganäs övre	Vkb	Ha	
Höjebro	LTJ	St	4 800
Hönsinge	BÖJ	J	
Hörby	ÖSJ	Kd	
Ingelstråde	SHJ	Ha	5 800
Jordholmen	MKontJ	A, Tg -49	6 000
Järrestad	MSJ	Gs	1 900
Kattarp	SHJ	Ha/Ä	
Kingelstad	Vkb	Sä	7 100
Klasaröd	YEJ	Kö	2 800
Klippan	HHJ	Ha	900
Klågerup	LTJ	St	7 900
Knislinge	HKJ	Kd	4 100
Kongsmarken	MGJ	Kl, St -20	
Kulladal	MTJ	Hö	600
Kungshult	YEJ	Ö	4 100
Kungstorp	HSFJ	Hö	7 200
Kvarnby	MGJ	Kl, A -08	2 700
Kvidinge	HHJ	Hg, Ä -47	3 000

de var inregistrerade på ett järnvägsbolag. Och fler vagnar fordrade längre bangårdsspår.

### Ett fast bestånd

Det hände att betvägar blev nedlagda när beläggningen minskade men beståndet var under lång tid tämligen konstant. Men när folkhushållet behövde mer socker under andra världskriget fick SSA i samband med en flerpartsuppställning åta sig att upprätta vägar i odlingsområdets periferi. För de skånska järnvägarnas del innebar det nya vägstationer utmed bland annat KEJ, MSJ och YEJ.

Betvägen i Fjellie öppnades och den på Lund Ö återöppnades sedan den allmänna trafiken upphört på BLHJ.

På stationen i Håslöv fanns av ålder en ”Hököpingeväg” och en ”Trelleborgsväg”. Det handlade inte om någon konkurrens eftersom vägarna hade specifika odlare knutna till sej och båda bruken tillhörde SSA. Annorlunda var det när det odlarägda bruket Lyckåker försökte sticka upp och upprättade vägar på ett stort antal nordvästskånska järnvägsstationer där Helsingborg eller Ängelholm redan hade väg. Lyckåker övertogs ju av sockerbolaget Union redan efter en kampanj (och bytte namn till Hasslarp) och vägarna följde med, men den nya ägaren behöll dem under lång tid. Därmed hade de stationerna två betvägar.

### Spårvägar och sjövägar

Och i undantagsfall tre.

Mycket på grund av systemet med utevägar fick Sverige och Skåne få motsvarigheter till Danmarks ”roebaner”. Helsingborgsbruken anlade emellertid några sådana till storgårdar som man ägde eller arrenderade. Mest känd är lokbanan från Sireköpinge (som hade betväg) till stationen i Tågarp, men andra 600 mm lokbanor gick till Rögle och Vittskövle, och hästbanor anslöt till stationerna Stureholm, Vejbylät och Västraby. På de ställena fanns de ovannämnda särskilda spårvägarna.

Sjövägarna ingick i samma leveranssystem men hade inte med järnväg att göra utan de vägda betorna lastades i skuta eller pråm. De på östkusten skickade från början betorna till Karlshamn och i något fall till Mörbylånga. Men åtminstone i fallet med Simrishamns hamn skedde en omläggning

