

# SIDOSPÅR 2/17

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum







**Robert Sjöö**

## Museichefen har ordet

### Det får inte vara lätt

Förslagen duggar tätt men det är sämre med besluten. Frågan om ny huvudman har nu i vart fall konkretiserats. I den så kallade vårpropositionen som lämnades till Riksdagen den 18 april föreslår regeringen att "Sveriges Järnvägmuseum och de samlingar som Trafikverket ansvarar för bör integreras i Statens maritima museer". Anslagsvolymen föreslås bli densamma som i dag men anslaget måste naturligtvis byta utgiftsområde och ansvarigt departement. Inom Kulturdepartementets ansvarsområde finns enligt min mening ingen bättre lösning. Sedan återstår att se vilka konsekvenser det får för myndigheten som i övrigt omfattar Sjöhistoriska museet, Vasamuseet och Marinmuseum i Karlskrona.

Med ett nytt och utvidgat uppdrag samlas alla transportslagen inom en verksamhet, vilket naturligtvis är mycket spännande. Här kommer också att finnas en stor, samlad erfarenhet av arbete i samverkan med ideella föreningar och organisationer. Vi räknar med en verksamhetsövergång redan från årsskiftet 2018. Fjärde gången gillt?

De största utmaningarna inför ett ägarbyte gäller tillståndet för tågtrafiken och ansvaret för fastigheterna. När det gäller de senare så är det inte rimligt för Trafikverket att behålla dem utan de kommer med största sannolikhet att överföras till Statens Fastighetsverk. Bortsett från principer för hyressättningen så gäller den akuta frågan, den i Trafikverket beslutade, ombyggnationen av museet för en helt ny utställning. Vem ska ansvara för den? Projektering för upphandling pågår men på grund av omfattningen måste regeringen, nu genom Näringsdepartementet, medge tillstånd. Det förutsätter fullständig enighet mellan två departement och tre myndig-

*"I samband med det så fick också ångloket, Stockholm Roslagens Järnvägar nr 3, "Rimbo", ny hemvist genom en deposition till museiföreningen som vårdar arvet från Roslagsbanan, SRJmf."*

*19 april 2017. Loket håller på att åter "landa" på Roslagsbanespår, för första gången sedan 1921.*

*Foto i Faringe: Anders Ljung.*

heter - en som ska avveckla, en som ska sätta sig in i en mängd olika frågor och en som av kända skäl saknar generaldirektör. Det lyder för övrigt under ett tredje departement, Finansdepartementet. Ingen kan påstå att vi har tur med tajming.

Vi var nästan framme vid projektstart i Banverket redan 2009 men då skulle Trafikverkets bildas och alla planer fick läggas på is. Genom en effektivisering som sedan följde i det nya verket, förvisso med negativa konsekvenser för museerna i Ängelholm (järnväg) och Borlänge (väg), följde ändå att finansieringsutrymme för ökade hyres- och avskrivningskostnader skapades, så att det skulle bli helt stopp för ett byggprojekt är inte troligt. Däremot är tidplan och omfattning självklart osäker. Vår egen verksamhetsplanering har gått så långt att det är för sent att vända om. Budskapet har gått ut offentligt, avtal är uppsagda, utställningen är ritad, manus är framtaget och allt är riggat för tillfällig förvaring av fordon och föremål från utställningen. En konsekvens blir då att vi antagligen måste hålla stängt under längre tid.

Årets museidag i september blir den sista dagen som det går att ta del av det museum vi känner i dag. Å andra sidan ska vi visa så mycket vi kan. Det blir ett öppet hus i ordets rätta bemärkelse med fri entré och där vi ska försöka ha så många utrymmen som möjligt öppna för våra gäster.

Vi påbörjar också tömningen av utställningslokalerna. Många av de fordon som hittills har varit svåra att se och kanske fotografera kommer att dras ut i ljuset. En del omflyttningar för att bereda tillfällig plats för utställningens föremål har vi redan gjort.

Smalspårsfordonen som har förvarats i det så kallade UGJ-stallet har flyttats till fordonsmagasinet på Nynäs i nordvästra Gävle. Paradoxen hos oss är att de är våra mest svårflyttade föremål då de kräver lyftkran och tungtransport med bil till skillnad från de betydligt större fordon som vi kan dra på spåren. I samband med det så fick också ångloket, Stockholm Roslagens Järnvägar nr 3, "Rimbo", ny hemvist genom en deposition till museiföreningen som vårdar arvet från Roslagsbanan, SRJmf.

Det innebär att alla våra smalspåriga ånglok utom ett nu är utlånade. Kvar finns Blekinge Kustbanans lok nr 9 i SJ-utförande. Förr dess spårvidd, 1067 mm, finns ännu ingen museiförening och något måste vi ju kunna visa här.

Så sent som i förra Sidospår skrev jag att fordonsmagasinet kommer att vara stängt under ombyggnadstiden. Med en förskjuten tidplan är det inte längre rimligt. Sedan får vi se hur och när det kan bli tillgängligt.

Hur som helst, missa inte museidagen den 9 september – då är det definitivt öppet!





## Ro2-projektet rullar vidare

**Text och foto Kenneth Landgren**

Arbetet med vår Ro2:a fortsätter och otroligt mycket återställningsarbete och nytillverkning har fått ske.

Vagnen skall så långt som möjligt återställas till som den såg ut 1927 som Restaurangvagn. Framför allt gällande exteriören och delar av interiören förutom Ekonomi utrymmen som undantages. Fin-snickeriets invändigt är ett mycket fint arbete. Att tillverka nya fönsterramar, lampfästen, listverk mm tar tid, men resultatet syns tydligt.



Vagnen står uppallad för att underredsarbetena ska kunna utföras på ett säkert och bra sätt. Ännu återstår enormt mycket arbete, men utan tvekan blir Ro2:an pärlan bland våra tråvagnar den dagen den är klar.

Till vänster: Nya lampfästen till taket har tillverkats, och det är en fröjd för ögat och se det otroligt fina arbetet.

Till höger: Underredet har grundmålat och ångvärmeutrustningen har monterats. Här målar Thom Olofsson några detaljer.

Till vänster: Här syns det mycket fina snickerierna på väggar och tak.



**JÄRNVÄGSMUSEI  
VÄNNER**  
- en stödförening till Sveriges Järnvägsmuseum  
BOX 407 SE- 801 05 Gävle  
E-POST: info@jvmv.se Internet: www.jvmv.se

Du kan hjälpa Sveriges Järnvägsmuseum i arbetet med att vårda, bevara och utveckla de unika järnvägshistoriska samlingarna som finns på museet genom att bli medlem i Järnvägsmusei vänner som är en ideell förening vars medlemmar bl. a. hjälper museet med renovering av gamla och nya järnvägsobjekt, guidningar och fuktionsnärsskap vid olika arrangemang.

Som medlem i Järnvägsmusei vänner får du bland annat museets årsbok "SPÅR", medlemstidningen "SIDOSPÅR", rabatt i Sveriges Järnvägsmuseums butik samt fri entré till de nordiska Järnvägsmuseerna. (Den fria entrén kan vara indragen vid speciella arrangemang)  
För år 2017 är årsavgiften för vuxen 400 kr och för familjemedlemmar 50 kr. Ungdom (t o m 17 år) 100 kr samma förmåner som vuxen.

**Omslagsbilden:** Fotot är taget 1967-10-25 från Alnöbrons fastlandssida och visar den ombyggda delen av Skönviksbanan från Johannedal bort mot Tunadalssågen. Sista spårleden, från sågen till den nybyggda SCA-terminalen, är helt nyanlagd. Se bild på sidan 7. Terminalen skymtar längs bort till vänster i bild. Strax hitom skymtar Tunadalssågen. Till vänster hitom i bild skymtar även det nu nedlagda färdjäläget för färjan till Alnön. Läs mer på nästa sida! Foto: Samlingsportalen.se KBDB14011.

Avgiften betalas till föreningens Bankgiro 5777-5561. (Årsbok och medlemstidning ingår inte i familjemedlemskapet)  
Adressändring mm. Kontakta [medlem@jvmv.se](mailto:medlem@jvmv.se) eller via post JvmV box 407 801 05 GÄVLE

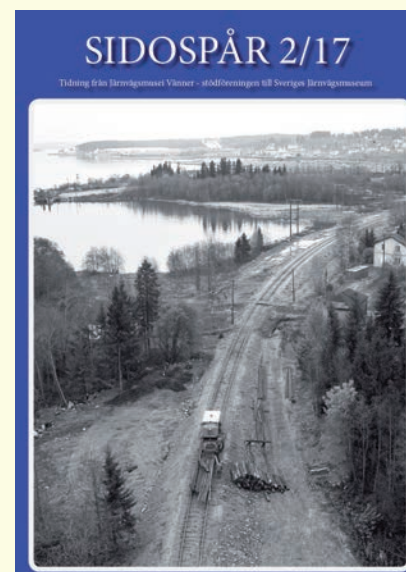
### SIDOSPÅR

Nummer 2 - 2017, årgång 14  
Nyhetsblad/medlemstidning för Järnvägsmusei Vänner, utkommer med 4 nummer per år.

Adress: SIDOSPÅR, Box 407, SE-801 05 GÄVLE.  
E-post till redaktionen: [sidospar@jvmv.se](mailto:sidospar@jvmv.se)

© JvmV 2017 och respektive författare.  
Redaktör: Rolf Sten. [sidospar@jvmv.se](mailto:sidospar@jvmv.se)  
I redaktionen även:  
Göran Engström [goran.engstrom@jvmv.se](mailto:goran.engstrom@jvmv.se)  
ISSN 1653-4557

Nummer 3 2017 utkommer september  
Presstopp 15 augusti





## Skönviksbanan under den första SJ tiden

### Inledning

På våren 1953 flyttade jag med mina föräldrar från Jättendals till Sundsbruks station där min far, Gustaf Strömquist, fått tjänst som stationsmästare. Från en liten station på landsbygden till en lite större station i ett industrisamhälle, dessutom beläget vid en då livligt trafikerad farled, Alnösundet, med oceangående fartyg på väg till och från Klingerfjärdens industrier.

