ARKIVGUIDE

RIKSARKIVETS TEKNIKHISTORISKA KÄLLOR

Järnvägsarkiven



Ulf Berggren

Riksarkivets teknikhistoriska källor

Järnvägsarkiven

ARKIVGUIDE

RIKSARKIVETS TEKNIKHISTORISKA KÄLLOR

Järnvägsarkiven

ULF BERGGREN

SKRIFTER UTGIVNA AV RIKSARKIVET 46

Omslagsbilder:
FRAMSIDA En reglementsenlig SJ-uniform för tågklarerare 1962. Ett av SJ:s elmotorvagnståg av typen »Paprikatåg« ska vinkas av. Plats är Centralstationen i Stockholm. Foto: Seved Walther. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.

FRÄMRE FLIK Biljett för medförande av cykel på Statens järnvägars persontåg från Falsterbo 1956. Digitalt museum. Licens: CC BY-SA.

BAKSIDA Första, andra och tredje klass sovvagnar och avstigande resenärer ca 1955. Foto: okänd. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.

FÖRSÄTTSBLAD Ritning av ett av SJ:s tidigare snälltågslok, litt. A. Maskinbyråns ritningar nr 1119 (Mbr 1119), SJ:s ritningsarkiv hos Riksarkivet i Täby. Licens: CC0.

© Författaren och Riksarkivet
Grafisk form: Siwe & Michelsen
Tryck: Livonia Print, Riga, Lettland 2023

ISSN 1402-4705 ISBN 978-91-87491-40-5

Innehåll

13 Riksarkivariens förord
15 Författarens förord
17 Läsanvisningar
19 Inledning

23 Järnvägsarkiv – en översikt
25 Riksarkivet
27 Järnvägsmuseets arkiv
27 Andra arkivinstitutioner

31 Järnvägarnas förvaltningshistoria
33 Statsjärnvägarnas ledning
37 SJ:s regionala organisation
39 Omorganisationer inom SJ
41 Samarbeten i järnvägsfrågor
46 Järnvägspolitik: kommittéer och regeringsbeslut

63 Administration
68 Ekonomisk förvaltning
77 Personaladministration
88 Arbetarskydd
90 Pensioner
94 Personalutbildning
97 Fack- och arbetsgivarorganisationer
101 Järnvägsanställdas föreningar
103 Statistik- och kontrollfunktioner
110 Marknadsföring och reklam
114 Juridiska ärenden
115 Järnvägarna och totalförsvaret
123 Kontors- och städservice
125 Databehandling

127 Byggnation och bantjänst
129 Anläggning av järnvägar
146 Stationer och bangårdar
150 Industri- och hamnspår
153 Broar och korsningar
158 Fastigheter och byggnader
171 Mekaniska och elektriska säkerhetsanordningar
174 Geoteknik
176 Förvaltning av banor
178 Förrådsverksamhet
181 Miljöfrågor
182 Planteringar
186 Nedläggning av järnvägar

189 Person-, post- och godsbefordran
191 Trafiktjänst
196 Drifttjänst
198 Säkerhetstjänst
201 Järnvägsolyckor
204 Godstransporter
207 Postbefordran
209 Persontrafik
215 Järnvägstaxor
229 Tågplaner och tidtabeller
237 Trafik med utlandet
243 Järnvägarna och biltrafiken

245 Fordon och verkstäder
247 Maskintjänst
264 Verkstäder
270 Fordon
273 Standardisering av rullande materiel

277 Elektro- och telegraftjänst
279 Elektrifiering av järnvägar
284 Elektrisk tågdrift
287 Elektriska fordon
291 Kraftledningar
292 Sökning i Elektrotekniska byråns arkiv
294 Telegraf- och teleärenden

297 Enskilda järnvägar
299 Staten och de enskilda järnvägarna
305 Samtrafik mellan järnvägar
315 Spårväg och tunnelbana
321 Väg- och vattenbyggnad och enskilda järnvägar
325 Väg- och vattenbyggnadsdistrikten
327 Förstatliganden och fusioneringar

337 BILAGOR
339 Arkiveringsprinciper och sökingångar
360 SJ:s organisation
366 SJ:s publikationer
371 Ordlista
374 Förkortningar

377 Bildförteckning
381 Digitala resurser
382 Litteratur i urval
388 Register

Arkivöversikter

34 SJ:s generaldirektörer
36 Centrala styrelser
38 SJ:s huvudarkiv
40 SJ:s omorganisationer
43 Samarbeten
46 Järnvägslån
50 Järnvägspolitik
52 Regeringens beslutsunderlag
57 Statliga utredningar
59 SJ:s utredningsarkiv
61 SJ:s utredningar
67 SJ:s administration
70 Ekonomi och revision
75 Avtal
83 Personaladministration
89 Arbetarskydd
92 Pensioner
96 Personalutbildning
100 Fackliga organisationer
102 Personalföreningar
106 Statistik och kontrollfunktioner
113 Marknadsföring och reklam
114 Juridiska ärenden
121 Totalförsvaret
124 Kontors- och städservice
125 Databehandling
138 Anläggning av järnvägar
143 Bantekniska utredningar
147 Stationer och bangårdar
155 Broar och korsningar
161 Fastigheter och byggnader
167 Överlåtelse av mark
173 Säkerhetsanordningar

175 Geoteknik
177 Förvaltning av banor
179 Förrådsverksamhet
182 Miljöfrågor
184 Planteringar
187 Nedläggning av järnvägar
194 Trafikbyråerna
197 Drifttjänst
200 Säkerhetstjänst
203 Järnvägsolyckor
206 Godstransporter
209 Postbefordran
212 Persontrafik
215 Redovisning av trafik
224 Järnvägstaxor
229 Klagomål från resande
235 Tågplaner och tidtabeller
241 Trafik med utlandet
242 Tågfärjor
244 Järnvägarna och biltrafiken
252 Maskintjänst
269 Verkstäder
271 Fordon
276 Standardisering av rullande materiel
282 Elektrifiering
284 Elektrisk tågdrift
290 Elektriska fordon
292 El-koncessionsärenden
296 Telegraf- och teleärenden
300 Järnvägskoncessioner
305 Finansiering av enskilda järnvägar
312 Samtrafik mellan järnvägar
314 SWB:s organisation
318 Spårvägar och tunnelbana

320 Departementsärenden om enskilda järnvägar
322 Väg- och vattenbyggnaden
324 Inspektion av enskilda järnvägar
325 Väg- och vattenbyggnadsdistrikten
329 Förstatliganden och fusioneringar
336 Elektrifiering av enskilda järnvägar

Hitta ritningar

142 Anläggning av järnvägar
148 Stationer och bangårdar
151 Industri- och hamnspår
157 Järnvägsbroar
162 Fastigheter och byggnader
185 Planteringar
258 Maskintjänst
301 Järnvägskoncessioner
332 Enskilda järnvägar





Lokförarens och eldarens utsikt framåt mot järnvägslinjen i SJ:s ånglok litt. D nr 347 tillverkat 1886. I förarhytten fanns eldstad, ångtrycksmätare, bromstrycksmätare, tågbroms, riktningsväljare och andra mätare och reglage.

Riksarkivariens förord

SJ:S OMFATTANDE ARKIVBESTÅND i Riksarkivet är efterfrågat av både tågentusiaster och andra användare. Det är därför mycket roligt att här få presentera en ny arkivguide rörande Riksarkivets centrala järnvägsarkiv, som jag hoppas ska vara till hjälp för alla som söker efter handlingar i detta rika material. Boken belyser grundläggande aspekter av den svenska järnvägens historia och syftar till att klargöra förvaltningens och arkivens uppbyggnad. Den leder också forskaren vidare till det arkivmaterial som behandlar järnvägens tekniska infrastruktur – banor, stationer och bangårdar, lok och vagnar, verkstäder och mycket annat. Därutöver beaktas många andra teman, som person-, post- och godsbefordran, järnvägarnas personal liksom den politiska styrningen av järnvägarnas framväxt och villkor.

Min förhoppning är att arkivguiden kommer att vara användbar inte bara för de särskilt järnvägsintresserade. Järnvägens stora betydelse för förändringen av det svenska samhället under 1800- och 1900-talen gör att boken även kan bli ett värdefullt hjälpmedel för den breda forskningen om Sveriges sociala och ekonomiska historia. Med andra ord är detta en arkivguide som jag hoppas kan vara till gagn för många olika grupper av användare; järnvägsforskare, akademiska forskare, hembygdsforskare, släktforskare och över huvud taget en intresserad allmänhet.

Genom exempel och redovisning av sökingångar får läsaren insikter i delar av det utomordentligt omfattande källmaterialet om Sveriges teknikhistoria. Enbart på Riksarkivet förvaras tiotusentals hyllmeter med teknikhistoriska arkiv från statliga myndigheter, men även avsevärda mängder tekniska dokument från enskilda företag och organisationer. Kanske kan föreliggande arkivguide rörande Riksarkivets centrala järnvägsarkiv även inspirera till en ökad användning av andra transport- och teknikhistoriska arkiv i våra magasin.

Karin Åström Iko
Riksarkivarie

Författarens förord

RIKSARKIVET FÖRVALTAR ett ett till stora delar outforskat arkivmaterial från teknikorienterade verksamheter och kan göra anspråk på att inneha de största samlingarna av teknikhistoriska arkiv i Sverige. En betydande del av detta arkivmaterial härrör från statliga institutioner vars verksamhet varit inriktad på transporter av människor och gods. Det finns ett behov av skrivna vägledningar till dessa arkiv, vilket jag uppmärksammades på av Leif Gidlöf och Tommy Eriksson, båda tidigare anställda vid Riksarkivet. Som en direkt följd av deras initiativ och idéer startade arbetet med en guidebok för transportarkiven. Tanken var inledningsvis att arkiven från verksamheterna vid fyra av de största transportslagen – vägtrafik, sjöfart, järnvägstrafik och flygfart – skulle beskrivas inom en och samma bok. Efterhand som arbetet fortskred visade det sig nödvändigt att krympa ämnet för arkivguiden, och det hela landade i en guide inriktad på endast järnvägsarkiv. Förutom att vara en arkivguide är boken tänkt att tjäna som ett komplement till Riksarkivets beståndsöversikt. Det som beskrivs är främst myndigheternas verksamhet och de typer av arkivhandlingar som verksamheterna avsatt.

En redaktionsgrupp bildades tidigt under arbetet, bestående av Björn Asker, Marie Lennersand och Jan Brunius vid Riksarkivet i Marieberg. Ett tack riktas till dessa personer för många djupgående diskussioner med värdefulla synpunkter på merparten av textavsnitten. Björn Asker har senare fortsatt redaktörskapet genom att ge kommentarer med grund i en noggrann genomgång av den huvudsakliga texten.

Tack också till Robert Herpai vid Järnvägsmuseet som kommit med viktiga synpunkter på manuset, hjälpt till med frågor om bildmaterialet och överhuvudtaget gett feedback på boken.

Jag vill rikta ett tack till Roger Munck vid Riksarkivet i Täby som utifrån sitt gedigna kunnande har bidragit med många kommentarer. Han har speciellt väglett mig vid författandet av avsnitten om järnvägarnas kartor och ritningar, expropriationshandlingar och liknande dokumenttyper.

Vid färdigställandet av manuset har Jan Dahlström vid Riksarkivet i Täby varit behjälplig på ett mångsidigt sätt med textbearbetning och praktisk koordinering, vilket jag är tacksam för. Ett tack går också till Bo Berg vid Krigsarkivet, som har granskat manuset i sin helhet, och till Ulf Jönson och Julia Lindkvist vid Riksarkivet i Täby som även de gått igenom

manuset och gett en rad synpunkter. Andra kollegor vid Riksarkivet har bidragit med synpunkter vid olika skeden av arbetet, bland dem Bo Lundström och Örjan Romefors.

