

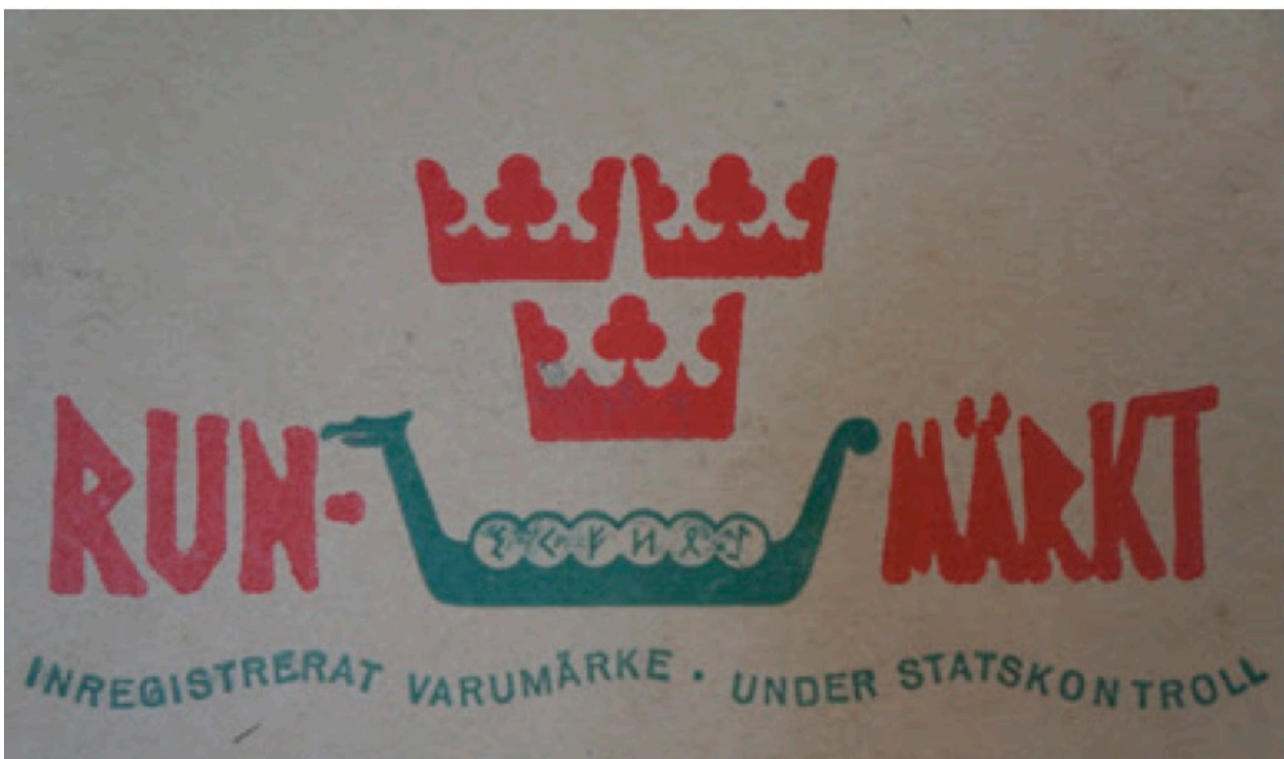
EXPORTSMÖR – EN EXPOSÉ ÖVER FRAKTER I VÄSTRA ÖSTERGÖTLAND

Under de sista decennierna på 1800-talet förvandlades smör till den viktigaste exportprodukten för svenskt lantbruk. Det var inte minst detta som ledde till framväxten av andelsmejerier från de tidigare gårdsmejerierna. Kvalitetskraven ledde också till att vissa mejerier blev rätt utpräglade smörmejerier.

Det var skillnad på smör för inhemskt bruk och exportbruk. Inhemskt smör var oftast gjort av grädde från sötmjolk utan någon ytterligare bearbetning förutom saltning; exportsmör syrades också. Sedermera pastöriserades mjölken.

Det var betydelsen av smör som produkt som ledde till Gustaf de Lavals uppfinning mjölkseparatorn, vars betydelse i historien inte nog kan betonas.

Det var också vikten av kvalitet på just exportsmöret som ledde till införandet av runmärkningen 1905. Allt smör som skulle exporteras måste kvalitetskontrolleras.



Det fick också konsekvenser för hur smör skulle transporteras. Jag har en oskattbar liten skrift i min ägo som heter "Godstransportföreskrifter" - gällande fr o m 1 juli 1920.

Särtryck nr 141 a.
(8½ 20.)

Tbr II. Ibr.

STATENS JÄRNVÄGAR.