Den kanske mest intressanta begivenheten, som intresserade mig, spårvagnstrafiken på Spårvägen Sundsvall-Skön, hade emellertid upphört i november året dessförinnan. Borta var de stora vagnarna, som man som barn alltid såg fram mot att titta på när man följde med föräldrarna till Palms konditori, Saluhallen eller andra begivenheter i närheten av Esplanaden i Sundsvall. Spåret fanns emellertid kvar och längs linjen arbetade två av spårvägens linjearbetare med att montera ned kontaktledningen. Till sin hjälp hade de en torntrolla, som man sköt för hand. Sedan utliggare och kontaktledning var nedmonterade sågade man ned trästolparna och kapade av de fåtaliga metallstolparna med en svets.

Det hade emellertid funnits andra planer för Skönviksbanan. Under de sista åren



Ostkustbanan, OKB, Sundsbruk station alldeles nyligen tagen i bruk. Ett norrgående persontåg står klart för avgång. Året är troligen 1925-1927. Foto: Sundsvalls museum.

planerade man nämligen för godstrafik med ett eget nybyggt ellok (1952) och en nyanlagd anslutning till Ostkustbanan i Skönvik. Loket kom aldrig till användning på Skönviksbanan, inte heller den tvåspåriga överlämningsbangården bortom ändhållplatsen i Skönvik, som man byggt och stolpsatt men inte hunnit elektrifiera. Det blev i stället SJ som kom att svara för godstrafiken. Då med egna lokomotorer och med användandet den egna bangården i Skönvik för "rundgång" med lokomotor inför återfärd till Sundsbruk och Sundsvall.

Sundsbruk var vid tiden en relativt stor godsstation, medan persontrafiken var

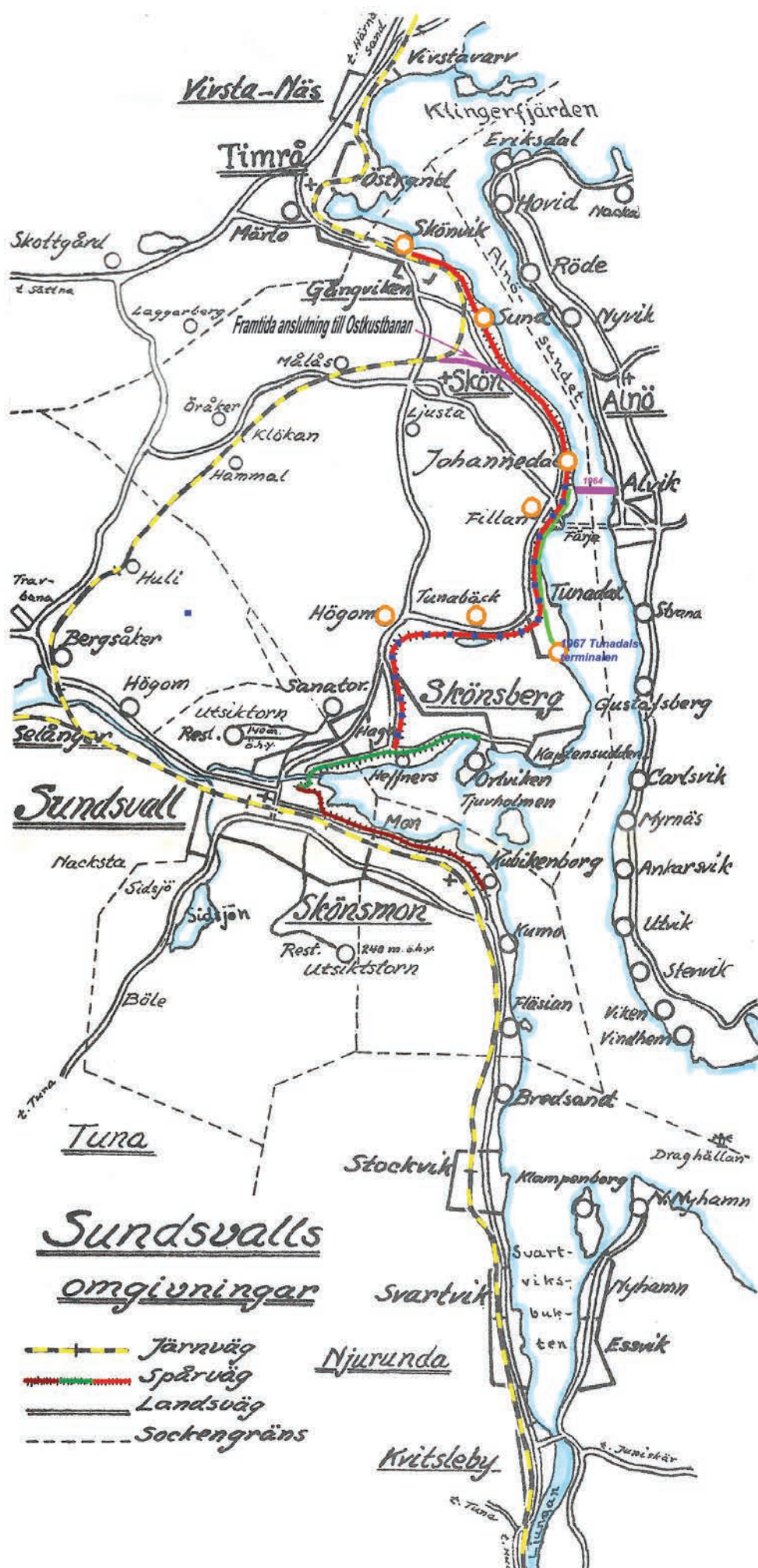
näst intill obetydlig. De största godskunderna var Ankarsviks AB med board- och plywoodfabriker i Johannedal och Sunds Verkstäder med tillverkning av maskiner för cellulosaindustrin samt rostfria diskbänkar. Dessa båda industrier låg längs spårvägen liksom en annan godskund, sågverket i Tunadal. Godstrafiken på den f.d. spårvägen kom därför att administreras från Sundsbruk.

Sunds Verkstäder valde till en början att inte utnyttja spårvägsspåret för sina transporter utan investerade i en elektrisk travers för omlastning vid Sundsbruks station. På spårvägen hade man efter nedläggningen

Strax norr om Sundsbruk fanns den här utsikten. Längst bort syns Östrands massafabrik och hitom den syns del av Skönvikssågens brädgård. Närmast syns spårvägen, Skönviksbanan. Till vänster skimtar Ostkustbanan. Försignalen skvallrar om att nästa station är Skönvik. Foto: År taget sent 1940-tal. Samlingsportalen.se KDBA03137.







rivit upp slingan till Alnöfärjan och lämnat kvar ett isolerat spår mellan Fillan och Tunadal. Tunadals sågverk kom därför inte att anslutas till järnvägsnätet förrän långt senare och då i samband med öppningen av Tunadalsterminalen 1967. När Alnöbron började byggas 1961 anlades en tillfällig lastplats under bron för leveranser av material till brobygget. När trafiken till Tunadal påbörjades kunde det gamla spårvägsspåret mellan Fillan och Tunadal inte användas då det rivits upp när man byggde en vattenledning till Ortvikens pappersbruk. Nuvarande spår mellan Fillan och Tunadal följer därför inte exakt den gamla spårvägssträckningen. Till en början var det således bara fabrikerna i Johanneda, som kom att utnyttja den före detta spårvägen för sina godstransporter.

Innan SJ:s trafik kom igång återstod en del arbeten att göra. Växeln till OKB lades in och förreklades i ställverket på Skönviks lastplats. När det var klart började byggandet av anslutningen till Ankarsvik AB industriområde i Johanneda. Inne på området byggdes en tvåspårig bangård med lastningsmöjligheter vid plywoodfabriken respektive boardfabriken. Man hade tänkt sig infart till den bangården från både norr och söder, men byggde bara den södra anslutningen till spårvägen, vilket kom att medföra en komplicerad växling inne på området. Vid ankomst fick man backa in tåget uppför den branta backen från dåvarande spårslut vid bron över Fillanbäcken. Vid avgång gjorde man rundgång inne på fabriksområdet, backade ut och startade återfärden mot Skönvik i brant uppförsbacke.

Turligt nog fick jag följa med på allra första SJ tåget. Det var en lokomotor som sköt två öppna vagnar lastade med räls och växlar till bangårdsbyggandet i Johanneda. Linjekännedom krävdes av föraren och som tur var hade en f.d. spårvagnsförare utbildats till motorvagnsförare på SJ och kunde framföra vagnuttagningen, där Per-Otto Sidén från Sundsbruks station medföljde som tillsyningsman.

Vad ingen på tåget visste var att man längs linjen, som då liksom i dag slingrade sig mellan bostadshus och trädgårdar, på ett ställe lagt några bräder till tork över rälsen. Det var inte så många och den enda olycka som förorsakades var att allt virke blev till kaffeved. Vem längs linjen kunde då ana

Originalkartan kommer från boken "Större statsbanestationer vid Statens Järnvägar 1931. Kartan är bearbetad och färglagd av Rolf Sten.





Skönavik sent 1940-tal. Ett norrgående persontåg på Ostkustbanan kommer strax att rulla in på Skönaviks station. Till vänster syns spårvägen, Skönaviksbanan. Foto: Samlingsportalen. se KAFF00779.

att rälsfordon på nytt skulle störa friden?