Kyrkheddinge	MöToJ	St	8 100
Kärreberga	HHJ	Hg, Ä -47	1 500
Kävlinge	Vkb	A	
Limhamn	MLJ	A	
Lockarp	MKontJ	A	4 100
Lomma	Vkb	A	4 100
Lund C	SSB	A, Ö -49	8 400
Lund Ö	BLHJ	A, St -48	7 000
Lunnarp	MSJ	Gs	4 500
Löberöd	YGJ	Kö	15 000
Lövestad	YEJ	Kö	3 800
Malmö C	SSB	A	
Marieholm	L&HJ	Ö, Tp -49	19 500
Marsvinsholm	MYJ	Sk	8 600
Mjöhult (2)	SHJ	Ha	6 600
Munka-Ljungby	EKJ	Ä	1 100
Munkaågård	EKJ	Ä	300
Mörarp	HHJ	Hg, Ha -47	7 000
Navladal	ÖSJ	Kd	
Nordanå	MSJ	St	
Norra Vram	Vkb	Ä	1 400
Norrvinge	MBJ	Tp	5 300
Nyhamnsläge	HMJ	Ha	2 100
Näsbyholm	MYJ	Sv, Sk, J -48	2 600
Nöbbelöv	ÖSJ	Kd	2 200
Olseröd	ÖSJ	Kd	2 500
Onslunda	YBJ	Kö	1 900
Ormastorp (2)	SHJ	Ha	2 200
Osbyholm	ÖSJ	E, Ö -40, Kd -47	2 900
Oxie (2)	MYJ	Sv, Hö -47	7 600
Påarp	HHJ	Hg, Ha -47	11 100
Ramlösabrunn	HHJ	Hg, Ha	
Raus	L&HJ	Ha	
Rydsgård	YEJ/TRJ	Sk	11 500
Ryngge	MYJ	Sk	2 900
Råå	HRRJ	Hg	2 300
Rödaled	KIJ	Kd	7 400
Rögle (2)	Vkb	Ä	3 000
Röstånga	KEJ	Ö	
Saxtorp	LaKJ	Ke, Sä -44	3 500
Simlinge	TRJ	Tg, J -47	6 000
Simrishamn	CTJ	Ka, Kö, Gs -21	
Sireköpinge	småbana	Hg	
Sjöbo	MSJ	St	2 300
Skabersjö (2)	MYJ	Sv, Hö -47	9 000
Skarhult	YEJ	E, Ö -40	4 200
Skartofta	MSJ	St	2 600
Skegrie	MTJ	Tg	3 000
Skurup (2)	MYJ	Sv, Sk -47	
Skytts Tommarp	MTJ	Tg	3 000
Skytts Vemmerlöw	MKontJ	Tg	6 700
Skälderhus	EKJ	Ä	
Skälderviken	Vkb	Ä	
Slägarp	MKontJ	Tg	7 700

*En anspråkslös byggnad men ett minnesmärke från en central verksamhet i Skånes ekonomiska och sociala historia, Börringe. Foto 2 februari 1994, AL.*



från sjöväg till järnvägsväg när distriktets betor i stället började gå till Gärnsnäs.

### Körvägar

Också bland körvägarna gick utvecklingen mot större men var mer dramatisk. Den första generationen var naturligt nog avpassad efter vikten på ett hästlass. Sockerbolagen hade några olika vägtillverkare att välja mellan och kapaciteten hos standardvägarna varierade mellan 3 och 5 ton.

Kraven blev radikalt andra under mellankrigstiden när lastbilarna dök upp. SSA inledde ett stort utbytesprogram, men som bruksledningarna hade stor självständighet och egen budget växlade takten i utbytet och de nya vägnas lastförmåga. 12 och 15 ton blev nu vanligast. Sista fasen kom efter andra världskriget då några stationer försågs med 20-tonsvägar.

Pappershanteringen kring betvägarna var omfattande. De självregistrerande vägnas ankomst var en viktig rationalisering.

Vägmästaren hade sin arbetsplats i ett väghus. Också här varierade och utvecklades utförandet, från enkla träskjul till murade och rymliga konstruktioner, gärna på en hög sockel för överblickens skull. Möjlighet till uppvärmning var viktig under ruggiga senhöstar.