Även om tryckta källor spelat en roll, bygger bokens tillkomst huvudsakligen på studier av järnvägsarkiven i Täby och i Marieberg. Det bör framhållas att som ett komplement till dessa arkivstudier har Anders Janssons systematiska översikt (2005) varit ett viktigt stöd för uppgifter om SJ:s organisation genom åren.

Det är min förhoppning att arbetet med att lyfta fram Riksarkivets arkiv med teknisk inriktning kommer att fortsätta. Arkiven från Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsstyrelsen och Statens vägverk är exempel på arkiv som speglar en teknisk verksamhet, och som förtjänar att uppmärksammas mer.

För ett förtjänstfullt arbete med bokens slutgiltiga utformning vill jag rikta ett tack till Sverker Michélsen och Fredrika Siwe. Framställandet av denna bok har möjliggjorts genom FoU-medel.

Ulf Berggren
Täby 2022

Läsanvisningar

FÖR ATT MARKERA en underavdelning inom en organisation används ett lodstreck, | , till exempel Järnvägsbyrån | Chefsexpeditionen, där Chefsexpeditionen är en avdelning under Järnvägsbyrån. Förhållandet överordnat arkiv–delarkiv indikeras också med tecknet | , till exempel Kommunikationsdepartementet | Huvudarkivet, där Huvudarkivet är delarkiv till Kommunikationsdepartementets arkiv. Arkiv med underordnade arkiv skrivs:

[Arkiv] | [Underordnat arkiv nivå 1] | [Underordnat arkiv nivå 2]

Seriesigna skrivs enligt följande mall: Beteckningen A1 används både för A1 och A 1, beteckningen E2A används för E2A, E2 A, E 2A, E 2 A, E2a, E2 a, E 2a, E 2 a, EIIa, EII a, E IIa, E II a, EIIA, EII A, E IIA och E II A.

Serier skrivs {Seriesignum Series namn}, till exempel {A1 Protokoll}, eller bara {Seriesignum}, till exempel {A1}. Volym skrivs enligt modellen »vol. 1«, alternativt med seriesignum {A1:1}.

Byråers och avdelningars namn skrivs i regel med inledande versal för att underlätta läsningen, till exempel Kanslibyrån. Termerna »avdelning« och »byrå« användes av SJ under tidigare delen av 1900-talet i den meningen att en byrå utgjorde en underordnad del av en avdelning. Senare under 1900-talet motsvarade istället avdelning det som tidigare hade benämnts byrå.

För att markera att namnet på två avdelningar eller andra organisatoriska enheter syftar på en och samma enhet används snedstreck. Exempel: Byråavdelningen/ Administrativa avdelningen.

I litteraturförteckningen och i löpande text används inledande versal på ett fritt sätt gentemot källorna. De flesta sammansatta namn på föreningar och andra organisationer skrivs med versal bara på första ordet, till exempel »Statens järnvägar«. Undantag finns, till exempel »Statsbaneföreningen Gör gott«.

Den äldre termen »elektro-« används synonymt med 'el-'.

Den första statliga järnvägsmyndigheten i Sverige benämns i denna bok omväxlande »Chefen för statens järnvägsbyggnader« och »Statens järnvägsbyggnader.

Angående Elektrotekniska byrån {Telegraf}. Det har funnits två byråer inom SJ med namnet Elektrotekniska byrån, dels en byrå tiden 1901–1907,

dels en byrå 1915–1963. Beteckningen Elektrotekniska byrån {Telegraf} används för den första byrån, vilken hade telegrafi som en specialisering. Den andra byrån, som var mer allmänt inriktad på elfrågor, skrivs Elektrotekniska byrån och förkortas Ebr.

Enskilda järnvägar skrivs i vissa fall utan någon bestämning av bolagsform, till exempel Gotlands järnväg (istället för Gotlands Järnvägs AB eller Gotlands järnvägsaktiebolag). För att identifiera en enskild järnväg används i en del sammanhang förutom bolagets namn järnvägens koncessionsnummer.

Det elektrotekniska företaget Asea skrivs »Asea« genomgående, även under den tid när en beteckning med endast versaler användes (ASEA).

Inledning

SYFTET MED DENNA ARKIVGUIDE är att underlätta sökningarna i de arkiv som den centrala svenska statliga järnvägsverksamheten har avsatt. Skildringen gör inte anspråk på att ge en heltäckande bild av järnvägsarkiven, men förhoppningen är att guiden ändå ska bli ett användbart hjälpmedel för den som söker efter dokument i de mycket stora arkivbestånd som Statens järnvägar genererat eller införlivat, genom att redogöra för de olika avdelningarnas ansvarsområden och verksamheter. Medvetna prioriteringar har styrt urvalet av de teman som lyfts fram, exempelvis teknikhistoria och ekonomisk-historiska förutsättningar. Det innebär naturligtvis att andra teman har fått en mer översiktlig behandling. Författarens målsättning har dock varit att efter bästa förmåga även lyfta fram bredden i samlingarna och därigenom underlätta framtida forskning i detta så rika och intressanta källmaterial, liksom belysa hur arkiven har vuxit fram genom arkivbildarnas olika verksamheter.

Under 1800-talet genomgick Sverige en omfattande industrialisering. Textilindustrin och järn- och stålindustrin hörde till de industrigrenar som förändrades mest. Tekniska innovationer möjliggjorde konstruktion av nya och effektivare maskiner. Särskilt viktig var ångmaskinen som tidigt användes som drivkraft vid malmbrytning och inom industriella processer. Industrialiseringen ökade efterfrågan på effektivare transporter av både människor och gods, vilket så småningom ledde fram till utbyggnaden av järnvägar.

De första järnvägarna i Sverige bestod av enkla spår med trallor som drogs av människor eller hästar. Ett tidigt exempel är transporterna av stenkol och eldfast lera på en hästdriven bana från Höganäs stenkolsgruva till Höganäs hamn från slutet av 1700-talet (1797). Mer utbyggda järnvägar med lokomotivdrift började etableras vid 1800-talets mitt och från den tiden blev järnvägarna mer en konkurrent till väg- och sjötransporter.

Även om principen att framföra vagnar på spår har rötter i forntiden handlade det på 1800-talet om en huvudsakligen ny transportform med många innovativa inslag. Såväl privata som kommunala och statliga intressen stödde järnvägsteknologins utveckling. Teknologin krävde stora investeringar. Lösningen blev en finansieringsmodell som inspirerats av kanalbyggena i början av 1800-talet och innebar en stor andel statligt kapital. Järnvägsbyggena blev därigenom ofta nationella projekt med staten som central aktör. I och med detta kom många intressen att påverka utbyggnaden av järnvägar,

exempelvis näringslivspolitiska, regionalpolitiska och militärstrategiska aspekter, vilket är en anledning till att även denna del av rikets transportverksamhet reglerades genom beslut av regering och riksdag.

Redan innan staten blev en aktör i järnvägsutbyggnaden hade tekniska myndigheter inrättats. Inom transportsektorn märks fram till 1840 Storamiralitetets tredje avdelning vars ansvar för väganläggningar och de få men ändå existerande förslag på järnvägsetableringar som idélades 1841, togs över av Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader, senare benämnd Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Under århundradet etablerades även andra statliga myndigheter med teknisk inriktning, både civila och militära. Det var även under 1800-talet som civila utbildningar för ingenjörer startades. 1862 års kommunalförordningar innebar att många svenska städer inrättade tekniska förvaltningar som också var med och drev den tekniska utvecklingen med offentlig finansiering. Utvecklingen kan delvis följas i den offentliga statistik som publicerades från och med 1858 av Statistiska centralbyrån.

1800-talets tekniska utveckling gjorde naturligtvis även stort avtryck i utbyggnaden av järnvägarna, där nya idéer och uppfinningar ofta ledde till snabba teknikskiften. Innovationer är också en faktor till förändring som ofta lyfts fram inom den teknikhistoriska forskningen. En innovation som denna guide till järnvägsarkiven försöker lyfta fram är elektrifieringen av tågdriften med start vid 1800-talets slut och början av 1900-talet. Elektrifieringen innebar att de tekniska systemen blev ännu mer komplexa och krävde nya lösningar, exempelvis för att möjliggöra eldrift i det subarktiska klimatet i trakterna mellan Kiruna och Riksgränsen.

Att driva ett järnvägsbolag innebär fortlöpande drift av ett mycket komplext tekniskt och administrativt system, vilket i sin tur vilar på en mångfacetterad infrastruktur bestående av lok, vagnar, spår, banvall, signaler och byggnader och – inte minst – människor med olika specialistkompetenser. Den rullande materielen i form av lok och vagnar har sin egen spännande teknikhistoria. Inledningsvis importerades tekniken främst från England men även Tyskland bidrog, framförallt med järnvägsvagnar. Så småningom utvecklade Sverige en egen tillverkningsindustri som försåg verksamheten med materiel. Ett välkänt exempel är Motala mekaniska verkstad.

Anläggandet av järnvägar innebar en transportrevolution, både vad gäller gods och människors resande. Den nya tekniken, innovationer och utvecklingsarbete gjorde att vårt förhållande till resande blev helt annorlunda. Med teknikutvecklingen följde även nya förväntningar på restider och bekvämlighet. Hade en ny och snabbare typ av lok tagits fram så påverkades restiden. Hade en ny typ av banöverbyggnad med starkare järnvägsräls ersatt en äldre kunde resandet med tåg bli både snabbare och be-

kvämare. Högre hastigheter förde dessutom med sig krav på höjd standard på banvall, räls, signaler och rullande materiel.

I den teknikhistoriska forskningen placeras ofta järnvägarna in i en socioekonomisk kontext – resor görs med ett mål och i ett socialt sammanhang. Det innebär att dokumenten i järnvägsarkiven kan användas för betydligt fler frågeställningar än de specifikt järnvägs- och teknikhistoriska. Det märks i den akademiska forskningen där det inte sällan finns nära samband mellan teknikhistoria och humanistiska och samhällsvetenskapliga discipliner som industrihistoria, idéhistoria och ekonomisk historia. I många monografier över järnvägar och enskilda järnvägsbolag tas inte bara de tekniska aspekterna upp, utan även politiska, ekonomiska och sociala. Den som går till originalhandlingarna i arkiven upptäcker också att allt inte handlar om teknik, då arkiven också innehåller stora mängder skrivelser i administrativa ärenden, personalhandlingar, ekonomihandlingar och juridiska dokument, vilka återfinns i myndigheternas och järnvägsbolagens förvaltningsenheter.

Det har redan nämnts att byggandet och förvaltandet av järnvägar förutsätter mycket stora insatser av kapital och att staten därför redan från början var en viktig aktör. Det är därför inte förvånande att en del av den akademiska forskningen om järnvägsväsendet i Sverige varit inriktad på ekonomiska frågor och järnvägspolitik. Enbart titeln på Sverker Oredssons doktorsavhandling *Järnvägarna och det allmänna* sammanfattar viktiga aspekter på den akademiska järnvägsforskningen. Andra exempel är Eli Heckschers avhandling i nationalekonomi från 1907 *Till belysning af Järnvägarnas betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling* och Lena Andersson-Skogs avhandling (1993) om *SJ, järnvägspolitiken och den ekonomiska omvandlingen efter 1920* samt Torbjörn Mårtenssons avhandling (1994) som undersöker järnvägarna som system för godstrafik på järnväg och hur godstrafiken har utvecklats över tiden.