### Trafikupplägg

Det allra första "riktiga" SJ tåget på spårvägen gick den 6/12 1954, samma dag som man invigde de moderniserade expeditionslokalerna på Sundsbruks station. Tidningen Sundsvalls Posten beskrev händelserna enligt följande under rubriken "Sundsbruks station återinvigd samtidigt som lasttågsdebuten; Sundsbruks station har vaknat upp efter att ha så gott som legat i lägervall. Just i dag kunde man ta de nyrestaurerade och omändrade lokalerna i bruk. Men så har också trafiken ökat 50 procent bara under det senaste året och stationen får också i dag lite mer myndighet—den nya lasttågslinjen till Johannedals fabriker invigs klockan 15 och kommer att lyda under Sundsbruk."

Så började vardagen. Vagnslaster till Skönaviksbanan avkopplades i Timrå. Tidig eftermiddag gick ett lokomotordraget virkeståg från Sundsvall till Östrands fabriker. Kring klockan 15 avgick lokomotorn med vagnarna till Johannedal mot Skönavik som bandisposition. Ett trafikbiträde från Timrå medföljde som tillsyningsman. När man kommit in till Skönavik låste man upp det mekaniska ställverket med hjälp av medförd kontrollåsnyckel (K16), ställde infartssemaforerna till stopp, varefter man

kunde frigöra en annan K nyckel för att låsa upp och lägga om växeln till Skönaviksbanan. Tåget körde in på det f.d. spårvägsspåret. Tillsyningsmannen vandrade tillbaka, lade om och låste växeln, låste fast kontrollnyckeln i ställverket, ställde semaforerna på "fri genomfart" samt rapporterade per bantelefon till tågklarerarna i Timrå och Sundsbruk att bandispositionen var över. När detta meddelande mottogs i Sundsbruk vandrade ett annat trafikbiträde från Sundsbruks station den korta biten genom allén till Sunds Bruks f.d. spårvagnshållplats där han bordade johannedalståget för att hjälpa till med växlingen och vara tillsyningsman

för den avslutande bandispositionen mot Sundsbruk.

I Johannedal blev det mycket och komplicerat växlingsarbete. Det fanns bara två spår inne på fabriksområdet och det gällde att få ut lastade vagnar och leverera tomvagnar på rätt plats samt att få lokomotorn i rätt ände före avgång till Skönavik. Tiden var knapp eftersom det gällde att komma upp till Skönavik och in till Sundsbruk i tid före persontåg 414, Stockholm C – Långsele, som avgick strax före klockan 18.00.

I Skönavik begärdes ny bandisposition,

*Tåg mot Johannedal ankommer från Skönavik sommaren 1955. I bakgrunden Ankarviks Plywoodfabrik. Efter lokomotorn två italienska G-vagnar, tomma, som skall lastas med träfiberplattor, "Ankarboard", för export. L-vagnarna användes för flittransport och var en råvara i tillverkningen av träfiberplattor. Foto: L. Strömquist.*







*Spårläget vid Sund 1959. Spårvägens räls tillverkad av Workington Iron and Steel Company 1923. Ordentlig upprustning med rälsbyte och ny makadam företogs först vid förlängningen till Tunadal. Foto: Marc Donda.*

samma procedur upprepade med ställverk och K16 nyckel, varefter man kunde avgå till Sundsbruk efter rundgång inne på Skönvik bangård. I Sundsbruk togs "Johannedalståget" normalt in på spår 1, dvs. spåret närmast stationshuset. Omedelbart växlades nya vagnar in i tåget. Det var alltid en kursvagn med styckegods som stod vid godsmagasinet, några täckta vagnar med rostfria diskbänkar, öppna vagnar med maskiner för cellulosaindustrin och ibland någon enstaka vagnslast med järnskrot och någon vagn med sågade trävaror från sågverket i Tunadal. Ibland kunde det också vara en vagnslast kalk från Koope-  
rativa Förbundets kalkbrott på Alnö. När växlingen och tågmötet med persontåg 414 var avklarade gick tåget som tidtabellslagt godståg mot Sundsvall C.

Utformningen av Johannedals bangård, med bara en växel in till området från söder, medförde stora problem vid avgång från Johannedal mot Skönvik särskilt vintertid då tåget hade svårt att starta i det kraftiga motlutet. Under en kraftig snö vinter, före OKB:s elektrifiering 1957, backade man för långt ner mot bron över Ljustabäcken, som då utgjorde spårslut, för att ta fart för att klara den branta uppförsbacken. Vad man inte tänkte på var att nedre delen av spåret var oplogat och att man därför inte kunde ta sig loss med den relativt svaga lokomotorn. Nu var goda råd dyra, men lösningen stod att finna i det sydgående lokalgodståget 8251, Långsele-Sundsvall C, framfört av ett E2 lok, som hade ett tillräckligt lågt axeltryck för att klara det dåliga spårläget på banan. E2 loket läm-

*Foto taget i samband med öppnandet av den nya Tunadalsterminalen 1967-10-25. Spåret är den nuvarande slutpunkten på Skönviksbanan. Foto: Samlingsportalen.se KBDB14011.*



nade sitt tågsätt i Timrå, tog sig ner till det insnöade lokomotortåget som drogs upp till Timrå där de båda tågsätten sammankopplades, mötte norrgående tåg 58 för att slutligen avgå från Sundsbruk mer än fyra timmar försenade.

På 1960 talet tillkom den numer rivna spåranslutningen till Sunds Verkstäder via en växel vid den före detta spårvagnshållplatsen Sunds Trädgård. I början på 1960 talet anlades en tillfällig lossningsplats för cement i samband med byggandet av Alnöbron.

När Tunadalsterminalen invigdes 1967 och spårerna återuppbyggdes från Ljustabäcken kom det ovanstående trafikmönstret att ändras radikalt. Skönviks bangård spåranslades och tågen gjorde rundgång i Timrå. Mer radikala förändringar är att vänta om Trafikverket och kommunen genomför det planerade triangelspåret vid Maland och en förlängning av spåret till Ortviken. Då kommer det spåret genom Gångviken och Sundsbruk att rivas och kvar av den ursprungliga spårvägen blir bara sträckan mellan Maland och Alnöbron.



**Läs mer om Skönviksbanans ursprung och dess ägare Sundsvalls spårvägar.**

Hans-Anders Kempe, Kjell Palén och Per Rickheden har skrivit en bok "Sundsvalls spårvägar – en resa genom träriket".

Boken är enligt min mening mycket väl-skriven och genomarbetad och tar läsaren med på en resa genom tiden. Den börjar med förhistorien, via utbyggnaden av spårvägssträckorna i staden och vidare till Skönvik via Skönviksbanan, vidare hela vägen fram till nedläggningen.

Boken innehåller mängder av illustrationer, kartor och härliga bilder på fordon och trafik. Boken är inbunden i format liggande A4 och består av 130 innehållsrika sidor.

Jag kan inte säga annat än att den är mycket läsvärd!

**Rolf Sten**

*Utgiven av Trafik-Nostalgiska förlaget 2017. ISBN978-91-86275-37-2*





**Christina Engström**

## Ett fotografi berättar...

... året är 1879 i konungariket Sverige, kung i unionen Sverige-Norge är Oscar II.

På bilden ovan, tagen 1879 vid banvaktstugan i Sandarne vid Lerviks-grindar, har kvinnor, barn och män i olika åldrar samlats. En stor folksamling vid en banvaktstuga, visst står de mitt i spåret? Vad tittar de på? Visst ser blickarna ut att vara riktade mot centrum i folkmassan?

Frågorna är många och svaren hittar vi i efterdyningarna av de händelser som skulle gå till historien som "Sundsvallsstrejken" eller den "Stora strejken" år 1879.

Oroligheterna bland sågverksarbetarna som i maj 1879 kulminerade i Sundsvallsstrejken hade föregåtts av lågkonjunktur med nedpressade löner, högre livsmedelspriser och på det arbetsbrist.

Arbetsfamiljerna fick det allt svårare att klara sig på den lön som arbetet gav. Till detta kan man lägga de usla arbets- och bostadsförhållanden som rådde för arbetarna med deras familjer.

För att förstå händelserna 1879 vrider vi tillbaka tiden ytterligare några år till 1875.

### Begynnande kris inom skogsindustrin

Då, 1875, hade missnöjet börjat jäsa bland arbetarna inom skogsindustrin med spridda strejker vid sågverk och brädgårdar.

I maj samma år lade samtliga brädgårdar i Gävle-området ner arbetet med krav om att få behålla den lön de hade haft året före.

Ägarna av brädgårdarna där arbetet hade lagts ner eftersände arbetare som skulle hålla igång viktiga funktioner. På strejkens fjärde dag kom de, ett 60-tal arbetare, med tåg från Korsnäs på Gävle-Dala järnväg. De blev stoppade av de strejkande arbetarna och fick skickas tillbaka, några stannade kvar och anslöt sig till den strejkande skaran.

När strejken pågått 6 dagar höll magistraten i Gävle ett möte där det beslutades om att hos Kunglig Befälhavande begära hjälp, 100 soldater rekvirerades för att upprätthålla ordningen.

Efter en veckas strejk utan resultat kulminerade oroligheterna då de strejkande försökte öka pressen på sågverksägarna och få med sig ytterligare arbetare i strejken.

Tidigt på morgonen den 31 maj gick de strejkande till Brynäsvarvet där de tog sig in på varvsområdet samtidigt som arbetarna kom för att börja sitt arbete. Varvsarbetarna anslöt sig med de strejkande och efter stopp vid ytterligare några arbetsplatser, kom man slutligen fram till Hotell Fenix på Alderholmen. Inne på hotellet höll borgmästaren Johan Wilhelm Petré möte med bl.a. Korsnäsbolagets inspektor.

Folkmassan av arbetare, som från början var några hundra hade allt eftersom fler anslutit sig växt till omkring 1000 arbetare. Utanför hotellet stod soldater uppställda som sköld mot de strejkande. Arbetarna framförde sitt krav på lönehöjning med 10

% annars skulle hotellet stormas.