GODSTRANSPORTFÖRESKRIFTER

(GTF)

DEL I.

ALLMÄNNA FÖRESKRIFTER
BETRÄFFANDE BEHANDLING AV LIK, LEVANDE
DJUR, GODS OCH VISSA SLAG AV
TJÄNSTEFÖRSÄNDELSE.

Gällande fr. o. m. den 1 juli 1920.

Man skiljer här från transport av inhemskt smör och exportsmör.

För att påskynda lastning kunde mejeriernas personal åläggas att hjälpa till med densamma. I Distriktet hos SJ (Göteborg) styrde under vilka förhållanden exportsmör måste transporteras i isad vagn.

Smördrittlar för exportsmör skulle förstås ha runmärkning, men måste också vara antingen nya, eller så föga använda att de kunde betraktas som nya.



Tillverkning av smördrittlar. Kalmar museum

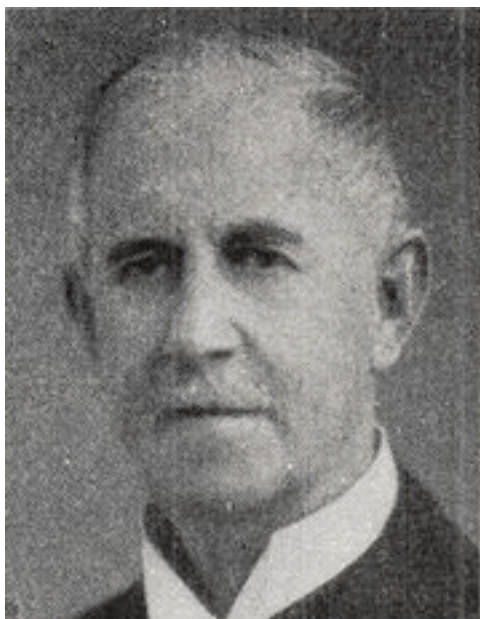
Vad hade då ovanstående för betydelse för transportererna på östgötaslätten?

Vi vet att s/s TRAFIK under många år transporterade smör från Östergötland över till västgötasidan för vidare transport till Göteborg och därifrån till Storbritannien. 2/3 av allt svenskt exportsmör såldes till just britterna, 1/3 till Danmark — med tiden blev andelen som exporterades till Storbritannien allt större.

Tittar man på 1894 års hamnliggare från Hästholmen hittar man några små pusselbitar. Här är det uppenbart att TRAFIK tog ombord exportsmör varje tisdag. Som mottagare stod ett par av de stora handelshusen i Göteborg, G Bratt & Co och Herman Kunze, som tydligen förmedlade exportsmör vidare. Här har vi nog en nyckel till varför

Göteborgsdistriktet på Statsbanorna var den instans som bestämde när isade vagnar för ändamålet skulle användas.

Det var inga jättemängder som transporterades under denna tid, partier om några få hundratal kg varje vecka, men ofta varsitt parti för Bratt och Kunze.



Kunze var för övrigt mannen bakom förvandlingen av Styrso till en badort för välbeställda.

Nästa pusselbit kommer från en tidningsartikel i Östgötabladet från 8 februari 1912:

Stora smörpartier öfver Vettern. Utom mindre partier smör fraktas öfver Vettern med ångbåtslinjen Hästholmen—Hjo regelbundet hvarje söndag smörsändningar, som allt som oftast uppgå till 20.000 kg. Det är en del östgötamejerier som sålunda sända sitt smör via Hjo till Göteborg och England. Stora värden af smör passera således öfver Vättern.

Var kan då detta smör ha producerats?

Att det skulle vara söder om Tåkern kan nog uteslutas. Kylebergs gård hade eget mejeri, men tillverkade inte smör. Intressant nog tillverkades under en period på sent 1800-tal Stilton-ost! Anledningen torde ha varit att flera av ägarna hade en gedigen lantmästarutbildning i bland annat England och Skottland. Ost producerades in tid in på 1900-talet, men smör? Nej.

Betydligt större produktion hade då Väderstads andelsmejeri, startat 1903 i Vallsbergs Norrgårds mejerilokaler, och sedermera i en nybyggd stor mejerilokal 1910, och som redan 1913 hade bortåt fem gånger så hög invägning av mjölk som Kyleberg. Gjorde man då exportsmör?

Det förefaller inte så. Visserligen tillverkades smör. Första smörerska blev Sally Ehrén. Läser man igenom transportföreskrifterna i Mjölby-Hästholmens Järnvägs tjänstetidtabeller finner man klara indicier på att man tillverkade smör som fraktades över Mjölby norrut mot Katrineholm och Stockholm. Men ingenting om transporter mot Hästholmen. Det står också tydligt angivet att tomma smördrittlar inte fick sändas med styckegodsvagnen från Mjölby till Hästholmen, eftersom det tog för lång tid att lossa dessa i Väderstad. Inga motsvarande föreskrifter för återgående styckegodsvagn Hästholmen - Mjölby står att läsa.