Arkivguiden är upplagd efter huvudteman, vilka därefter indelats i underrubriker. Under varje underrubrik finns dels en kort historik rörande verksamhet och organisation, dels hänvisningar till de viktigaste arkivbestånden och/eller arkivserierna. Hänvisningarna går främst till arkivmaterial som förvaras i Riksarkivet i Täby respektive Marieberg. I de tematiska genomgångarna ges också litteraturtips. Författarens strävan har varit att visa på hur främst centrala järnvägsverksamheter har avsatt arkiv. Den största andelen arkivmaterial från järnvägsmyndigheter som har bevarats till modern tid härrör från 1900-talets första hälft. Detta förhållande speglas i arkivguiden, där perioden 1900–1950 ägnas mest utrymme. Bildmaterialet härrör också till stor del från denna tid. Boken är disponerad med utgångspunkt i de områden som varit hörnpelare i SJ:s och de enskilda järnvägsbolagens verksamhet – administration, bantjänst, trafiktjänst och maskintjänst.

Järnvägsarkiv – en översikt

Såväl privata som statliga järnvägsbolag har avsatt arkiv som speglar verksamheten. Statens järnvägars arkiv och andra järnvägsarkiv förvaras vid Riksarkivets verksamhetsställen, vid museer, kommunarkiv, regionarkiv, föreningsarkiv, folkrörelsearkiv och näringslivsarkiv.



SJ:s centrala arkiv i Tomteboda. Arkivet är numera överfört till Riksarkivet.

Riksarkivet

RIKSARKIVET I STOCKHOLM mottog i början av 2000-talet drygt 3 400 hyllmeter handlingar och ett stort antal ritningar från SJ:s centralarkiv. Efter de sammanslagningar som har gjorts av de ursprungliga SJ-arkiven finns över 500 dokumentarkiv med järnvägsinriktning. Till största delen innehåller arkiven material efter statlig järnvägsverksamhet, men en omfattande dokumentation från enskild järnvägsverksamhet finns också. Arkivet efter Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen innehåller stora mängder handlingar från myndighetens tillsyn av enskilda järnvägar. Hundratals separata arkiv efter enskilda järnvägar förvaras också vid Riksarkivet i Stockholm, vilket har att göra med att SJ övertog arkiven från de enskilda järnvägar som förstatligades. Departementshandlingar som rör järnvägar finns tillgängliga, liksom material efter järnvägskommittéer. Förutom dokumentarkiv förvaras mycket stora samlingar med järnvägsritningar i Stockholm.

Krigsarkivet vid Riksarkivet förvarar också arkivhandlingar efter militär järnvägsverksamhet inom Generalstabens och Försvarsstabens arkiv. Det finns även arkiv efter den delvis civila Väg- och vattenbyggnadskåren som spelade en stor roll vid byggandet av de första järnvägarna.

Handlingar angående regionala och lokala frågor med anknytning till statliga järnvägar kan sökas hos något av Riksarkivets verksamhetsställen i Göteborg, Härnösand, Lund, Uppsala, Vadstena, Visby och Östersund. Riksarkivet i Östersund förvarar exempelvis arkivet efter Sundsvalls bandistrikt, Östersund 1918–1986. Även arkivinstitutioner med statligt arkivmaterial – Stockholms stadsarkiv och Arkivenheten, Region Värmland – har järnvägs- och spårvägshandlingar. En mycket stor mängd regionala och lokala SJ-handlingar förvaras vid Riksarkivet i Göteborg. Handlingarna härrör från SJ:s distrikt och sektioner, från divisioner, från företagshälsovården och från andra enheter.

Vid Riksarkivets verksamhetsställen finns också arkiv efter enskilda järnvägar som aldrig har förstatligats. På så sätt förvarar Riksarkivet i Härnösand arkivet efter Dala-Ockelbo-Norrsundets järnväg 1872–1978. I arkivet finns korrespondens, ekonomihandlingar, personalhandlingar och många andra dokumenttyper. Det finns maskinritningar, stationsplaner och byggnadsritningar. En del järnvägsarkiv finns fördelade på flera enheter inom Riksarkivet respektive inom andra arkiv. Ett exempel är Berg-

slagernas järnvägar som finns representerat med två stora arkiv, ett med förvaring vid Riksarkivet i Göteborg och ett med förvaring vid Riksarkivet i Täby. Arkiv efter järnvägsaktiebolaget Göteborg-Särö förvaras dels hos Riksarkivet i Göteborg, dels hos Regionarkivet Göteborg. Förutom renodlade järnvägsarkiv förvarar Riksarkivet bruksarkiv och andra industrihistoriska arkiv där information om järnvägar kan återfinnas.

Det finns flera anledningar till att söka efter regionala handlingar hos Riksarkivet i Stockholm. Till följd av att SJ var en rikstäckande myndighet har åtskilliga dokument från maskin-, ban- och trafikfunktionerna arkiverats både centralt och regionalt. En skrivelse som sändes från 4:e distriktet i Östersund till Maskinbyrån i Stockholm kunde arkiveras dels i Östersund som en utgående skrivelse från 4:e distriktet, 13:e maskinsektionen, dels i Stockholm som en inkommande skrivelse till Maskinbyrån.

Järnvägsmuseets arkiv

Järnvägsmuseet förvarar arkiv efter enskilda järnvägar, personarkiv samt reparationsjournaler över lok och vagnar. Några arkiv är:

- Aktiebolaget Svenska järnvägsverkstäder i Linköpings (ASJ) arkiv
- TGOJ:s arkiv med de ingående banorna Köping–Hults järnväg (senare ÖKJ) Frövi–Ludvika järnväg och Oxelösund–Flen–Västmanlands järnväg. Några mindre industri- och gruvbanor ingår också.
- AB Trafikrestaurangers arkiv
- Svenska Järnvägsföreningens arkiv
- Svenska järnvägarnas arbetsgivareförenings arkiv

Museet förvarar även publikationer, inte minst SJ:s särtryck, föreskrifter och cirkulär från 1858 och framåt. Järnvägsmuseet har också ett bildarkiv som innehåller en stor mängd foton med avbildningar av personal, järnvägsmiljöer, byggnader och järnvägsfordon.

Andra arkivinstitutioner

KOMMUNARKIV

Hos många kommunarkiv finns arkivmaterial från järnvägsbolag, både i form av bilder och skrivna dokument. Det förekommer dokumentation av järnvägsbolag som kommuner har ägt eller varit delägare i. Flera kommunarkiv har dessutom dokumentation som rör kommunala spårvägsbolag. Lunds stadsarkiv är ett av de kommunarkiv där järnvägsrelaterade arkiv förvaras. I samlingarna ingår:

- Lund–Bjärred spårvägsaktiebolag 1898–1910
- Lund–Hörby järnväg 1898–1902
- Lund–Revinge järnvägsaktiebolag 1902–1911
- Lunds stads järnvägars förvaltningsutskott 1911–1912
- Lunds stads järnvägar 1912–1940
- Lunds stads järnvägars avvecklingskommitté

Ett annat kommunarkiv med järnvägssamlingar är Blekingearkivet i Bräkne-Hoby med arkiv från enskilda järnvägar, bland dem:

- Karlshamn–Vislanda järnväg och AB Blekinge kustbanor
- Helsingborgs stadsarkiv med Skåne–Smålands järnvägsaktiebolag
- Hallands kulturhistoriska museum med Järnvägsanläggningar: Västkustbanan, Halmstad–Spannarp, Halmstad–Ängelholm, Halmstad–Åstorp.
- Regionarkivet Göteborg
- Vimmerby kommunarkiv med Svenska järnvägsmännens semesterhemsförenings (SJS) arkiv.
- Kommunarkivet Ängelholm med bland annat Ängelholm–Klippans järnväg.

FÖRENINGS-, FOLKRÖRELSE- OCH NÄRINGSLIVSARKIV

Vid föreningsarkiv, folkrörelsearkiv och näringslivsarkiv finns arkiv efter lokalavdelningar av fackföreningar med anknytning till järnvägsverksamhet. Det finns även arkiv efter enskilda järnvägsbolag. Några exempel ges i det följande.

Arbetarrörelsens arkiv och bibliotek (ARAB) innehar ett stort antal järnvägsfackliga arkiv, bland dem:

- Svenska järnvägsmannaförbundet, med delarkiv från förbundets avdelningar
- Enskilda järnvägars 1:a distrikts samorganisation.
- Järnvägspersonalförbundet.
- Järnvägsmännens västra koloniförening.
- Svenska järnvägsmännens lotteri.
- Statsbanornas kontorsbiträdesförbund.
- Statsbanornas vagns- och stallpersonalförening.

Föreningsarkivet i Borås

- Borås–Alvesta järnvägsaktiebolag.

Arkivcentrum Dalarna

- Marma–Sandarne Järnväg och Smedjebackens Järnvägs AB.

Arkiv Gävleborg

- Förvarar tiotals arkiv från fackföreningar med inriktning på järnvägsanställda.

Folkrörelsearkivet för mellersta Kalmar län

- Brittatorp–Moheda Järnväg och Vetlanda Järnväg.

Kronobergsarkivet

- Sv. Järnvägsmannaförbundet, Föreningen Smalspåret Växjö–Västervik, Järnvägsföreningen Smålandsspåret, Järnvägsmännens Helnykterhetsförbund, Växjö–Hultsfred–Västervik Järnvägsaktiebolag.

Arkiv Sörmland

- Norra Södermanlands Jernväg.

TAM-Arkiv
Förvarar arkiv från fackliga akademiker- och tjänstemannaorganisationer och från andra yrkes- och intresseföreningar. Vissa arkiv har järnvägsfacklig anknytning.

- Svenska Järnvägarnas Kontorspersonal och Arbetsledareförbund, KPF, Statstjänstemannaförbundet ST, Avd 210 ST-Järnväg.

Arkivenheten, Region Värmland

- Vid Arkivenheten, Region Värmland förvaras flera järnvägsarkiv, bland dem Nordmark–Klarälvens järnväg AB. Järnvägshandlingar återfinns även i industriarkiv, till exempel i arkivet efter Hällefors bruk med dokumentation av Svartälvs järnväg.

Arkiv Västmanland

- Järnvägsfackliga arkiv finns, till exempel Svenska järnvägsmannaförbundet (flera lokala avdelningars arkiv), Svenska järnvägsmissionen, Byvalla–Långshyttans järnväg, Gammalstad–Karlvikshyttans Järnvägs AB, Näs–Morshytte Järnvägs AB.

Föreningsarkivet Västernorrland

- Arkiv från lokalavdelningar av Svenska järnvägsmannaförbundet, Järnvägsanställdas helnykterhetsförbund (JHF), Svenska lokmannaförbundet.

ArkivCentrum Örebro län

- En rad järnvägsfackliga arkiv och andra järnvägsarkiv, till exempel Svenska järnvägsmannaförbundet, avd. 50, Lokmännens socialdemokratiska klubb, Svenska järnvägsmissionen. Örebro-Hallsbergskretsen.

INDUSTRIMINNEN

Industrihistoriska miljöer och industrins historiska landskap uppmärksammas genom Svenska industriminnesföreningen. Till industriminnena räknas bruk, fabriker, smedjor, kalkstensbrott, kvarnar och andra industrimiljöer. Även vissa järnvägsbolag och järnvägsmiljöer, speciellt järnvägsstationer, och andra komponenter i industrisamhällets transportlogistik definieras som industriminnen.

SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBENS ARKIV

Svenska järnvägsklubbens arkiv har flyttas till Järnvägsmuseet i vars samlingar det har inordnats.

Järnvägarnas förvaltningshistoria

Både för statliga och enskilda järnvägar förutsätter järnvägstrafiken en förvaltningsorganisation. Den centrala och regionala statliga järnvägsverksamheten har haft flera aktörer vars förvaltning har genomgått omorganisationer. Många beslut i järnvägsärenden har fattats av riksdagen.



Andra kammaren i gamla riksdagshuset 1904. Under 1800-talet och det tidiga 1900-talet fattade riksdagen inte bara principiella beslut om inrättandet av järnvägar, utan även beslut på myndighetsnivå.