Efter förhandlingar och jämkning godtog ett bud på 5 % lönehöjning. Från Hotell Fenix veranda meddelade Borgmästare Petré att "samtliga bolagen, till förekommande af våldsamer och blodsutjutelse, beslutat gifva efter för arbetarnes fordringar". Därmed var strejken över, för denna gång. Som en tändande gnista spred sig oroligheterna upp norrut utmed Norrlandskusten med ytterligare strejker, bl.a. vid Sprängvikens sågverk i Ådalen i närheten av Lunde, platser som 56 år senare skulle bli förknippade med en annan arbetskonflikt som utmynnade i de s.k. "skotten i Ådalen".

Åren 1877 och 1878 förekom enstaka strejker, också inom skogsindustrin, i takt med att sågverksägarna sänkte lönerna i skuggan av lågkonjunkturen.

### Upprinnelsen till Sundsvallsstrejken i maj 1879

Under vintern 1878-1879 låg arbetet nere vid de flesta brädgårdarna och sågverken i Sundsvallsområdet. När arbetena kom igång igen under våren 1879, först vid Askesta sågverk i februari, hade lönerna sänkts med ytterligare 15-20%.

Lönenivån för en arbetare vid sågverken varierade utifrån den syssla man hade. För den genomsnittlige arbetaren låg dagsinkomsten på 1,25 kr. Från arbetsgivarnas sida menade man att den siffran var fel, de



flesta komet enligt dem, upp i en dagsinkomst på 3 kr.

Lönefrågan kom även upp i Landshövding Curry Treffenbergs rapport till chefen för Kongl. Civildepartementet som han avlämnade i december 1879. Treffenberg menade angående arbetarnas klagomål över sänkta löner att de med lite framförhållning skulle ha klarat den ekonomiska nedgången bättre. "... under de goda åren arbetarne haft stora inkomster, hvilka lemnat den omtänksamma arbetaren tillfälle att göra besparingar för den onda tiden".

Arbetsdagen var lång, arbetet började klockan 6 och avslutades 20.00. Under arbetsdagens 14 timmar hade man två raster. För att hålla uppe ackordet hände det att man hoppade över raster. Arbetarnas bostäder var vid de flesta sågverken och brädgårdarna byggda i kasernstil. I dessa bodde arbetarfamiljerna utan kostnad, ofta i ett rum för varje familj. Isidor Kjellberg, journalist som under oroligheterna 1879 bevakade och rapporterade om strejkerna för tidningen Östgöten beskriver arbetarnas bostadssituation:

"De flesta sågverksägare hava vid sina träförädlingsanläggningar uppförda arbetarbostäder, där rum så långt utrymme medger, upplåtas kostnadsfritt, men en stor mängd arbetare äro dock icke i åtnjutande av sådan förmån, utan måste skaffa sig tak över huvudet bäst de kunna. Somliga ha egna hus t.ex. vid Essvik och flera verk, där ägarna ha något att bjuda på, och hos dem hyra andra in sig. Det hör till de mycket sällsynta undantagen, att en arbetarfamilj har flera än ett rum (som även är kök) och i detta rum bo ofta 6 å 10 personer, där Vår Herre mera rikligt välsignat med barn. Beträktelserna över detta förhållande göra sig själva. De flesta sågverksägare ha funnit det fördelaktigast att till arbetarnas bekvämlighet bygga husen i kasernstil. Vid ett sågverk (Sunds) såg jag en byggnad, i vilken lära bo 36 familjer, icke mer än ett rum för varje familj, och strax därovanför presenterar sig storståtligt en slottslik byggnad, vars 20 (eller 24) rum upptagas av en enda familj (disponent-direktörens). Vid Skönvik, ett av de större verken, med 12 sågramar, finnes en "kasern", i vilken hopträngts 32 familjer, förutom hos dem inhyst s.k. "lösfolk". Vid Mons sågverk, närmast Sundsvall, ser man på en höjd ett rött tvåvånings ohyggligt ruckel med trasiga fönsterrutor. Då detta hus, känt under namnet "häktet", befanns allt för otjänligt för av polismakten häktade förbrytare, blev det av sågverkets ägare hyrt till bostäder för

hans arbetare. Jag har förmått mig att hälsa på. Även där, varest 14 familjer, förutom "lösfolk", hava sitt tillhåll. Lägenhetens ruskighet trotsar all beskrivning."

Under våren 1879 hade ett statslån på 3 miljoner beviljats av Riksdagen till sågverksägarna för att motverka den rådande lågkonjunkturen. För att fira detta höll sågverksägarna bankett på Hotell Knaust i Sundsvall. Detta, tillsammans med att det senare under våren visade sig att statslånet inte skulle komma sågverksarbetarna till gagn i form av lönehöjningar, fick det tidigare missnöjet bland arbetarna att återigen blossa upp.

Den 26 maj hade arbetarna fått nog och vid sågverket ägt av Heffner & Comp gick 4 sågverksarbetare till inspektorn med krav om höjning av betingsavlöningen. Inspektorn vid sågverket avvisade deras krav med hänvisning till de dåliga tiderna, efter det beskedet lade sågverksarbetarna ner arbetet.

Detta kan anses vara inledningen till strejken som skulle gå till historien som Sundsvallsstrejken eller "Den stora strejken", en strejk som skulle hålla på lite mer än en vecka.

Dagen efter, den 27 maj lades arbetet ner vid de flesta av de övriga brädgårdarna och sågverken i Sundsvallsområdet. Ett undantag var dock Wifsta sågverk, av de cirka 20 sågverken i Sundsvallsområdet, var detta det enda som inte gick med i strejken. Anledningen till att Wifsta sågverk aldrig blev inblandat i strejken råder det delade meningar om. En orsak skulle ha varit de bättre sociala förmåner och bättre bostadsförhållanden arbetarna hade där. Det fanns sedan tidigare ett ömsesidigt beroende mellan ägaren och arbetarna där arbetarna tidigare lyckats förhandla till sig bättre arbetsförhållanden. En annan orsak skulle vara Wifstas läge i förhållande till de övriga sågverken som till största del låg söder om Sundsvall medan Wifsta låg norr om Sundsvall strax utanför Timrå.

### **Landshövding Curry Treffenberg anländer till Sundsvall**

Åter till händelserna den 27 maj... arbetarna drog från sågverk till sågverk för att få med sig arbetarna i strejk. Sågverksägarna som anat vad som var på gång hade redan den 26 maj kontaktat magistraten i Sundsvall för att få hjälp med att upprätthålla ordningen. Magistraten hade i sin tur kontaktat Länsstyrelsen i Härnösand där landshövding Curry Treffenberg fanns.

Treffenberg begav sig tidigt den 27 maj, upp till Sundsvall med 22 man ur Svea

Livgarde. Väl framme i Sundsvall på eftermiddagen fick Treffenberg veta att arbetarna var på väg från Svartvik. I sällskap med Söderhamns borgmästare, stadsfiskal och Svea Livgarde skyndade Treffenberg för att möta upp den strejkande skaran.

Treffenberg talade till arbetarna och uppmanade dem att återgå till arbetet, han trodde sig kunna försäkra att de utan repressalier från sågverksägarna skulle kunna återgå till arbetet.

Med Isak Boström i spetsen för en delegation av arbetare framfördes arbetarnas krav:

1. Återgång till fjolårets löner
2. Full amnesti för de strejkande som återgick i arbete
3. Sundsvalls krogar och "brännvinsbodrar" skulle hållas stängda så länge strejken pågick

Framåt kvällen samma dag den 27 maj samlades de strejkande och slog läger på ett område utanför Sundsvall där Skarpskytteföreningen hade sin mötesplats.

Den 30 maj uppsökte Treffenberg strejkläget. Han uppmanade återigen arbetarna att avsluta strejken och återgå till arbetet. Efter det att landshövding Treffenberg sammanträtt med sågverksägarna gavs ett ultimatum som landshövdingen framförde till representanterna för de strejkande. Senast fredagen den 30 maj klockan 6 på eftermiddagen skulle strejken avslutas och de strejkande skulle återgå till arbetet. Om detta ultimatum inte antogs skulle åtgärder vidtas mot arbetarna, landshövdingen upplyste också de strejkande om att militär förstärkning var på väg, både i form av soldater och kanonbåtar i ett försök att hota arbetarna tillbaka till arbete.

I det här läget hade en del arbetare frivilligt gått tillbaka till arbetet och vid några sågverk var verksamheten igång igen med hjälp av arbetare som ersatt de strejkande. Uppgiften om antalet strejkande under hela strejken varierar, men som mest verkar det ha varit mellan 5000-6000 arbetare som gick ut i strejk.

När tiden gått ut för arbetarna och de fortfarande inte tänkte avbryta strejken begav sig landshövdingen tillsammans med stadsfiskal, sågverksägare, poliskonstaplar och länsmän den 3 juni till Skarpskytteläget till de strejkande.

Vid läget fanns nu cirka 1500 arbetare, en del anade vad som var på gång höll sig antagligen undan.

Tidigare under dagen hade ett hundratal indelta soldater ur Helsinges regemente anlant och bildat kedja runt de strejkande.

Landshövdingen ställde sig framför ar-



betarna och höll ett tal där han varnande talade till dem:

”Till eder, arbetare, ställer jag den faderliga varning och förmaning, att i allo visa orubblig lydnad och hörsamhet mot ordningsmakten, mot mig, stadsfiskal Hellman, närvarande länsmän och poliskonstaplar. Om I följn denna min uppmaning, skall vapnens bruk bliva överflödigt, men en var är vid detta tillfälle, enligt lag, ovillkorligt skyldig att hörsamma mina och mina underlydandes befallningar, vid äventyr att jag häktar uppstudsiga arbetare. Om någon av eder djärves med hugg eller slag överfalla någon av dem, häktas han; om I förgripen eder på militären, äventyren I att nedstickas eller nedskjutas.”.