Vi får leta någon annanstans.

Smalspåret mellan Vadstena och Ödeshög betjänade ett smörmejeri, nämligen det i Vadstena. Faktum var att förutom Linköping det var det enda mejeri i hela trakten som var smörproducent när förra seklet var ungt. De båda andra, Skänninge och Borensberg bidrog sannolikt inte till trafiken. Med hänsyn till kraven på snabba transporter var det nog inte heller så troligt med omlastning mellan olika vagnar, eller inväxling i flera olika tåg.

Problemet är att inget av de större mejerierna startade före sekelskiftet. Vadstenas andelsmejeri öppnade 1901. Ödeshögs dito 1914. Båda kom att bli smörmejerier.

Varför då leta längs östgötasmalspåret? Det finns en liten men naggande god pusselbit som leder tankarna direkt till gamla FVÖJ.

1898 byggdes dess täckta godsvagn nummer 22 om till - just - *smörvagn!* Vagnen var byggd 1889 som G22.



Smörvagnen på en översvämmad bangård i Vadstena.



Här syns smörvagnen i Hästholmens hamn. Del av retuscherat kort; det var ursprungligen mycket mörkt, så det går inte av detta kort att säkert säga vilken färg vagnen nu hade.



Hela bilden med s/s TRAFIK vid kaj.

Smörexporten fortsatte sedan i praktiken oförändrad t o m 1915. 1917 och 1918 försvann exporten totalt, och kom igång i någon form av omfattning först 1922. Det var naturligt nog mer eller mindre omöjligt att frakta smör till Storbritannien under kriget m h t minspärrar och tyska ubåtar. Samtidigt blev det svårt att importera foder, vilket ledde till en kraftig nedgång i betånden av mjölkkor. Foderkakor (typ jordnötskakor från Marseilles) gick ju heller inte att få tag på. Krigsmaktens alla inkallade hästar krävde stora mängder halm.

Först 1926 - 1927 var man uppe i samma exportvolymmer som tidigare. Dock hade man tappat en hel del av de personliga kontakterna försäljare och kund under världskrigets svåra år.

Dessutom hade smöret fått en inhemsk konkurrent: Margarintillverkning hade nu kommit igång i stor skala (vem har inte konfronterats med "Pellerins Margarin"?).

Tittar man på tjänstetidtabellerna för ödeshögsbanan från 1929 finns smörtransporter fortfarande med, men nu i smörvagn Ödeshög - Hästholmen på måndagar som enda transport med samband med s/s TRAFIK. Några smörtransporter från Vadstena eller Linköping till Hästholmen återfinner jag inte.

På 30-talet övergick lantbruket bland de bördiga jordarna i västra Östergötland allt mer till ren spannmålsproduktion, och omkring 1935 torde smörexporterna från östgötska slättlandet ha upphört.

Fortfarande 1937 förde TRAFIK stora mängder gods över Vättern, men smör hörde inte till de produkterna.

Tolkning:

Före år 1900 transporterades exportsmör i relativt små kvantiteter, troligen från gårdsmejerier på Vadstenaslätten, till Hästholmen, för vidare transport med s/s TRAFIK tisdagar.

Mängderna växte; 1898 lät FVÖJ bygga om en godsvagn till kylvagn specifikt för smörtransporter.

Smör tillverkningen tycks ha koncentreras till det nya mejeriet i Vadstena när detta tillkom 1901.



Vadstena andelsmejeri

Ödeshögs andelsmejeri startade driften 1914, tydligen precis lagom till exportmarknaden försvann. 1916 tillverkades hursomhelst fortfarande stora mängder smör i Vadstena men ingenting alls i Ödeshög.

När smörproduktionen kom igång igen efter kriget fanns inte Vadstena längre med som smörproducent (1927) vilket dock istället Ödeshög gör.

Av allt att döma tycks Ödeshögs mejeri vara det som stod för smörexporterna via båtleden till Hjo, så länge denna export fanns kvar.

Så sent som 1937 var Ödeshög fortfarande smörproducent, men en centralisering pågick. När man kommer fram till 1944 var smörproduktionen i Östergötland koncentrerad till tre mejerier, varav Motala och Linköping var de två som fanns i centrala och västra Östergötland.



Ödeshögs andelsmejeri skymtar här till höger, bakom Ebenezer-kapellet.