JÄRNVÄGSSEKTORNS FRAMVÄXT hör nära samman med 1800- och 1900-talens politiska historia. Statsmakterna har dragit upp riktlinjerna för järnvägsmyndigheternas arbete. Dessa myndigheter har samtidigt en egen förvaltningshistoria, både på central och regional nivå. SJ:s administrativa ansvar omfattade dels de järnvägslinjer som redan från början förvaltades av staten, dels de enskilda järnvägsbolag som staten övertog efter hand. Det har dessutom funnits enskilda järnvägsbolag som aldrig tagits över av staten.

Statsjärnvägarnas ledning

Under de tidiga åren 1855–1888 var flera statliga myndigheter involverade i anläggningen av statliga järnvägar:

- Chefen för statens järnvägsbyggnader 1855–1862.
- Styrelsen över statens järnvägsbyggnader 1863–1882.
- Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen 1883–1888.

Trafiken bedrevs av Chefen för statens järnvägsbyggnader 1855–1862 men av Styrelsen för statens järnvägstrafik 1863–1888.

De statliga järnvägarna sammanfördes inom en enhetlig organisation 1888 med beteckningen Kungl. Järnvägsstyrelsen. Från och med 1963 kom organisationen istället att kallas Statens järnvägar (SJ). Beteckningen Järnvägsstyrelsen användes fram till dess för den högsta styrelsen och den centrala organisationen, till skillnad mot distrikten, den regionala och lokala organisationen. Kungl. Järnvägsstyrelsen var firmatecknare under tiden 1888–1963. Under samma tid var varumärket SJ/Statens Järnvägar/Svenska Statsbanorna.

Samtidigt hade Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen en del av ansvaret för flera av de viktigaste transportslagen, såväl sjöfart, luftfart (med början 1936) och vägar som järnvägar. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fungerade som övervakningsmyndighet för de enskilda järnvägarna och hade kontrollerande uppgifter. Myndigheten hade också tidvis ett begränsat ansvar för statliga järnvägar genom ärenden avseende korsningar mellan järnväg och väg. De väg- och vattenbyggnadsdistrikt som hörde till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansvarade för inspektion av enskilda järnvägar. 1930 upphörde väg- och vattenbyggnadsdistrikten. För att verkställa baninspektion inom distrikten inrättades i stället flera tjänster som baninspektör.

GENERALDIREKTÖRER VID STATENS JÄRNVÄGAR

SJ:s centrala organisation leddes av en generaldirektör som var ordförande i en styrelse. Generaldirektören hade en stark ställning inom myndigheten. Direkt under verkschefen fanns en förvaltningsenhet med administrativt ansvar. Denna expedition kallades omväxlande Chefen för statens järnvägsbyggnader, Chefen för statens järnvägar, Generaldirektören, Generaldirektörens expedition och Generaldirektörens sekretariat.

ARKIV ▸ SJ:S GENERALDIREKTÖRER

SJ:s generaldirektörer har i flera fall efterlämnat fristående arkiv, uppbyggda som myndighetsarkiv. Arkiven rymmer även handlingar från generaldirektörernas expeditioner. Överlappning mellan arkiv förekommer, till följd av att dokument har samlats i dossierer som förts vidare från en generaldirektör till en annan. Det mesta materialet är korrespondens i tjänsten, vilken i vissa fall har diarieförts. Andra handlingstyper är dagböcker, tidplaner, telegram, pressklipp, foton, manus till föredrag och till tal. Det är också vanligt med protokoll i kopia från styrelser där generaldirektören varit ordförande eller ledamot.

Generaldirektör C.O. Troilius arkiv

Troilius var GD åren 1863–1887. Dokumentation av järnvägsprojekt, järnvägsundersökningar, taxeärenden och organisationsfrågor.

Generaldirektör K.F.T. Nordströms arkiv

Nordström var GD åren 1897–1904. Ämnesordnade handlingar med reserapporter, föredrag och telegram.

Generaldirektör M.R. Sahlins arkiv

Sahlin var GD åren 1904–1907.

Generaldirektör F.G.H. Pegelows arkiv

Pegelow var GD åren 1908–1914.

Generaldirektör A. Granholms arkiv

Granholm var GD åren 1914–1937. Diarieförda handlingar med sak- och namnregister, korrespondens, privata handlingar.

Generaldirektör G. Dahlbäcks arkiv

Dahlbäck var GD åren 1938–1948.

Generaldirektör E. Upmarks arkiv

Upmark var GD åren 1949–1969. Bland arkivhandlingar märks protokoll från SJ:s styrelse, diarier med register, korrespondens, föredrag, nedskrivna tal, kalendrar.

Generaldirektör Lars Petersons arkiv

Peterson var GD åren 1969–1978.

Generaldirektör Bengt Furbäcks arkiv

Furbäck var GD åren 1978–1988. Diarier med register, även sakgruppsregister. Protokoll rörande Nordiska järnvägarnas forsknings- och utvecklingsråd (NOJFU) och Nordiska järnvägarnas samarbetspresidium (NJSP). Handlingar från Internationella järnvägsunionen (UIC) med eget diarium.

Något personarkiv finns inte efter generaldirektör Rudolf Cronstedt (1887–1897). Det finns inte heller några personarkiv bevarade från åren 1988–2000 då Stig Larsson respektive Daniel Johannesson var generaldirektörer. Diariesystemet för generaldirektörernas handlingar avvecklades 1988. Personarkiv finns även bevarade efter ett par överdirektörer, J. H. Flodin och T. Emers.

STYRELSE

SJ:s centrala styrelse har haft olika namn och funktioner:

1855–1862 Järnvägsbyrån.
Stab under Chefen för statens järnvägsbyggnader.

1863–1888 Kungl. Styrelsen för statens järnvägstrafik.

1888–1907 Kungl. Järnvägsstyrelsen.
Styrelse som ansvarade inför Kungl. Maj:t för myndighetens samlade verksamhet.

1907–1963 Kungl. Järnvägsstyrelsen.
Styrelseformen ändrades 1907. Styrelsen kom att bestå av en generaldirektör, en överdirektör och ett antal höga chefer, tidvis även två järnvägsfullmäktige.

1963–1982 Järnvägsstyrelsen.
Byte av styrelseform till en kollegial styrelse 1963.
Namnbyte till SJ styrelse i maj 1966.

1982–2000 Styrelsen för SJ.
Namnbyte.

Centralförvaltningen var ett förvaltningsorgan som var underordnat Järnvägsstyrelsen. Förvaltningen byggdes upp av avdelningar som kom till, bytte namn och lades ner. Av stor vikt var ban-, drift- och maskinavdelningar. Det fanns även administrativa och ekonomiska avdelningar samt utvecklingsavdelningar.

ARKIV ▶ CENTRALA STYRELSER

De centrala styrelserna under perioden 1963–2000 har inte efterlämnat separata arkiv. För tiden 1855–1962, se följande:

Kgl. styrelsen över statens järnvägsbyggnader (inkl. Nils Ericsons enmansmyndighet) 1855–1882

Kgl. styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888

Inre och yttre diarier. Namn- och sakregister till diarier. Koncept och inkomna handlingar. Tjänstemannaförteckningar och mönsterrullor.

Drifttjänstbyrån (Dbr) 1870–1962

Diarium och registratur från 1870 och framåt ur Trafikavdelningens arkiv (Överdirektörsexpeditionen) har bevarats som en del av Drifttjänstbyråns arkiv.

Övertagna handlingar från Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (VoV) 1883–1888

Statens järnvägsbyggnader inlemmades 1882 i Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Denna verksamhet lyftes 1888 ut ur Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i samband med att Järnvägsstyrelsen bildades. Arkivmaterial överfördes då från Järnvägsavdelningen vid Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Materialet bildar numera ett självständigt arkiv med skrivelser 1883–1888.

Kungl. järnvägsstyrelsen (Kjsty) 1888–1962

Registratur och inkomna handlingar. Äldre ekonomihandlingar. Alfabetiskt sökregister 1889–1907 med vilket en mängd typer av järnvägsärenden kan eftersökas {C1B}. Handlingar till diariet återfinns i {E2}.

SJ:s regionala organisation

Såväl SJ:s centrala som regionala organisation bytte skepnad flera gånger, främst i samband med myndighetens omorganisationer. SJ:s centrala organisation var till att börja med knuten till Göteborg men lokaliserades 1858 till Stockholm. Den bestod av ett komplex av enheter vars sammansättning varierade under SJ:s verksamhetstid. Till de viktigare avdelningarna hörde ban-, trafik- och maskinavdelningarna. Även de administrativa avdelningarna hade en framträdande roll.

Vid starten av de statliga järnvägarna 1855 inrättades två regionala förvaltningar, Göteborg och Malmö. Redovisningsmässigt kom man att räkna med fyra förvaltningsenheter, Västra stambanan från Stockholm, Västra stambanan från Göteborg, Södra stambanan från Malmö och Södra stambanan från Falköping. År 1862 bildades tre trafikdistrikt. Fler trafikdistrikt tillkom efterhand i norra delen av landet. Inom den nya organisationen 1898 leddes distrikten (nu inte längre specifikt trafikdistrikt) av en distriktsförvaltning. Distriktschefen underställdes SJ:s generaldirektör. Inom distriktens organisation bildades bansektioner och trafiksektioner. Distriktsindelningen kom att omfatta en övergripande nivå bestående av fem geografiska distrikt, nämligen Stockholm, Göteborg, Malmö, Östersund och Luleå. Inom respektive distriktsförvaltning fanns Banavdelningen och Maskinavdelningen (båda styrda av en avdelningsföreståndare under distriktschefen), Trafikavdelningen (styrd av distriktschefen som också var avdelningsföreståndare) och fram till 1908 Administrativa avdelningen (styrd av distriktschefen som också var avdelningsföreståndare). Inom distrikten fanns också distriktsverkstäder som 1918 övergick till att vara huvudverkstäder under den centrala Verkstadsbyrån, vid sidan av distriktsförvaltningarna. I början av 1900-talet inrättades centralverkstäder. Vid distrikten fanns också förråd vilka hade olika organisatorisk hemvist.

I den nya organisationen 1908 skedde flera förändringar. En av dessa var att en och samma person inte längre kunde vara både distriktschef och avdelningsföreståndare. Den tidigare distriktschefsexpeditionen, som varit en del av Trafikavdelningen, kom att ingå i den från och med 1908 fristående Distriktschefsexpeditionen. Administrativa uppgifter flyttades också till denna expedition. Distriktsförvaltningen fanns kvar för att besluta i viktigare ärenden. Det fanns nu en banavdelning, maskinavdelning, trafikavdelning och en förrådsavdelning.

Från och med 1928 drogs de expeditioner in som hade letts av ban-, maskin- och trafikdirektörer. Det var nu istället distriktschefen som ensam ansvarade för förvaltningen av sitt distrikt. Distriktschefen var underställd generaldirektören, och hade under sig ett distriktskansli där ingenjörer och

inspektörer stödde med sina fackkunskaper. De fem distrikten utökades 1928 till Stockholms, Göteborgs, Malmö, Östersunds, Luleå, Borås och Norrköpings distrikt. Vid flera tidpunkter med start 1928 tillkom en rad sektioner inom distrikten: driftsektioner, elektrosektioner (från 1941), signalsektioner (från 1952), telesektioner (från 1952) och bilsektioner (från 1961). Utanför distrikten tillkom efterhand också en tågfärjesektion, fler huvudverkstäder och förrådsavdelningar respektive förrådsområden.