Landshövdingen meddelade också att en begäran från Skarpskytteföreningen att platsen skulle utrymmas inkommit och att denna begäran beviljats. ”Till mig har ankommit från styrelsen för härvarande skarpskytteförening begäran om handräckning för att få den av arbetarskaran obehörigt inkräktade lägerplatsen utrymd, och förklarar jag, att detta läger, som hittills utgjort ett tillhåll för eder, skall ränsas och militär bevakning hindra eder att återigen där samlas. En var, som vågar överskrida detta beslut, häktas.”

I Alfred Kämpes bok ”Den stora strejken”, finns en uppgift att Skarpskytteföreningens begäran om vräkning från platsen inkom först ”efter stark yttre påverkan”. Det ska ha varit landshövding Treffenberg som var den som låg bakom påtryckningarna för att få en anledning att upplösa lägret. I sitt tal fortsatte landshövdingen att redogöra för de åtgärder som beslutats. Alla de som befann sig på platsen skulle förhöras och skulle kunna bevisa att de hade laga försvar, övriga skulle förvisas till hemorten enligt lösdriverilagen. Endast kvinnor och barn under 15 år fick lämna platsen.

Efter förhör dömdes över 1000 arbetare till vräkning, 7 arbetare häktades som ledare för strejken, 36 arbetare dömdes för lösdriveri övriga arbetare återfördes till arbetet. Sundsvallsstrejken var nu på väg att upplösas men oroligheterna hade redan spritt sig söder ut utmed Norrlandskusten.

### Sundsvallsstrejkens slut början till nya strejker

I Sandarne utanför Söderhamn hade sågverksarbetare samlats vid förvaltarbostaden och genom ombud framfört krav på 25 % löneförhöjning eller återgång till fjolårets löneläge.

Detta hände onsdagen den 3 juni och vid det laget hade Oscar Dickson, i handelsfirman James Dickson & Co, rest upp

till Söderhamn från Göteborg. Dickson & Co var ägare till flera sågverk utmed Norrlandskusten, bl.a. Askesta och Sandarne sågverk. Dickson uppmanade de strejkande vid Sandarne sågverk att genast återuppta arbetet annars skulle de från och med dagen därpå avskedas och vråkas från sina bostäder.

På kvällen den 4 juni samlades ett hundratal arbetare på torget i Söderhamn, framåt kvällen tunnade gruppen ut, de som var kvar begav sig iväg morgonen dagen därpå. Vid middagstid den 5 juni samlades de strejkande återigen, i tidningarna uppskattade till cirka 500, återigen i Söderhamn. Därefter marscherade de iväg, nu med en fanbärare i täten. Målet var sågverk och brädgårdar utanför Söderhamn.

När de kom fram till Sandarne blev de stoppade vid ”Lerviks-grindar” där det fanns en banvaktstuga. De möttes av Oscar Dickson som under dagen inväntat de strejkande arbetarnas ”strejk-tåg”. Dickson ställde sig vid grindarna och förbjöd arbetarna beträda hans mark där Sandarne brädgård låg (bilden på sidan 12).

Vad som försiggick mellan Dickson och de strejkande rapporterades i tidningarna: ”Då de anlände till Sandarne, möttes de vid Lerviks-grindar af grosshandlaren, d:r O. Dickson, som ensam hade tagit plats derstädes och under flera timmar afbidat de strejkandes ankomst. När skaran, 500 man, nalkades, trädde hr Dickson fram och förbjöd den samma att intränga på hans mark. ”Detta är mitt område” sade han och ”jag förbjuder alla, utom Sandarne arbetare, att inträda här”. En röst ur hopen ropar: ”Grinden är olåst, framåt!” ”Jag är låset, svarade hr Dickson och stod med orubbligt lugn på sin post framför grinden. Strejkarne började nu tveka och draga sig undan till Åsbacka”.

Vid Sandarne brädgård hade vid det här laget 40 soldater ur Helsinges regemente placerats som förebyggande åtgärd.

Vid banvaktstugan vid Lerviks-grindar i Sandarne, utmed dåvarande Marma-Sandarne järnväg (MaSJ), blev det alltså stopp. Med militärer på plats och inget gehör för sina krav såg man ingen annan utväg än att avbryta strejken och gå tillbaka till arbetet. En del av de som deltog i strejken avskedades, de flesta fick dock tillbaka sin anställning.

### Summering av strejkernas verkan och resultat

Resultatet av Sundsvallsstrejken med efterdyningar gav inga segrar för arbetarna, inga lönehöjningar eller ändring av arbetsförhållandena enligt de krav man framförde, vid något enstaka sågverk gjordes mindre höjningar av lönen.

En större förändring blev det dock, Isak Boström, en av dem som utsågs som talesman för de strejkande vid Sundsvallsstrejken berättar i en radiointervju från 1937 om Sundsvallsstrejken. På frågan om de strejkat förgäves svarade Isak Boström entydigt nej. Han menade att i och med strejken ändrades attityden mot arbetarna, att de fick sitt människovärde återupprättat. Kanske sågverksägarna någonstans ändå insåg den kraft de strejkande utgjorde när de gick samman. Tillfälligtvis kanske man ska tillägga. Med facit i hand vet vi att kampen för arbetarna om högre löner och bättre arbetsvillkor inte var över i och med Sundsvallsstrejken.

Strejkerna i Sundsvalls- och Söderhamnsområdet gav även avtryck i kyrkböckerna. I utflyttningslängderna, antalet män och kvinnor som flyttar från församlingen, kan man se en ökning under åren 1878-1879-1880.

De flesta av de brädgårdar och sågverk som var inblandade i strejkerna låg i församlingarna

Söderhamn (Sandarne, Lervik), Skön, Alnö och Njurunda. Det verkar som om förhållandena i detta område kom till sin spets för befolkningen under lågkonjunkturen dessa år.

Utvandringen till USA från Sverige hade kommit igång på allvar men hade ännu inte nått sin kulmen. I tabellen nedan kan man se antalet utflyttade och andelen i % av dessa som flyttar utrikes under åren 1878-1881. USA som slutdestination för emigranten är i klar majoritet, men länder som Norge, Finland, England och Kanada förekommer också.

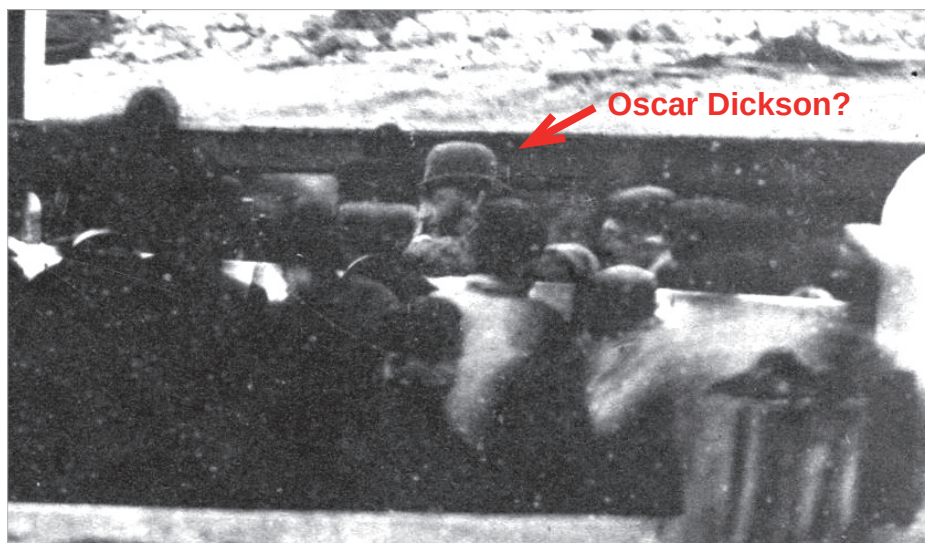
Tabellen nedan visar antal utflyttade samt andel i procent som utvandrade.

### Banvaktstugan vid Lerviks-grindar i händelsernas centrum

Fotografiet på sidan 8 finns i Sveriges järnvägmuseums (SJM) arkiv med årtal men utan namngiven fotograf. Ett liknande fotografi, taget i nästan samma vinkel, finns

|      | Söderhamn |         | Skön |         | Alnö |         | Njurunda |         |
|------|-----------|---------|------|---------|------|---------|----------|---------|
| 1878 | 366       | 1,51 %  | 253  | 1,19 %  | 64   | 1,56 %  | 9        | 1,08 %  |
| 1879 | 490       | 3,27 %  | 405  | 41,73 % | 131  | 7,63 %  | 163      | 43,56 % |
| 1880 | 506       | 25,49 % | 464  | 32,11 % | 166  | 22,29 % | 201      | 40,8 %  |
| 1881 | 488       | 26,10 % | 9418 | 22,01 % | 177  | 49,15 % | 239      | 46,03 % |





*Delförstoring av bild i DiBis arkiv, Digital Bild i Söderhamn. Fotograf, John Andersson.*

i databasen hos DiBis, Digital Bild i Söderhamn. (Se delförstoring i bilden ovan) Det fotografiet är daterat till den 5 juni 1879, alltså det datum då de strejkande i samlad trupp gick till Sandarne från Söderhamn. Motivet är banvaktstugan i Sandarne kallad Lerviks-grindar. Fotografiet hos DiBis har även namngiven fotograf, John Andersson. Mycket tyder på att SJVM:s fotografi är taget av samma fotograf vid samma tillfälle. Banvaktstugan låg utmed dåvarande Marma-Sandarne Järnväg, MaSJ, invigd 5 augusti 1858.