Från kampanjen 1903 betalades för rena betor, och eftersom de oftast var mer eller mindre jordbemängda krävdes att "smutsprocenten" skulle fastställas. Det skedde genom att det togs prov (i regel på vart tredje eller fjärde lass) varpå pro-

Smedstorp	MSJ	Gs	6 800
Smygehavn	BÖJ	J	6 300
Snogeröd	ÖSJ	E, Ö -49, Kd -47	3 500
Spannarp	Vkb	Ä	3 500
Strandbaden	HöMJ	Ä	
Strö	ÖSJ	Kd	2 800
Stureholm (2)	SHJ	Ha	600
Stångby	SSB	A, Ö -47	8 300
Stävieby	Vkb	Tp	10 400
Svalöv	Vkb	Tp	9 100
Svedala	MYJ	Tg	
Svedala bruk	MYJ	Tg	14 100
Svenstorp	YEJ	Kö	5 600
Säby	SbhJ	Sä	6 200
Södervidinge	MBJ	Kr, Tp -47	6 000
Södra Äby	TRJ	J	10 200
Toft hög	TRJ	Sk	9 800
Tomelilla	YEJ	Kö	6 600
Tommarp	CHJ	Kn, Gs -21	9 800
Toppeladugård	MGJ	Kl, St -20	
Trollenäs	L&HJ	E, Ö -40	9 300
Tygelsjö	MTJ	Hö	7 000
Tågarp	L&HJ	Hg, Sä -47	9 800
Uppåkra	SSB	A, Ö -49	5 000
Vadensjö	LEJ	Sä	5 200
Vallby	TRJ	J	5 300
Vallkärra	LKJ	Ke, St -47	8 000
Vallåkra	L&HJ	Hg, Tp -47	8 300
Veberöd	MSJ	St	4 100
Vegeholm	SHJ	Ha	700
Vejbyslätt (2)	SHJ	Ä	6 000
Vellinge	MTJ	Hö	12 700
Vintrie	MTJ	Hö	11 700
Vitaby	YBJ	Gs	1 300
Vittskövle (2)	ÖSJ	Kd	2 600

ven vägdes, tvättades och vägdes på nytt. För detta fanns särskild personal och ofta särskilda tvätthus. För Skånes del pågick denna hantering till 1920-talet då sockerbruken inrättade centraltvättar dit provkorgarna fick åka tåg eller bil.

### Andra ”vågoperatörer”

I andra betodlingsdistrikt fanns det betvågar som inte etablerades av ett sockerbolag utan av en kooperativ odlarförening. Jag har hittills inte sett något skåniskt fall men gissar att det har funnits något tidigt sådant, men att vågen så småningom inlöstes av sockerbolaget, som ju stod för bemanningen.

Från Hörby (som levererade till Karpalund) rapporteras om att en potatisvåg användes för betvägning, och tekniskt kan det inte ha varit någon skillnad. På 1890-talet finns belagt att sockerbetor vägdes på stadsvågen i Malmö, som fortfarande hade centralt belägna odlingsmarker.

Vollsjö	YEJ	Kö, Ö -44	8 100
Västra Klagstorp	MTJ	Hö	5 600
Västraby (2)	SHJ	Ä	2 400
Ystad	YEJ	Kö	

Ystads bruk	YEJ	Kö	16 000
Åsbo-Össjö	EKJ	Ä	600
Åstorp	HHJ	Ha	1 400
Åsumtorp	ÖSJ	Kd	2 000
Ängelholm	Vkb	Ha	
Äsperöd	YEJ	Kö	4 300
Äspö	BÖJ	J	7 300
Ödåkra	SHJ	Hg, Ä -47	5 600
Önnerup	Vkb	A, Ke -49	4 900
Önnestad	CHJ	Kd	3 600
Örup	YEJ	Kö	5 300
Österslöv	CHJ	Kd	3 300
Östra Grevie	MKontJ	A, Tg -44	6 600
Östra Ljungby	SSJ	Ä	1 500

### Sjövågar

Bäckviken		Sä	2 100
Fortuna		Hg	
Höja		Ä	
Kivik		M/Kn	3 000
Kåseberga		Kn	
Mardal		Ä	
Ramsjöstrand		Hg	
Skillinge		Kn	
Vikhög		A	
Ålabodarna		Sä	



*Betvågen i Sjöbo anlades först 1946 och fick därmed inget långt liv. Traktorerna dök upp snabbt efter krigets slut men hästar användes ännu. Efter som vågen klarade 15 ton kunde hela ekipaget inklusive dragare vägas. Tåget är ångloksdraget. Arkiv SkJ.*