År 1963 genomfördes en större omorganisation av den regionala förvaltningen. Med start 1964 förekom två sorters distrikt, driftdistrikt och bandistrikt. De regionala driftdistrikten och driftverkstäderna samt färjedriften lydde under chefen för den centrala Driftavdelningen. Regionalt förekom huvudverkstäder och huvudförråd. Under chefen för Banavdelningen lydde de regionala bandistrikten och Elektrobyggnaderna i Nässjö. År 1973 minskades antalet distrikt, och det fanns även fortsättningsvis två huvudtyper av distrikt – trafikdistrikt och bandistrikt jämte verkstadsregioner. 1982 ersattes distrikten av marknads-, ban-, verkstads- och bussregioner. 1988 införde SJ istället divisioner, vilka var verksamma fram till bolagiseringen 2000.

En tendens inom SJ var att verksamheterna efter hand slogs samman. Maskintjänsten kom från och med 1963 att inrymma central verkstadstjänst i och med att Verkstadsbyrån upphörde. Fram till år 1963 hade Förrådsbyrån haft ansvaret för förrådstjänsten. Verksamhetsområdet administration och ekonomi kom vid den tidpunkten att inrymma central förrådstjänst. Från att ha utgjort en egen sektor genom Elektrotekniska byrån flyttades elektrotjänsten över till Banavdelningen 1964.

ARKIV ▶ SJ:S HUVUDARKIV

Vart och ett av de nedan angivna arkiven har ett tiotal eller fler underordnade arkiv:

Statens järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000
Arkiv från SJ:s byråer och avdelningar.

Statens järnvägar med föregångare, Enskilda järnvägar (samlingspost)
Arkiv från enskilda järnvägsbolag som övertagits av staten.

Statens järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven
Arkiv från byggnation av stambanor och andra statliga banor.

Statens järnvägar (SJ) med föregångare, Övriga arkiv
Arkiv från kommittéer, fonder, föreningar och nämnder.

Omorganisationer inom SJ

Samtidigt som SJ expanderade genomgick myndigheten en rad större omorganisationer. Dessa föregicks av utredningsarbete genom kommittéer. Utredningsarbetet styrdes i vissa fall genom direktiv från regeringen, men kunde också styras internt genom direktiv från SJ:s ledning. Det skedde också många mindre organisatoriska förändringar genom åren, där enheter tillkom, slogs ihop eller bytte namn. Vissa perioder användes flera namn samtidigt på en organisatorisk enhet.

Myndigheten omorganiserades på ett genomgripande sätt åtta gånger. Förändringarna genomfördes både centralt och regionalt. Nya organisatoriska strukturer etablerades vid starten 1855, varefter följde 1863, 1897, 1907, 1928, 1963, 1973, 1982 och 1988. Under det sista decenniet före bolagiseringen 2001 gjordes ytterligare organisatoriska förändringar.

1906 års järnvägsorganisationskommitté utredde organisationen av Järnvägsstyrelsen och därunder lydande förvaltningar. Kommittén utredde också en möjlig reglering av löneförhållanden. År 1916 tillsattes en kommitté för särskiljande av verkstadsdriften och förrådstjänsten från Maskinavdelningen. Kommittén skulle utreda en möjlig förändring av arbetsfördelningen. Ett mål var att låta anställda vid Maskinavdelningen koncentrera sig på kärnverksamheten, däribland skötseln av loken. En annan kommitté, 1917 års kontrollkontorskommitté, utredde Kontrollkontorets organisation. Detta kontor hade haft skiftande organisation genom åren, uppdelad i enheter för person- respektive godstrafik.

En av de tidigare utredningarna av SJ:s organisation, som dock inte ledde till några åtgärder från statsmakternas sida, var Statsbaneekonomikommissionen. Den lade fram ett betänkande 1921. Organisationsfrågan behandlades därefter av Socialiseringsnämnden, som 1924 lade fram ett förslag till förändring av förvaltningsformen för SJ. Ledningen för SJ skulle vara fristående från politiskt inflytande. Andra utredningsinsatser i organisationsfrågor gjordes av Besparingsberedningens järnvägssakkunniga, vilka rekommenderade en omorganisation av företagets centrala ledning 1944, och 1944 års trafikutredning som 1947 lade fram ett förslag till omorganisation av SJ. När staten under 1940-talet köpte upp enskilda järnvägar i större mängd uppdrog Kommunikationsdepartementet genom 1947 års järnvägsutredning åt en expertdelegation att utreda de organisationsformer som skulle kunna införas vid ett helt förstatligat järnvägsnät. Frågan om decentralisering diskuterades, och ett förslag till ny organisation presenterades.

Drifttjänstbyrån var ansvarig för uppdelningen av SJ:s regionala och lokala organisation i distrikt och sektioner. Inom byrån fanns Organisa-

tionsavdelningen. Denna avdelning ansvarade för övergripande organisationsfrågor 1942–1963. Avdelningen hade till uppgift att utföra arbetsstudier inom drifttjänsten och förrådsväsendet. Arbetsstudier skulle främst genomföras inom de mest arbetskrävande områdena inom drifttjänsten, nämligen banunderhåll, växlingsarbete, godsmagasinsarbete och omlastningsarbete. Under perioden 1963–1988 hade Administrativa avdelningen hand om organisationsfrågor. Genom interna utredningar granskades kontorens organisation. Planeringsavdelningen, som existerade under åren 1979–1982, hade till uppgift att förbereda den omorganisation som genomfördes 1982. Avdelningen gick detta år upp i Ekonomi- och planeringsavdelningen som hade initiativ- och samordningsansvar för den strategiska planeringen i företaget och ansvar för controllerfunktionen. År 1988 kom Stab Strategisk utveckling att ta över en del organisationsfrågor. Från 1994 hade Stab Ekonomi och finans hand om denna typ av ärenden.

ARKIV ▸ SJ:S OMORGANISATIONER

Omorganisationerna inom SJ belyses bland annat i följande arkiv:

Kanslibyrån (Kbr) 1908–1962

Drifttjänstbyrån, organisationsavdelningen (Dbrorg) 1942–1963

Organisationsavdelningen förde vare sig diarium eller registratur.

Sakgruppsnummer 10 användes av SJ för organisationsfrågor, se serie {E1}. För år 1957 behandlas omorganisationen av en trafiksektion med arbetsplanering, instruktioner och arbetsordningar {E1:25}. Översyn av lokalplanering som en följd av organisationsändringar finns beskrivet i {E1:38}. Kontorsutredningar fram till 1961 finns i {F5}.

Administrativa avdelningen, allmänna delen och personalsektionen (Aa) 1961–1988

Angående SJ:s omorganisation 1962–1964 {F4}.

Planeringsavdelningen (Pa) 1979–1982

Ekonomi- och planeringsavdelningen (E) 1982–1988

Stab Strategisk Utveckling (SU) 1988–1998

Organisationsanalyser och budgetfrågor för SJ-koncernen {F5A}.

Järnvägskommittéer och kommissioner (allmän del) 1893–1947

Material från 1893 års järnvägskommitté, vars förslag låg till grund för omorganisationen 1897 {11A}.

Organisationskommittéer och kommissioner 1906–1917

Ett av delarkiven härrör från 1906 års järnvägsorganisationskommitté. Här finns PM, utredningar och yttranden, handlingar angående tjänster som byrådirektör och överdirektör {F1A}. Kommitténs betänkande finns i {Ö1}.

Ett annat delarkiv härrör från 1916 års kommitté för särskiljande av verkstadsdriften och förrådstjänsten från Maskinavdelningen. Även 1917 års kontrollkontorskommitté finns representerad med ett arkiv.

Järnvägsutredningen 1947

YK 1534. (Förkortningen »YK« innebär »yngre kommitté«.) Se även i SJ:s arkiv 1947 års expertdelegation. 1947 års järnvägsutredning tillsatte 1947 års expertdelegation. En eventuell decentralisering av organisationen tas upp i {F1} medan en omorganisation till tolv distrikt behandlas i {F5}.

Samarbeten i järnvägsfrågor

JÄRNVÄGSRÅDET

År 1902 inrättades på försök ett råd för samarbete över myndighetsgränserna i järnvägsfrågor. En permanent myndighet med namnet Järnvägsrådet etablerades 1908. Rådet var sammansatt av intressenter från samhället, näringslivet och organisationer (däribland hushållningssällskapen) samt flera stadsfullmäktige. Inom rådet fanns ett arbetsutskott. Rådet överlät ofta åt arbetsutskottet att med ledning av diskussion och beslut i rådet avge yttranden eller förslag. Rådet skulle vara ett remissorgan åt regeringen, dit frågor om trafikstadgor, trafikpolitik och järnvägarnas taxor av betydelse för näringsliv och samhälle kunde skickas för yttrande. Rådet hade till uppgift att yttra sig i ärenden från Kungl. Maj:t angående förhållandet mellan å ena sidan SJ, å andra sidan trafikanterna på SJ:s linjer eller enskilda järnvägar som SJ hade samtrafik med. Rådet kunde också självt ta upp frågor som rörde förhållandet mellan trafikanter och järnvägar.

JÄRNVÄGSFULLMÄKTIGE

I och med omorganisationen 1907 fanns en strävan att tillföra SJ:s styrelse influenser från de privata företagen och att göra SJ:s förvaltning mer affärsmässig. Under åren 1907–1963 existerade en samarbetsfunktion genom Järnvägsfullmäktige, som deltog i styrelsens arbete vid viktigare ärenden. Järnvägsfullmäktige skulle ge råd till och delta i överläggningar med SJ:s styrelse. Till järnvägsfullmäktige utsågs två personer med erfarenhet från affärslivet. De arvoderades av SJ för sin medverkan i sammanträden.

INTERNATIONELLT SAMARBETE

Redan på 1800-talet upprättades bilaterala avtal mellan nationers järnvägsbolag. En strävan var att underlätta att järnvägsfordon skulle kunna föras vidare från ett land till ett annat. De olikartade normerna för godsvagnars lastprofil, bufferthöjd, koppel och bromsar försvårade nämligen sådana transporter. Signaler och andra säkerhetsanordningar utgjorde också ett område där det fanns behov av internationella standarder.

Ett samarbete mellan Sverige och de andra nordiska länderna uppstod mot slutet av 1800-talet som en följd av den färjetrafik mellan Sverige och Danmark som inrättades 1892. För att få färjetrafiken att fungera var det nödvändigt att anpassa de tekniska specifikationerna för järnvägsfordonen. Sverige började delta i det internationella järnvägssamarbetet 1907. Regler sammanställdes i fördrag för internationell järnvägstrafik. Ett tidigt fördrag om internationell järnvägstrafik trädde i kraft i Sverige 1928. Samarbetet mellan europeiska järnvägar organiserades inom ramen för Internationella järnvägsunionen, UIC (Union internationale des chemins de fer), som bildades 1922. Denna organisation kom att ansvara för standardisering av och rekommendationer rörande järnvägsmaterial. Ett av UIC:s mål har varit att på lång sikt verka för att förbättra järnvägarnas utrustning och driftmetoder ur den internationella trafikens synpunkt. Genom SJ blev Sverige tidigt medlem i UIC med deltagande i internationella konferenser. Ärenden avseende UIC behandlades av Kanslibyrån. Vid sin tillkomst 1988 blev även Banverket medlem i UIC. Till UIC hörde en försöksbyrå med benämningen Office de Recherches et d'Essais (ORE).

I nära anslutning till generaldirektörens expedition, men funktionsmässigt en del av Administrativa avdelningen, fanns under perioden 1962–1982 Förvaltningssekretariatet. Inom sekretariatet fanns en inrikesdel och en utrikesdel. Den senare hanterade kontakterna med andra staters järnvägsbolag samt med de internationella järnvägsorganisationerna, främst UIC och ORE. Utrikesdelen övergick 1982 till generaldirektörens sekretariat.



Järnvägsrådet var ett rådgivande organ till SJ. Dess första sammanträde ägde rum 1902. SJ:s generaldirektör Theodor Nordström var ordförande.