Järnvägen var byggd som transportväg för virke från Askesta sågverk till anghyveliet och brädgården i Sandarne. Timret kom via Ljusnan till Askesta dit det flottades och togs upp för tillsågning vid Askesta sågverk. Hela transportkedjan inklusive skogarna där skogen avverkades, till sågverket i Askesta, järnvägen Askesta-Sandarne och brädgård och anghyvel i Sandarne ägdes av handelsfirman James Dickson & Comp. Oscar Dickson var den som var chef över sågverk och skogar i Norrlands skogsdistrikt.

James Dickson & Comp var också den firma som år 1867 hamnade inför rätta efter att ett av företagets sågverk i Baggböle olagligt avverkat statens skog. Vid vilket tillfälle under dagen är fotografiet taget? Mycket folk syns i bild, ser vi själva ögonblicket då Dickson hindrar de strejkande vid grinden? Har man kanske ännu inte skingrats efter "incidenten" med Dickson? Finns Dickson överhuvudtaget med på bilden?

### **Tolkning och slutsats över en snart 140-årig dokumentation**

Tidpunkten på dagen då fotografierna är tagna är alltså okänd eller åtminstone osäker. Det finns en uppgift i DiBis om att fotografiet ska vara taget vid det tillfälle

då Dickson hejdade strejkarna vid grinden. Uppgiften är lämnad av givaren av fotografiet som fått uppgiften av sina föräldrar. I samma bildtext finns också ett tillägg från en annan uppgiftslämnare att tidpunkten för fotografiet troligen inte är då Dickson befann sig vid banvaktstugan. Någon gång under dagen, men inte vid Dicksons besök vid grindarna för att hejda arbetarna.

Om fotografen inte fångat "Dickson-ögonblicket" vad är det då vi ser? Antingen har folkmassan ännu inte helt lösts upp eller har ryktet gått om vad som var på gång och att folk då nyfiket har samlats för att se vad som skulle hända?

Personerna på fotografiet har uppmärksamheten koncentrerad inåt mot mitten där man kan skönja två vita grindstolpar och en bom eller översta brädan på en grind. Några nyfikna i folkmassan har upptäckt fotografen och tittar rakt in i kameran.

På frågan om Dickson finns med på fotografiet vill jag hävda att han gör det. Vid grinden finns en man med en hatt som är lite ljusare i färgen än de övriga hattarna. Vid sidan av honom tycker jag också att man kan se två män med vad jag uppfattar som militäruniformsmössa.

Det finns ytterligare ett fotografi DiBis från samma tillfälle som också är daterat till den 5 juni 1879. Med samme fotograf och vad jag uppfattar taget vid samma tillfälle. Vid grinden mellan grindstolparna ser man även här mannen med det grå plommonstopet. På denna bild ser man mer av själva ansiktet i profil med rejäla borst till polisonger. Denne man tycker jag ser ut som Oscar Dickson.

Detta är den slutsats jag drar utifrån det jag har fått fram:

Fotografiet i SJVM:s arkiv är taget av Johan Andersson den 5 juni 1879. "Uppträdet" lockade till sig nyfikna, barn, kvinnor och



*Porträtt av Oscar Dickson. Fotograf: Wald. Dahllöf. Samling: Grenna Museum.*

män, flera av dem har uppmärksamheten riktad in mot mitten, mot händelsernas centrum.

I centrum av folkmassan vid banvaktstugans grindar ser vi Oscar Dickson som stoppade de strejkande med orden: "Detta är mitt område, jag förbjuder alla, utom Sandarne arbetare, att inträda här".

Att fastslå att det säkert är så här fotografiet ska tolkas vågar jag mig inte på, men vill ändå hävda att det är mycket möjligt. Jag tar gärna emot idéer och funderingar om detta fotografi, allt för att komma fram till den tolkning som är mest trolig.

Det intressanta är, att om fotografen fångat "Dickson-ögonblicket", är detta i så fall den första fotografiskt dokumenterade strejken i svensk arbetarhistoria? 

### *Källor:*

*Bollnäs Tidning 1879-06-14*

*Göteborgsposten 1879-06-10*

*Lundberg Harald, Sundsvallsstrejken 1879, (1879)*

*Kämpe Alfred, Den stora strejken, (1929) återutgiven till Sundsvallsstrejkens 100-årsminne*

*Treffenberg, Curry (1879) Arbetarestrejken vid sågverken i trakten af Sundsvall år 1879*

*Kyrkoarkiv för församlingarna, Alnö, Njurunda, Skön, Söderala, Söderhamn 1878-1881*

*SCB <http://www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Artiklar/Massutvandring-till-Amerika-slag-mot-befolkningen/>*

### *Fotografier:*

*Samlingsportalen: Sveriges Järnvägmuseum JVM KAAA00275*

*DiBis, Digital bild i Söderhamn:*

*Söderhamns kommun XJA00042 Fotograf Johan Andersson*

*Digitalt Museum: Grenna Museum – Polarcenter gm.saaal.43 Fotograf Wald. Dahllöf*





**Lennart Malmsten**

## Att organisera digitala bilder

Många järnvägsintresserade fotograferar, men hur många av bilderna blir liggande på minneskort och kanske raderade, eller sparade på CD utan någon behändig möjlighet att se dem?

Det ska med en gång sägas, att det finns rutinerade fotografer som inte alls håller med om vad jag skriver. Detta är ett område med få absoluta sanningar, och många olika synpunkter och preferenser. Använder Du inte dator eller är ointresserad av fotografi är artikeln av föga värde. Men om några har fördel av att använda sig av någon av de tankar som framförs här, så har artikeln varit till nytta.

### Skapa unika namn

Alla kameror har ett räkneverk, som förr eller senare kommer börjar om från ett igen. I de digitalkameror jag använt har bilderna haft namn som IMG\_nnnn, där nnnn är siffror. En del fotografer behåller namnet så som det är i kameran, och lägger ned bilderna i olika mappar, ordnat kanske efter tid eller händelse.

Den som organiserar i mappar – en mapp för järnvägsbilder från Stockholm, och en annan för Rc-lok, kommer snart att finna

att bilden hör hemma och kan placeras i båda. Javisst – en digital kopia är likvärdig med originalet, men har man inte skapat unika namn, kommer oordning och problem snart.

Ett enkelt lösningsförslag: Det finns program (flera gratis eller billiga) för att byta namn på många bildfiler samtidigt. Sök på t ex "bulk rename" eller "batch rename" och Du får flera förslag att ta ställning emellan. Jag fick tidigare tips om ett av dem, Rename4u (rename-for-you), och det har – när jag väl förstått logiken – varit enkelt att handha. Med ett program byter Du då i ett steg bokstäverna IMG (se exempel ovan) till det årtal bilderna är tagna. Givetvis behöver Du vara uppmärksam så att de verkligen är från detta år, men det går ju alltid att skapa en tillfällig mapp och flytta undan bilderna från det minneskort som satt i över ett årsskifte, och som ska göras till det nya året. Så länge Du tar under 10000 bilder per år (nnnn – fyra siffror i exemplet ovan) blir bildnamnen unika. En del fabrikat kan ha fem siffror, och då har Du nog bytt kamera innan Du kommit upp i 100000 bilder. Men har din nya kamera samma fabrikat och namnstandard som den

gamla, uppkommer problemet då.

### Gör inte filnamnet till beskrivning

Låt filnamnet på bilden vara just ett filnamn, och använd det inte till att lägga in information, som plats, datum och vad bilden föreställer. Tänk Dig i stället filnamnet som en etikett på diaramor med ett syfte – det ligger tusentals bilder i en hög, och Du ska kunna sortera dem i ordning igen, utan att behöva tolka vad varje bild innehåller. Mitt förslag är i stället att Du först gör en mapp för varje år. Om den ska vara underindeldad t ex i månader beror på mängden bilder. För varje mapp har Du ett kalkylark (Excel eller något av dess alternativ), där Du registrerat nyckeldata: Var? När? Vad? – samt ev. ytterligare kommentarer. Dessa kalkylark placeras på lämpligt sätt tillsammans, så att det med Utforskaren/ Finder går att söka i många ark samtidigt. Kalkylark är mycket smidigare än att ändra namn på filer, man kan göra klipp-och-klistra eller fyll, när samma uppgifter återkommer för flera bilder.



*Bilden till vänster: Vad väntar alla fotografer på? Bilden är tagen på gamla Haparandabanan, Karungi station, 2012-09-01. Detta i samband med invigning av nya Haparandabanan. Vad väntar man då på? Svaret finns på sidan 14. Foto: Lennart Lundgren.*

### **Har Du inte ett klart behov av annat – använd tidslinje**

I förra avsnittet föreslog jag användning av kalkylark per år, eventuellt uppdelat på fler vid många bilder. Detta bör förtydligas något. För yrkesfotografer kan det vara naturligt att dela upp sitt material i olika projekt, t ex för den som fotograferar bröllop har de olika brölloppen sällan något med varandra att göra. Men för en hobbyfotograf som för eget intresse (eller t ex att visa på Webben) tar några bilder då och några bilder då, utan att dessa bilder har något annat gemensamt än att det är tågbilder – så är min rekommendation att använda en enkel, rak tidsordning (fotograferingsordning) för organisationen. Att sedan bilderna ibland kan behöva visas i annan ordning när man gör urval är en annan sak.