ARKIV ▶ SAMARBETEN

Samarbeten i järnvägsfrågor belyses bland annat i följande arkiv:

Järnvägsrådet 1908–1968

Arkivet förvaras hos Riksarkivet i Täby och är fristående från SJ:s arkiv. Det finns ett stort antal tryckta diskussionsprotokoll och andra protokoll från Järnvägsrådet och dess arbetsutskott. Som exempel på ett ärende kan nämnas Järnvägsstyrelsens förslag till järnvägstrafikstadga med diskussionsprotokoll från ett sammanträde 1910.

Genom flera arkiv dokumenteras Sveriges deltagande i internationella järnvägsunioner. Arkiven, som är delarkiv till SJ, Förvaltningsarkiven, innehåller arbetsmaterial och stora mängder rapporter från konferenser. En del rapporter rör teknik, andra rör trafiksamarbete.

Union Internationale des Chemins de fer (UIC) 1923–2000

Kopior av skrivelser från SJ till utlandet {B1}, rapporter {E1}.

Office de Recherches et d'Essais (ORE) 1949–1970

Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen (VME) 1923–1955

Kopior av skrivelser från SJ till utlandet {B1}.

Association Internationale du Congrès des Chemins de fer (AIC) 1928–1959

Kopior av skrivelser från SJ till utlandet {B1}.

Union des services routiers des chemins de fer européens (URF) 1954–1964

Dokumentation finns även i andra SJ-arkiv:

Ekonomibyrån (Ekbr) 1914–1963

Dokumentation från internationella järnvägssammanslutningar och organisationer {F7}.

Kommersiella byrån (Kmbr) 1954–1963

Union Internationale des Chemins de fer (UIC) {E4}.

Generaldirektör Lars Petersons arkiv 1969–1978

Protokoll från NJSP och Nordiska generaldirektörsmöten {A4}, protokoll och andra handlingar angående NJSP, NOJFU och Nordiska järnvägssamarbetet {F5}.

Generaldirektör Bengt Furbäcks arkiv 1979–1988

Protokoll och andra handlingar från möten inom NJSP, NOJFU och Nordiska järnvägssamarbetet. UIC-dokument med tillhörande diarium finns.

Förvaltningssekretariatet (Fvs) 1962–1982

Till och med 1976 förde utrikesdelen av Förvaltningssekretariatet ett diarium för korrespondens med de utländska organisationerna, trots att handläggningen sköttes av specialavdelningarna. Från 1977 ansvarade handläggande enhet för diarieföringen.

Stab Personal 1988–2000

Diarieförda UIC-skrivelser {F1} med register {C2H}.

STATLIGA JÄRNVÄGSLÅN

För att finansiera de första statliga järnvägsbyggena beslutade riksdagen att kostnaderna skulle täckas genom upplåning. Ett försök att placera ett lån på den svenska penningmarknaden skedde 1855. Riksgäldskontoret lyckades dock inte låna tillräckligt med pengar, och låneförhandlingar inleddes istället utomlands 1857. En central handlingstyp vid finansieringen av


KÖNIGLICH SCHWEDISCHE STAATS-EISENBAHN-ANLEIHE.

Obligation

über Zehn Thaler

des 14 oder 30 Thaler Fusses.

N:o 32,665.

N:o 32,665.

Der Inhaber dieser Obligation hat aus dem Antheile der in Gemässheit der Königl. Verordnung vom 13 März 1860 contrahirten Schwedischen Eisenbahn-Anleihe, welcher in **Prämien-Obligationen** ausgefertigt ist und aus 240,000 Stück dergleichen, jede zu Zehn Thaler, besteht, diejenige Prämie zu empfangen, welche in den vom Jahre 1860 bis 1898 einschliesslich, zufolge hier beigedruckten Verloosungsplanes, stattfindenden Verloosungen auf die gegenwärtige Obligation fällt. Die Verloosungen geschehen zu Stockholm, und die Zahlung erfolgt kostenfrei, drei Monate nach der vollzogenen Ziehung,

in FRANKFURT a/M bei den HERREN **Gebrüder BETHMANN** und

" " " HERRN **RAPHAEL ERLANGER,**

" HAMBURG bei **der NORDDEUTSCHEN BANK.**

Stockholm den 1 Mars 1860

Königl. Schwedisches Reichs-Schulden-Comptoir

Riksgäldskontoret administrerade finansiering av stambanorna genom försäljning av tyska obligationer. Den avbildade obligationen är från 1861.

järnvägslånen var obligationer. Speciellt tyska obligationer såldes i Sverige under flera decennier för att finansiera svenska järnvägsbyggen.

Allmänna järnvägslånefonden var en fond under Riksgäldskontorets förvaltning för statsunderstöd åt enskilda järnvägsanläggningar. Bibanelånefonden, som också förvaltades av Riksgäldskontoret, gav stöd till byggandet av bibanor inom landets västra delar. Den statliga Handels- och sjöfartsfonden lämnade bidrag i form av lån eller anslag till flera enskilda järnvägar.

ARKIV ▸ JÄRNVÄGSLÅN

Hanteringen av järnvägslån belyses särskilt i följande arkiv:

Riksgäldsarkiven Riksgäldskontoret Järnvägslånen 1857–1899

Vid administrationen av de tidiga järnvägslånen lade Riksgäldskontoret upp serier med protokoll, registratur, diarier och inkomna handlingar. Serierna startar omkring 1857. Protokoll över järnvägslåneärenden finns för åren 1857–1861. För protokoll från senare år, se fullmäktiges allmänna protokoll och Riksgäldskontorets huvudarkiv. Premieobligationer finns bevarade som typexemplar från enstaka år. Arkiverade obligationer för järnvägslån har sålts till svenska investerare, men har tyskt ursprung och tysk text.

Riksgäldsarkiven Riksgäldskontoret Huvudarkivet. Fullmäktige och kansliet 1655–1941

Med början år 1863 ingår låneprotokollen i Riksgäldskontorets huvudarkiv. Lånediarier till järnvägshypoteksfonden finns i {D4C}. Korrespondens och diarier kom också att ingå i huvudarkivets allmänna serier. Journaler och liggare fördes över de omfattande växeldragningar som behövdes för att få in pengar.

En del handlingar om järnvägslånen finns även i andra delar av Riksgäldsarkiven:

Riksgäldsarkiven Riksgäldskontoret Bokslutskontoret– Kameralbyrån 1777–1943

Redogörelser för järnvägslånemedel 1855–1906 {G1J}.

Järnvägspolitik: kommittéer och regeringsbeslut

En stor del av de svenska järnvägarnas anläggningar och driftsformer har reglerats genom politiska beslut. Under hela den svenska järnvägshistorien har besluts- och styrdokument från Kungl. Maj:t spelat en viktig roll. De övergripande riktlinjerna och ramarna för SJ har fastställts av regering och riksdag. Departementen hade i äldre tid även befogenheter att fatta beslut i detaljfrågor. De departement som beslutade i järnvägsärenden fungerade på så sätt som järnvägsmyndigheter vid sidan av SJ och Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Även kommittéer, kommissioner och utredningar har mer indirekt påverkat inriktningen på de centrala järnvägsmyndigheternas och de enskilda järnvägsbolagens verksamhet.

De starka band som uppstod mellan järnvägsbolagen och staten hade en grund i att staten ville kontrollera framväxten av landets infrastruktur. Under alla år med järnvägar i Sverige har tillstånd krävts av staten för att starta och bedriva järnvägsverksamhet. År 1845 fick Adolf Eugène von Rosen tillstånd av Kungl. Maj:t att bygga järnvägar, följt av ett riksdagsbeslut 1848. Järnvägsbyggena krävde avsevärda kapitalinvesteringar. Det investerade kapitalet förväntades ge avkastning, men staten fick göra avkall på vinst från järnvägstrafiken eftersom näringslivet behövde ha billiga transporter.

Järnvägsbyggandet styrdes initialt av flera ekonomiska och regionalpolitiska syften. Några av de större politiska frågorna under åren var hur de statliga banorna skulle dras genom landet, hur järnvägsbyggandet skulle finansieras, elektrifieringen av statsbanor, taxor för gods och passagerare, förstatligande av enskilda järnvägar, samtrafik mellan järnvägsbolag, samtrafik med utlandet och transportpolitik där järnvägarna samordnades med andra transportslag.

Riksdagens statsutskott hade stort inflytande på järnvägspolitiken under ståndsriksdagens och tvåkammarriksdagens tid. I den diskussion om järnvägssträckningar som bedrevs omkring år 1860 var Statsutskottet en viktig part. De järnvägspolitiska besluten fick konsekvenser långt utanför järnvägarna. I synnerhet under tiden fram till första världskriget strävade regering och riksdag efter att järnvägen skulle understödja industrialiseringen. Utvecklingen av infrastrukturen påverkades. Näringslivet blomstrade och byar växte till samhällen och städer genom järnvägen. Samhällen som uppstått till följd av att järnväg anlagts är Alvesta, Flen, Gnesta, Hallsberg, Hässleholm, Katrineholm, Pålsboda, Töreboda och Vartofta.

Trafikreglementet, som publicerades med början 1862, var en regelsamling som innehöll bestämmelser för rättsförhållanden mellan allmänna järnvägar och trafikanter. I Trafikreglementet stadgades trafikanters skyldigheter och rättigheter. Tilläggsbestämmelser utfärdades av Järnvägsstyrelsen i samarbete med Svenska Järnvägsföreningen. Även järnvägsförvaltningarna kunde meddela tilläggsbestämmelser. Trafikreglementet ersattes 1914 av Trafikstadgan. SJ var förpliktigat att se till att järnvägarna erbjöd transporter, och krav ställdes på att taxorna skulle vara likartade i hela landet.

Under 1900-talets första decennier fanns det ett stort politiskt intresse för byggande av statsbanor i Norrland. Regionalpolitiska omständigheter, bland annat sysselsättningen, styrde intresset snarare än tron på ekonomisk vinst från järnvägstrafiken. Många motioner om norrländsk järnvägsprojektering behandlades i riksdagen. En viktig fråga var byggandet av tvärbanor i norra Sverige. Riksdagen anslog medel till tre tvärbanor 1917, bland dem Forsmo–Hoting. En betydelsefull järnvägspolitisk fråga med nära anknytning till tvärbanorna var byggandet av Inlandsbanan från



Järnvägsstyrelsens lokaler på 1930-talet. I stationshuset vid Centralplan i Stockholm inrymdes flera av SJ:s administrativa byråer.

Kristinehamn till Gällivare. Banan i sin helhet invigdes 1937, efter långvariga politiska diskussioner och beslut om investeringar.

En viktig politisk fråga under mellankrigstiden rörde avkastningen från statlig järnvägsverksamhet. Vinsten från trafiken vägdes mot samhälleliga hänsyn. Politiska beslut om lägre taxor tjänade som regionalpolitiska stödåtgärder för skogsindustrin och andra näringar. Speciella politiska ställningstaganden behövdes i samband med taxor för malmtransporter på Malmbanan. En fråga var hur stor del av vinsten av malmtrafiken som skulle tillfalla SJ och hur stor del som skulle tillfalla staten.

Under 1950-talet växte ett företagsekonomiskt förhållningssätt sig allt starkare. 1953 års trafikutredning lyfte fram järnvägarnas försvagade konkurrenskraft gentemot biltrafiken. Utredningen avlämnade i början av 1960-talet sina förslag som ledde till 1963 års trafikpolitiska beslut. De trafikpolitiska styrmedlen ändrades, och man kom att eftersträva fri konkurrens på lika villkor mellan biltrafik och järnvägstrafik. Varje trafikgren

skulle svara för sina egna kostnader. Efterfrågan på transporter skulle styra utbudet av trafik, och kostnadstäckning skulle eftersträvas enligt företagsekonomiska principer. Eftersom SJ-linjerna gav varierande intäkter, delades det statliga järnvägsnätet in i dels ett affärsbanenät som skulle vara lönsamt (med täckning av utgifterna och förräntning av kapitalet), dels ett förväntat olönsamt järnvägsnät. Staten skulle kunna ge ersättning för underhållet av det olönsamma nätet.