### **Gör inte en rutin som förutsätter att Du gjort detaljuppgifter för tidigare bilder klara först.**

Tänk dig följande. Sista dagen på semesterresan fotograferar Du en bild, som ett på dagar senare är svaret på en fråga i ett Internetforum, som Postvagnen. Du vill givetvis kunna publicera denna bild med minsta möjliga dröjsmål. Då gäller det att Du inte har gjort Dig en rutin, som kräver att Du gjort klart (bedömt och kanske bildbehandlat) alla tidigare bilder i detalj för att t ex kunna veta vad denna bild ska heta. Det var en fälla jag själv var nära att falla i – tänkte mig i början virtuella ”filmer”, där storleken och namnsättningen av en ”film” bestämdes av hur många RAW-filer gällande min första kamera fick plats på en backup-DVD, och där borttag av bilder, dåliga eller mycket lika varandra, skulle göras vid namnändringen. Tack vare läraren på en bildbehandlingskurs jag gick fick jag klart för mig att detta hade varit olämpligt. Använder Du kalkylark – skriv in uppgifterna för just denna bild, och fyll senare på med mera rader före för de tidigare bilderna. När Du publicerar den, vill Du troligen att dess riktiga namn ska vara känt, så detta är också ett argument mot att använda filnamnet som beskrivning (ovan)

### **RAW eller JPEG samt RAW-konverterare.**

Handlar artikeln om organisation av digitala bilder, är några ord kring den ständiga diskussionen om RAW eller JPEG nära. En mångårig medlem i SJK sade: Jag är en digital diafotograf. Jag tar bilder, men gör ingenting tekniskt med dem efteråt.

Han fotograferade JPEG, som många gör, och alla har inte tid eller intresse att ta sig an bildbehandling. Men för dem, som tagit steget till RAW, finns en komponent till – RAW-konverterare. För de kameramodeller som kan skriva RAW-bilder på minneskortet följer normalt med ett program från tillverkaren som kan konvertera RAW till JPEG eller TIFF. Det finns också RAW-konverterare från olika tillverkare, inklusive gratisprogram. Det sistnämnda kan vara ett problem för den som skaffar ny kamera, då det troligen tar längre tid innan det kommer en uppdaterad version – jämför med Microsofts Codec, som gör att man kan se utseendet på RAW-bilder i Utforskaren. Microsoft har längre intervall mellan sina uppdateringar än de som gör bildbehandlingsprogram man tar betalt för. Redaktör Lindahl hade f.ö. en artikel kring RAW i Tåg 6-7/2009. Tilläggas kan, att museer i allmänhet fortsatt föredrar att få bilder i TIFF-format, då denna standard anses säkrare att finnas kvar oförändrad. Den som har RAW-filer kan med få handgrepp göra TIFF av dem, den som har JPEG kan göra TIFF av dem i ett bildbehandlingsprogram, men kan aldrig få tillbaka den information som kastats vid JPEG-komprimeringen – och som kanske hade kunna vara till nytta vid ev. bildbehandling. Orsaken till att inte alla RAW-fotografer raskt gör TIFF av sina filer dels att en 16-bitars TIFF (16-bitars färgdjup i stället för 8 ger större tålighet avseende bildbehandling) i de exempel jag kört fram är cirka 5 gånger så stora som den ursprungliga RAW-filen (RAW 25 Mbyte – TIFF 125 Mbyte). Dessutom kommer det förbättrade RAW-konverterare, så det är bra att ha originalmaterialet kvar.

Denna artikel ska inte behandla vilket program man ska välja, om man ska ha olika program för RAW-konvertering och organisation osv. Ämnet är en djungel. Någon säger Picasa, en annan Paint Shop Pro, en tredje föredrar DXO Optics osv. Den som har stora mängder bilder, och framför allt yrkespersoner har troligen redan valt att använda Adobe Photoshop (PS) med dess kompanjon Bridge. Adobe har nyligen ändrat licensmodellen från köp (cirka 10 000 Kr för PS) till månadslicens (just nu som bäst cirka 100 Kr/månad, men det kan ändras). Då detta rimligen är för mycket för de flesta hobbyfotografer, finns Photoshop Elements (PSE, köp under 1 000 Kr) som är en beskuren version av PS, där funktioner som används av proffsen är borttagna. Det går givetvis att använda både

PS och PSE även direkt på JPEG-bilder. Pudelnas kärna är här att inte göra ändringar på JPEG-bilder så att man sparar många gånger – för varje gång man sparar om en behandlad JPEG-bild kastas information bort, och sker det många gånger uppstår kvalitetsförlust.

### **Mitt val – Adobe Lightroom (LR)**

Jag hade börjat skanna för drygt 10 år sedan, och hade därför kommit i kontakt med föregångarna till PSE, och det var då naturligt att – med tips från en mångårig god vän – komma igång med PSE när jag relativt sent började ta digitalbilder årsskiftet 2007/2008. Avgörande skäl vid val av verktyg är t ex hur många bilder man avser att hantera, RAW/JPEG, om man har förkunskaper, om det finns kurser att tillgå, vad man redan har gjort – i något annat verktyg.

Jag har nu efter 5 års digitalfotograferande knappt 20 000 digitalbilder, samt 30 000 ramade diabilder, som jag avser att skanna. Jag hade då inte kommit så långt med PSE, och var inte nöjd med den struktur jag hade, så jag valde att fullt ut gå till Adobe Lightroom (LR), ett bilddatasprogram, med inbyggd RAW-konverterare och möjlighet till bildbehandling (men inte lika avancerad som PS eller PSE). Jag bortsåg från vad jag gjort i PSE och läste in bilderna på nytt i LR (jag hade sparat en kopia av alla bilder så som de såg ut på minneskortet). Fördelar: LR är spritt över världen, det finns många användare både yrkes- och hobbyfotografer, det finns utbildning och böcker även på svenska (Internetbaserade- eller DVD-kurser finns från [www.moderskeppet.se](http://www.moderskeppet.se)).

Nackdelar: Det är att göra sig själv en otjänst att använda LR utan att gå igenom en kurs eller bok först (och kanske repetera den vid behov). Adobe har inte heller längre support på svenska, trots att man tillhandahåller svenska versioner av sina program. Adobe har en engelsktalande support i Indien, som man når via ett svenskt nummer. Jag fann det svårt att förstå Indisk engelska, och var i praktiken tvungen att veta och uppge den engelska översättningen till de rubriker och felmeddelande jag fick – på svenska – annars verkade de inte förstå. Min ”räddning” var forumet [Pixelplaneten.se](http://Pixelplaneten.se), där forummedlemmar i mån av kunskap hjälper varandra.

Det är viktigt att understryka: Varken LR eller något annat verktyg hjälper Dig att få ordning. Du måste själv bestämma





*Det här är vad alla fotografer väntar på! En fotokörning med en mullrande T42 205, med persontåg i "kroken", dundrar in på Karungi station 2012-09-01. Det blev många bilder för fotograferna att registrera och hantera. För ni har väl gjort det!!? Foto: Lennart Lundgren.*

vilken ordning Du vill ha – och sedan använda Ditt verktyg att förverkliga den. Har du inte kommit fram till en struktur med namnstandard, hjälper inga verktyg i världen. Har Du en fungerande struktur är LR ett förträffligt verktyg, som dessutom kan fås att samverka med PS eller PSE (om man också har någon av dessa) för sådan avancerad redigering det inte kan själv.

### Min egen namnstandard

LR har så kallade förinställningar, som jag efter tips satte upp för att göra om bildfiler-  
nas namn vid import från minneskortet till LR bilddatas. Tack vare förinställningen lägger LR självt bilderna i rätt mapp. Men det finns innan dess en hel del arbete och avgöranden i anslutning till installation och uppsättning av programmet LR självt och dess krav på datormiljön för en bra funktion, vilket ligger utanför denna artikel. Är någon intresserad – sök på pixelplaneten. se, jag och andra har skrivit en del där kring detta.

Mitt Lightroombibliotek för digitala bilder är ordnat med en huvudmapp per kalenderår, och sedan en undermapp per datum, i vilket bilderna ligger. Bildfilens namn ser ut så här: sssss\_åååå-mm-dd\_nnnn. Bokstäverna sssss är en signatur som gör det lätt att se att det (troligen) är min bild. Datum åååå-mm-dd är precis vad det ser ut som. Siffrorna nnnn är avsedda att göra bildfilnamnen unika inom samma dag,

och råkar vara de siffror varje bild har i kameran. På så sätt uppnår jag spårbarhet mot de speciella indatabackuper jag också tar, men det vidare resonemanget här ligger utanför artikeln.

Skulle jag ha flera kameror samtidigt, skulle jag använda olika förinställningar beroende på kamera, och lägga på ett suffix som visar vilken – så att jag inte skulle kunna få två olika bilder från olika kameror tagna samma dag som skulle få samma namn. Sist kommer sedan givetvis filformatet, oavsett om det är jpg, eller RAW-format som t ex nef eller cr2.

### Skanning

De flesta idag aktiva järnvägsfotografer började innan den digitala epoken hade slagit igenom. Det gör att många har bilder att skanna för att kunna digitalisera dem. Skanning är i sig ett stort och komplicerat ämne, som inte heller det får plats att avhandlas här. Men några käpphästar kan jag bjuda på: - Eftersom det vid skannings-  
tillfället inte är känt vad bilden ska komma att användas till i en framtid, använd inte en diaskanner som inte har upplösning nog för tryck minst i A4. Köp inte en billig skanner med dålig upplösning, gå hellre ihop med någon annan om en bättre. Skanna i den bästa upplösning skannern klarar. Skanna om möjligt till TIFF, inte JPEG, för framtida bildbehandling. Har Du glasramar, montera först om i glaslösa

ramar. Det är nedlagd tid för skanning som är det kritiska om man har många bilder. Att skanna 10 000 bilder i en skanner som tar en bild i taget, är - mycket ungefärligt – antalet arbetstimmar en heltidsanställd gör på ett år. Varning! Skannade bilder i TIFF-format kan bli stora, i synnerhet om 16 bitars färgdjup används. Jag har, beroende på vald upplösning, fått mellan 90 och 170 Mbyte – per bild!