Under 1970-talet kom statens trafikpolitiska engagemang att öka. Det fanns behov av en ny trafikpolitik, och 1972 tillsattes Trafikpolitiska utredningen. Dess betänkanden följdes av en trafikpolitisk reform 1979. Olönsam regional järnvägstrafik kunde även fortsättningsvis upprätthållas genom stöd med statliga medel. Länstrafikbolagen fick ansvaret för lokal och regional persontrafik på järnväg. Lågprissatsningar gjordes på järnvägsresor. 1979 års trafikpolitiska beslut ledde till att SJ fick möjlighet att införa lågpriskort. Vid 1980-talets början utgjorde kontinenttrafiken den mest expansiva delen av SJ:s utlandstrafik.

En principiellt viktig förändring av järnvägssektorn infördes 1988 genom en organisatorisk uppdelning mellan förvaltningsansvaret för infrastrukturen och för trafiken. Såväl ansvaret för nybyggnation som ansvaret för driften av en stor del av järnvägsnätet lades på det nyinrättade Banverket. SJ fick som uppgift att administrera trafiken. Trafikutövarna skulle betala banavgifter till Banverket motsvarande kostnaderna för att köra på spåren. I och med Banverkets tillkomst delades järnvägsnätet in i stomjärnvägar och länsjärnvägar. Denna indelning motsvarade den tidigare distinktionen mellan affärsbanor och ersättningsberättigade banor. SJ hade ansvaret för persontrafiken på stomjärnvägarna, och trafikhuvudmännen (länstrafiken) hade ansvar för persontrafiken på länsjärnvägarna. SJ ansvarade inledningsvis helt för godstrafiken på såväl stom- som länsjärnvägar. Konkurrensen mellan SJ och andra järnvägsbolag var till att börja med begränsad, i synnerhet på stomnätet.

På 1990-talet genomgick de svenska järnvägarna snabba förändringar. Dessa förändringar hade en grund i statliga utredningar, till exempel Ökad konkurrens på järnvägen (SOU 1993:13), En öppen järnvägsmarknad (SOU 1993:63) och Kommunikationskommittén år 1997 (SOU 1997:35). Den sistnämnda kommittén skulle se över den svenska transportpolitiken och förbereda ett nytt stort transportpolitiskt beslut.

Ett resultat av utredningarna var att fri konkurrens skulle understödjas på delar av det statliga järnvägsnätet. Även stomnätet konkurrenssattes efter hand. År 1996 avreglerades godstrafiken nästan helt. Före avregleringen hade järnvägarna konkurrerat med biltrafik och andra trafikslag, däremot sällan med andra järnvägsbolag. Det fanns i allmänhet bara en

aktör som ansvarade för trafiken på en viss järnvägssträcka. 1996 överfördes trafikledningen från SJ till Banverket, en följd av att många trafikbolag fanns på marknaden.

ARKIV ▸ JÄRNVÄGSPOLITIK

Riksarkivet förvarar arkiv från tvåkammarriksdagen 1867–1970 men inte från enkammarriksdagen 1971–.

Tvåkammarriksdagens utskott Statsutskottet 1867–1970

Statsutskottets utlåtanden {B1}.

Riksdagen 1867–1970 Kamrarna (Första och Andra) 1867–1970

Protokoll finns i {A1A} och {A1B}. Protokollen finns även tillgängliga genom Riksdagstrycket.

Riksdagstryck

Propositioner från regeringen (Kungl. Maj:t).

Protokoll från Första och Andra Kammaren finns utgivna. Det finns diskussionsprotokoll med motioner som bilagor. Fram till 1922 publicerades en del kommittérapporter i Departementsserien (Ds) inom Riksdagstrycket. Från och med 1922 publicerades betänkanden antingen i Statens offentliga utredningar (SOU) eller i Departementsserien.

1809–1903
Thyselius, Erik, *Förteckning öfver komitébetänkanden.* Del 1–2 1809–1903. (Stockholm 1896, 1904). I förteckningen tas betänkanden upp, inte de underliggande utredningarna. Vilka utredningar som har framställts framgår däremot av Riksarkivets beståndsöversikt, del 3 (Stockholm 1993).

1904–1945
Lindberger, Anders, Förteckning över statliga utredningar 1904–1945. Tar upp kommittéer samt betänkanden utgivna som SOU:er eller som departementspromemorior. (Stockholm 1953).

1946–1965
Frykholm, Lars, Förteckning över statliga utredningar. (Stockholm 1971).

1960–1975
Statens offentliga utredningar 1960–1975. Katalog. (Stockholm 1976).

REGERINGENS BESLUT I JÄRNVÄGSFRÅGOR

Till varje beslut som regeringen har fattat i järnvägsfrågor hör en konseljakt eller, efter 1974, en beslutsakt. Med varje konseljakt förknippas ett datum, det datum regeringen tog upp den aktuella frågan på ett sammanträde, en konselj. Akterna är ordnade kronologiskt efter detta datum. Konseljakter till propositioner har arkivlagts efter propositionens datum, inte på det datum som senare kan ha utfärdats för en författning. I konseljakten förvaras de skrivelser och andra handlingar som legat till grund för regeringens beslut. Själva beslutet brukar finnas bilagt i akten först efter 1974. Till denna tidpunkt sparades regeringens beslutsdokument i statsrådsprotokollen och i serier med avskrifter av utgående skrivelser (registratur).

Handlingar som finns i konseljakterna i järnvägsärenden ger information om exempelvis bolagsordningar, trafikreglementen, taxor, markfrågor och elektrifieringsfrågor. I många konseljakter finns remisser i form av yttranden från myndigheter och organisationer. Handlingar med lokalhistorisk koppling förekommer och kan utgöra en utgångspunkt för vidare forskning i kommunala myndigheters arkiv. Ett exempel är protokoll från kommunalstämmor. Det är särskilt vanligt att kommuner har lämnat in dokument i samband med koncessionsärenden.

Regeringsbeslut togs naturligtvis i stora järnvägspolitiska frågor, till exempel i frågan om beviljande av anslag till en stambana genom övre Norrland (beslut 15 maj 1886, Civildepartementet). Men även i mindre järnvägsärenden, som benämning av stationer, togs regeringsbeslut. Civildepartementet och Kommunikationsdepartementet fungerade nämligen inte bara som politiska instanser, utan även som förvaltningsmyndigheter. Järnvägsbyrån (1:a byrån) inom Kommunikationsdepartementet bildades i samband med departementets tillkomst 1920. Järnvägsstyrelsen kom därmed att höra till Kommunikationsdepartementet.

Inom Järnvägsbyrån behandlades ärenden som rörde såväl statliga som enskilda järnvägar. Även elektriska spårvägar ingick i ansvarsområdet. Järnvägsbyråns ärenden övertogs 1925 av den då startade Tekniska byrån, även den inom Kommunikationsdepartementet. Några månader 1925 ingick Tekniska byråns ärenden i Trafikbyråns verksamhet. Tekniska byrån fick under åren flera alternativa namn: 2:a byrån, 2b-byrån, 3:e byrån, C-byrån. Efter 1965 kom ärendena att handläggas av enhet 1.

De politiska styrdokument som varit avgörande för planeringen och framväxten av järnvägarnas infrastruktur kan i första hand eftersökas i departementsarkiven. En del besluts- och styrdokument återfinns också i SJ:s arkiv, främst skrivelser till och från Kungl. Maj:t, det vill säga formella brev till och från regeringen. Sådana ämbetsskrivelser avfattades av SJ:s styrelse, från och med 1963 avfattades de av medarbetare inom Administrativa avdelningen.

Genom sökningar i departementens diarier och register till diarier är det möjligt att återfinna ärenden inom ett visst ämne. Vid sökningar i departementens huvuddiarier är det till hjälp om en tidslig avgränsning kan ske. En exakt datering av beslutet underlättar sökningen avsevärt. Det är en fördel om man också känner till aktnummer och ärendemening. Som hjälpmedel fungerar föredragningslistor och konseljlistor till regeringssammanträden.

Uppgifter som är viktiga vid beställningen av konseljärenden är departementets namn, konseljdatum och aktnummer. Det är inte ovanligt att departement har bytt namn och omorganiserats. Ärenden för såväl enskilda som statliga järnvägar kunde kombineras i ett och samma beslut.

Konseljdatabasen

Konseljakter från Civildepartementet kan sökas genom Riksarkivets konseljdatabas. Sökning kan ske på ärendemening och ärendens start- och slutdatum. Man kan exempelvis söka efter koncessionsärenden eller efter ärenden som relateras till en viss järnväg. Genom att skriva in lämpliga söktermer är det i konseljdatabasen även möjligt att finna järnvägsärenden som behandlats inom andra departement. Ett exempel kan ges från Ecklesiastikdepartementet: »Ang. ersättning för mark, som tagits i anspråk för Ormaryd–Annebergs järnväg från kronan tillhörig mark.«, med konseljdatum 1910-05-14.

Civildepartementet

Riksarkivet förvarar två större arkiv från regeringskansliet som innehåller betydande mängder järnvägsdokument, dels från Civildepartementet I 1840–1920, dels från efterföljaren Kommunikationsdepartementet 1920–1996. Beslut inriktade på järnvägar handlades fram till 1920 av Järnvägsbyrån, en enhet inom Civildepartementet.

Vilka register som har upprättats har varierat genom åren. Ett hjälp-

medel vid sökning efter handlingar som rör järnvägsprojekt är Järnvägsliggaren, ett register för såväl statliga som enskilda järnvägar. Registret, som dock inte är komplett, ger information om konseljbeslut angående statliga och enskilda järnvägar, även spårvägar. Sökning efter konseljbeslut sker med hjälp av ämnesord. Järnvägsliggaren fördes under åren 1853–1920 i Civildepartementets Fjärde byrå, från juli 1920 i Kommunikationsdepartementet. Den innehåller information om de ärenden angående järnvägar som förekommit samt om dag för regeringsbeslut. Som sökmedel tjänar ett registerband. Under bokstaven 'L' i registret hittar man exempelvis en hänvisning till ett ärende beträffande en planerad järnväg »Limhamn–Lund (afslagen)«. Järnvägsliggaren innehåller även vissa uppgifter från tiden efter 1920.

Civildepartementet I 1840–1920 | Huvudarkivet 1840–1920

Inom Civildepartementets övergripande arkiv finns en serie med koncept till kungliga brev och ämbetsskrivelser {B2CD}.

Civildepartementet I 1840–1920 | Fjärde byrån / Järnvägsbyrån 1857–1920

Med hjälp av registerbanden kan regeringsärenden rörande såväl enskilda som statliga järnvägar återfinnas. Sakregister till frågor 1850–ca 1910 fördes av Järnvägsbyrån {D3}. För åren ca 1901–1947 se även Kommunikationsdepartementets arkiv. Det finns prejudikatsamlingar där vissa av de upptagna besluten har fungerat som prejudikat.

Kommunikationsdepartementet

Kommunikationsdepartementets arkiv sträcker sig tillbaka till tidpunkten för departementets inrättande 1920, fast en del register pekar tillbaka på Civildepartementet. Riksarkivet har Kommunikationsdepartementets handlingar till och med 1996. Inom Järnvägsbyrån, Tekniska byrån respektive enhet I fördes register som fungerar som sökhjälpmedel till diariet. Ett sakregister för tiden 1904–1934 hänvisar, liksom Järnvägsliggaren, till regeringsbeslut i såväl Civil- som Kommunikationsdepartementet. Några ämnen för ärenden är »Anställning vid statens järnvägar«, »Arvodesstat«, Besvär«, »Biljettprisnedsättning«, »Bro«, »Dispens«, »Elektrisk drift«, »Expropriation«, »Sovplats«, »Taxeärenden«. Under rubriken »Inlandsbanan« tas exempelvis ett 50-tal ärenden upp.