### Namnstandard för skannade bilder

Namnstandard för skannade bilder skiljer sig från digitala, för även om de mest noggranna har noterat vilken dag en viss bild togs, är det nog ytterst sällsynt att någon har noterat vilken timme och minut. En del har textat på ramen vad bilden föreställer mm, och sedan kanske satt in den i ett magasin utan ytterligare åtgärder. Syns inte bildnumret (som det normalt gör när man får ramade bilder från ett laboratorium), och missödet händer att man tappar ett magasin och måste sortera upp bilderna – finns kanske inga ledtrådar till den ursprungliga ordningen. Även vad gäller diabilder är det min syn, att bilden (ramen) ska märkas med en identitet, och de väsentliga uppgifterna finnas på annat sätt. Men även om det kan vara nedslående att nu få veta, vad man borde gjort för 20-50 år sedan, är det trots allt mycket bättre att ha noteringar på en diaram än att sakna informationen.



För att kunna skanna – och katalogisera, behöver varje ram som ska skannas vara försedd med en unik identitet. Saknas detta är det bara att börja märka ramarna. Ska man ändå rama om glasade är det ett bra tillfälle, då man ändå kan se vad numret på bildrutan är – och använda det. En komplikation som nog flera har, är att man monterat sina bättre bilder och kanske satt dem i magasin, och sparat övriga i alla fall. Men då kan de ju vara så, att den bild som monterats blivit skadad, medan en liknande bild som förblivit orörd nu är bättre. Då är det en fördel, om bildnumret kan användas, så att det finns – logisk – plats för även de bilder som aldrig monterades.

Med detta etablerat, finns det nu två saker till som ramen bör märkas med, årtal och ett filmnummer under detta år. Kan man se bildnumren, och bilderna ligger i ordning går det nog att räkna ut, finns inga ledtrådar får man till slut kanske hitta på.

### Min namnstandard för skannade bilder

I detta avseende hade jag nog tur, för samma år som jag började med diabilder fick jag ett tips att inkludera årtalet. Den första ramen var märkt ÅÅ Da nn, där ÅÅ var årtålets två sista siffror, D stod för diafilm (det fanns också s för svartvit), a var en löpbokstav, så att man kunde få flera kombinationer ur en position än med löpnummer, och nn var bildnumret från filmen. Så småningom fick jag öka till två löpbokstäver för att klara mängden filmer per år, samt senare hantera sekelskiftet. Men strukturen höll annars tills jag slutade att ta diabilder. Omslagsbilden till Tåg 5/2007 var på ramen märkt 06DAR13.

Namnstandarden för skannade bilder som ska in i LR blev således sssss\_ååÅÅ-Tzz-  
nn\_suffix. Bokstäverna sssss och ååÅÅ har samma betydelse som för digitala bilder. ÅÅ är årtalssiffror från ramen, och åå således antingen 19 eller 20. Tzz är typ och löpbokstäver för filmen och nn är bildnumret inom filmen, allt från ramen. Suffix är något jag lagt på för skanningens skull. I samband med byte av skanner såg jag, att en bild åtminstone tillfälligt skulle kunna

existera i flera olika versioner, beroende på hur och med vad den är skannad. Hittills har jag haft en bokstav syftande på vilken skanner jag använt, samt färgdjupet i bitar, men suffixet kommer att behöva byggas ut då jag tar ny skanningsprogramvara i bruk. Eftersom skannern ger bilden ett löpnummer oavsett vad som är märkt på ramen, är det fortfarande en hel del manuellt arbete med bulknamnändringsprogram och Utforskaren för att få en bildfil med korrekt namn som också innehåller det ramen är märkt med, som sedan kan importeras till LR.

### Nyckelord – se Samlingsportalen.

En välorganiserad samling av bilder har nyckelord lagda till bilderna. Detta kan göras med flera olika verktyg. Men gör inte misstaget att lägga på så mycket nyckelord att det går att hitta exakt rätt bild med en sökning. Nyckelorden är till för att minska ned materialet snabbt, så att det sedan går lättare att hitta rätt bild. Med en mycket omfattande nyckelordshantering kan arbetet snabbt överstiga fördelarna. Exempel: Har Du 10 olika bilder på T42 205 under dess tjänstgöring, notera inte vad som skiljer dem som ljus eller vinkel (annat än platsen, som Du redan har noterat). Är du nere i 10 bilder vill Du ändå titta på dem. Jag hade i Tåg 6-7/2007 en artikel om vikten att ordna för vad som ska ske med bildsamlingen, den dagen fotografen inte längre finns kvar. Det är uppenbarligen ett för många obehagligt ämne, då kommentarerna efteråt var få. Ändå finns det åtgärder som underlättar när den dagen kommer. I och med Järnvägmusei bildskanningsprojekt, som resulterat i Samlingsportalen, har museet i samarbete med Järnvägmusei Vänner gjort åtskilligt grundläggande arbete. Titta på den information som finns på samlingsportalen.se, speciellt vad gäller nyckelord. I och med att Järnvägmuseum på detta sätt satt standarden, förefaller det osannolikt, att något annat mindre museum eller någon förening skulle gå ut med en annan rekommendation för nyckelord som avviker.

Således – lägg på de nyckelord som behövs för att Du ska kunna minska ned till en rimlig mängd för att kunna söka visuellt, men om Du tänker dig att något museum eller förening på lång sikt ska ha utbyte av bilderna, lägg också på nyckelord enligt Samlingsportalens sätt efter bästa förmåga. Är detta mycket att tänka på – ja det är det. Ändå – gör det! Om du så bara ordnar så att bilderna får unika namn kan det vara mycket värt för Dig själv senare – eller någon annan. Ta sedan givetvis också backup på Dina bilder, gärna en backup som sparas på annan adress än hemma.



### Välkommen till Östergötlands Järnvägmuseum!



Interiör utställningshallen. Foto: Lennart Lundgren.

Östergötlands järnvägmuseum i Linköping, Valla friluftsområde, består av en gammal järnvägsmiljö med station och bangård, samt en museihall. Här visas fordon och järnvägsmaterial som Museiföreningen samlat in och bevarat genom åren. I hallen finns tre spår med ett antal vagnar och lok att se på – och provsitta – samt många andra saker som använts i tåg och på stationer. Här finns också en karta över östgötska järnvägar samt gamla järnvägsbilder att titta på. Bangårdsmaterielen och fordonen i museihallen har till största delen varit i bruk på östgötabanorna.

Öppettider: 2017-06-26 - 2017-08-20  
vardagar kl 11-17, lör- och söndagar  
kl 12-16.

Mer info: [www.gamlalinkoping.info/  
sv/se-och-gora-sp-26754/museer/val-  
lagard/jarnvagsmuseet](http://www.gamlalinkoping.info/sv/se-och-gora-sp-26754/museer/val-lagard/jarnvagsmuseet)

### Järnvägarnas Museiförening i Linköping

Grundad 1961 av Bengt E Unvér  
Järnvägarnas Museiförening (Jvgmf) är en ideell förening som verkar för insamling och bevarande av järnvägsarkivalier samt forskning och förmedling av järnvägshistoria i allmänhet och från Östergötland i synnerhet. Föreningen är stödförening för Östergötlands Järnvägmuseum beläget i Valla Gård, en del av Friluftsmuseet Gamla Linköping. Jvgmf

medverkar därvid i vård och presentation av materiel som deponerats av Sveriges Järnvägmuseum i Gävle.

Besöksadress: Valla Gård, Gamla Linköping.  
Öppettider för museet: Midsommar till mitten på augusti dagligen kl 12-16. I övrigt se [jvgmf.se](http://jvgmf.se) eller kontakta Infomagasin, Gamla Linköping tel. 013-121110. Fri entré.

Postadress: Östergötlands Järnvägmuseum, Valla Gård, 583 30 Linköping.  
Hemsida: [jvgmf.se](http://jvgmf.se),  
E-postadress: [info@jvgmf.se](mailto:info@jvgmf.se)

Medlemsavgift 2017: Dubbelansluten till JvmV: 400 kr, familjemedlem 50 kr, medlem i utlandet: 500 kr.

Endast medlem i Jvgmf: 60 kr (erhåller ej Sidospår, Spår eller JvmV:s förmåner).

Plusgiro: 582571-6.

Informationsblad: Ångstöten, ett enkelt A4 med föreningsinformation som distribueras med Sidospår eller separat till icke dubbelanslutna medlemmar.

Ordförande: Lars Linde,

E-post: [ordf@jvgmf.se](mailto:ordf@jvgmf.se), tel.: 0706-717595.



# Sommarprogram 19 juni – 13 augusti

## Dagliga turer med rälsbuss – upplev mer!

Åk till Sveriges Järnvägsmuseum med utställningar och öppet fordonsmagasin där du kan se ännu fler lok och vagnar. Rälsbussen går mellan järnvägsmuseet och magasinet och stannar för av- och påstigning vid Gävle central. Välkommen!



## Minitåg och banvaktstugan

Daglig familjevisning kl 11.00.  
Testa barns lekar från förr!  
En tur med minitåget kostar 20 kr.



## Sommarteater

Spelas vardagar i juli  
12.00 och 14.00.  
Sommarteatern ingår i  
entrébiljetten!

Öppet fordonsmagasin!



## Öppettider 19 juni – 13 augusti

Järnvägsmuseet dagligen 10.00 - 17.00  
Fordonsmagasinet dagligen 11.30 - 16.30  
OBS! Stängt midsommarafton- och dag

## Entrépris inkl. rälsbuss

Vuxen 120 kr. Studerande 80 kr  
Fri entré t.o.m. 19 år

Rälsgatan 1, Gävle. Tel: 010-123 21 00.  
Mer information och tidtabeller:  
[trafikverket.se/jarnvagsmuseum](http://trafikverket.se/jarnvagsmuseum)



SVERIGES  
JÄRNVÄGSMUSEUM  
TRAFIKVERKET