En viktig typ av register från 1975 och framåt är ingivarregister, där det är möjligt att söka efter namnet på dem som har skickat in skrivelser

till departementet. För myndigheter som sänt in skrivelser finns speciella ingivarregister. I en del myndighetsregister finns en flik speciellt för SJ. Under vissa år upprättades också separata personregister för sökning efter ärenden relaterade till namngivna personer. I Kommunikationsdepartementets arkiv finns från åren 1975–1985 registerband med flikar ordnade efter myndigheter och institutioner, bland dem Statens järnvägar. Den som söker efter en skrivelse som skickats från SJ till Kommunikationsdepartementet under 1975 kan till exempel finna ett registerkort med ärendemeningen »Statens Järnvägar, 1975-12-19, med hemställan om medel till icke lönsamma järnvägar.« Ett annat exempel är »Statens järnvägar, med beslutsdatum 1985-02-05, ang. upprivning av spår på järnvägslinjen Önneslöv–Tomelilla.« Hänvisning sker till diarienummer. Med hjälp av diarienumret kan man söka i huvuddiariet för departementet, och därefter gå till aktuellt regeringsbeslut för den dag som anges, den dag då regeringssammanträde hölls.

Från åren 1986–1990 finns registerband med vilka det är möjligt att direkt söka på ämnet järnvägar. För år 1986 är titeln »Sakregister till huvuddiarium–järnvägar, kollektivtrafik, post, tele, trafiksäkerhet«. Under fliken »Järnvägar Kollektivtrafik« listas ett hundratal ärenden, till exempel »Arbetsgruppen för Västerdalsbanan, med överlämnande av vissa kommentarer ang. lstn:s [länsstyrelsens] framställning om upprustning av Västerdalsbanan.« Även här ges ett diarienummer med vilket man kan slå i departementets huvuddiarium för att få fram datum för aktuellt regeringsbeslut. Med början år 1991 användes åter en ny variant av ingivarregister, där järnvägsmyndigheter och andra ingivare inte framgår lika tydligt. Ytterligare en typ av register är besvärsregister, uppställda länsvis efter myndigheter, företag, föreningar och personer som inlämnat besvär till departementet.

Kommunikationsdepartementet 1920–1996 | Huvudarkivet 1920–1974

Järnvägsärenden återfinns bland allmänna ärenden i {E1A}, regeringsakter, med separata sökregister, koncept från Järnvägsbyrån och Tekniska byrån 1920–1939 {B2C}, ingående diarier med register 1920–1947 {C1} med fortsättning för åren 1948–1965 {C2CA}. Register till diarier i Järnvägsbyrån och i Tekniska byrån 1948–1965 {C2CB}, {C2CC} och {C2CD}.

Kommunikationsdepartementet 1920–1996 | Järnvägsbyrån/ Tekniska byrån (1:a byrån, 2b-byrån, 3:e byrån, C-byrån) 1853–1963

Järnvägsliggaren, även från Civildepartementet, 1853–1963 finns i {D1}. Information ges om de ärenden som förekommit samt om dag för kon-

seljbeslut eller annat beslut i varje enskilt ärende. Register till Järnvägsliggaren finns i en separat volym {D1:4}. Avskrifter av ärenden 1908–1919 angående såväl statliga som enskilda järnvägar {F1} med sakregister {D2}.

Andra departement

Utrikesdepartementet 1902 års dossiersystem

I Utrikesdepartementets arkiv finns äldre samlingar med dossierer i järnvägsämnen som är ordnade enligt 1902 års dossiersystem. Skrivelser med utbyte av information mellan Sverige och andra länder om trafiktaxor finns i dossierakter med en del målnummer under grupp 40 Kommunikationsväsen, avdelning L Järnvägar och andra förbindelser till lands, till exempel:

Mål 26 Elektrisk järnvägsdrift i Sverige, 1903–1913.
Mål 81 Överenskommelse Sverige–utlandet rörande biljettförsäljning, 1916–1919.
Mål 83 Svenska järnvägsvagnar i trafik i utlandet, utländska d:o i Sverige, 1914–1919.

Utrikesdepartementet 1920 års dossiersystem

Handlingar är arkiverade inom dossierer vilka identifieras genom beteckningar med bokstäver och siffror. Ärenden med anknytning till järnvägsfrågor finns främst inom följande dossierer:

HP 70 Diplomatiska framställningar, underhandlingar och avtal rörande järnvägar. Mål B: internationella avtal, Mål C: Association international des Chemins de fer, Mål E: Järnvägarnas tekniska enhet, Mål T: Tidräkning vid järnvägstrafik samt tidtabellskonferenser.
H 44 Järnvägsmaterial.
R 20 Järnvägsolyckor.

HP är Politiska avdelningens ärenden, H är Handelsavdelningens ärenden, R är Rättsavdelningens ärenden.

Miljödepartementet Huvudarkivet 1987–1996

JÄRNVÄGSKOMMITTÉER

Så länge järnvägar funnits har regeringen tillsatt utredningar för att ta fram fördjupade underlag till beslut. Många av dessa utredningar har avlämnat betänkanden som fungerat som underlag till propositioner som lagts fram

till riksdagen för beslut. Vanliga beteckningar på denna typ av utredning är kommitté eller kommission. Ett stort antal kommittéer har avlämnat betänkanden där såväl specifika järnvägsfrågor som trafikpolitiska frågor med anknytning till järnvägar har ingått. Vissa kommittéer har arbetat med en begränsad mängd järnvägsfrågor i flera år. Det finns en del särskilt viktiga frågor som flera gånger varit föremål för kommittéers arbete, till exempel taxor, breddning från smalspår till normalspår, förstatligande av enskilda järnvägar och personalfrågor. En del större utredningar gjordes av resursskäl vid sidan av Järnvägsstyrelsens ordinarie arbete. En kommittés arbete har inte alltid lett fram till någon åtgärd från statsmakternas sida. Det betänkande som 1886 års ekonomiska kommitté lämnade om statligt förvärv av järnvägar ledde exempelvis inte till några åtgärder.

Många kommittéer har efterlämnat ett eget arkiv som dokumenterar kommitténs arbete genom såväl arbetsmaterial som slutliga rapporter. Ett sådant arkiv är att betrakta som ett myndighetsarkiv. Det var brukligt att handlingarna inom större kommittéer diarieförde. En central kategori av handlingar är skrivelser och PM som skickats in till kommittén som stöd för utredningsarbetet. En vanlig handlingstyp är utredande PM som behandlar en specifik frågeställning. Utgående korrespondens har också bevarats.

För att en kommitté skulle kunna utföra sitt arbete behövde den samla in dokumentation som belyste den aktuella frågan. Handlingarna kan exempelvis bestå av rapporter om nyttan av en ny järnväg i bygden ifråga. Underlag skickades in till kommittéerna för arkivering. I de fall underlag istället skickades in till någon av kommitténs utredare eller till en annan myndighet försvåras eller omöjliggörs åtkomst till underlaget. Regionalt material om järnvägsfrågor finns tillgängligt inom flera kommittéarkiv. I samband med utredning av stambanor och andra nya järnvägslinjer har länsstyrelser och kommunala instanser fått tillfälle att uttala sig. Ett exempel är 1858 års järnvägskommitté. Denna kommitté utförde tekniska och topografiska undersökningar och samlade också in statistiska uppgifter om folkmängd och landets näringar. Stora mängder skrivelser skickades in till kommittén från länen. Kommitténs ledamöter deltog i möten med landshövdingar, hushållningssällskap, städers magistrater och andra intressenter.

Som regel förväntades järnvägsmyndigheter och intresseföreningar med järnvägsanknytning yttra sig med anledning av betänkanden i järnvägsfrågor som avgavs av statliga utredningar. Viktigare betänkanden publicerades i riksdagstrycket, Statens offentliga utredningar (SOU; från 1922) eller Departementsserien (Ds; från 1974). När en kommitté som sysslade med järnvägsfrågor hade avlämnat sitt betänkande, så remitterades detta

fram till 1960-talet vanligtvis dels till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, dels till Järnvägsstyrelsen. De kunde med sina yttranden tillstyrka eller avstyrka kommitténs förslag. Ofta förekom flera remissinstanser, vilka antecknades på remisslistor. Dessa listor kan återfinnas genom diarierna. En del remissvar publicerades. Här ges ett par exempel på remissvar som Järnvägsstyrelsen skickat in till kommittéer:

- SJP 1927:3 Kungl. Järnvägsstyrelsens utlåtande över Socialiseringsnämndens förslag angående statens järnvägar som allmänt affärsverk.
- SJP 1938:3 Kungl. Järnvägsstyrelsens utlåtande den 19 december 1938 över 1936 års Järnvägskommittés betänkande.

Om utredningen resulterade i en proposition från regeringen till riksdagen behandlades den i ett utskott innan riksdagen fattade beslut. Regeringen informerades om riksdagens ställningstagande till propositionen i form av en riksdagsskrivelse. På grundval av riksdagsskrivelsen utfärdade regeringen en lag som publicerades i Svensk författningssamling, SFS. Principbeslut om järnvägar har publicerats i SFS:er, till exempel besluten på 1800-talet att bygga stambanor. SJ:s organisationsförändringar har också reglerats genom instruktioner givna i SFS:er. De tryckta förordningar som en SFS hänvisar till kan sökas genom registerbanden till SFS.

ARKIV ▶ STATLIGA UTREDNINGAR

De av regeringen tillsatta järnvägskommittéernas arbete finns arkiverat på huvudsakligen två sätt:
1. Egentliga kommittéarkiv.
2. Handlingar som rör de egentliga kommittéarkiven, i form av separata arkiv eller serier inom SJ:s centralarkiv.

Kommittéarkiven har tilldelats löpnummer och är ordnade efter det datum när de har inkommit till Riksarkivet. En distinktion tillämpas mellan äldre kommittéer (ÄK) till och med år 1900 och yngre kommittéer (YK) från och med år 1901. Datum avser tidpunkt för tillsättningen av kommittén. Några exempel på kommittéer med järnvägsanknytning:

Statens järnvägar (SJ) med föregångare Övriga arkiv | Järnvägskommittéer och kommissioner (allmän del) 1893–1947 | 1893 års järnvägskommitté

1893 års järnvägskommitté sysslade med dels riktlinjer för järnvägsadministrationen, dels statens förvärv av vissa järnvägar. En av de frågor som behandlades var vilka befattningar som skulle finnas vid järnvägarna.

Kommittén för undersökning av vissa förhållanden vid statsbanorna m m (Alternativt namn: Järnvägskommissionen 1912)

1912 YK 78 (yngre kommitté nr 78).

Järnvägsutredningen 1947

1947 YK 1534. Denna utredning gav underlag till 1947 års expertdelegation.

Sakkunniga för granskning av 1972 års separatredovisning vid SJ

1972 YK 2601.

Utredningen angående ny lagstiftning om befordran med järnväg 1972–1980

1972 YK 3333.

Inlandsbanekommittén 1988

1988 YK 4075. Rapport till regeringen, arbets-PM, minnesanteckningar, inkomna skrivelser från enskilda personer, från Transportrådet och från Banverket, pressklipp och broschyrer.

SJ:s arkivering av järnvägs- och trafikkommittéers dokument

De av regeringen tillsatta kommittéernas arkiv med järnvägsinriktning avspeglas inom SJ:s centralarkiv. De utredningsarkiv som finns inom SJ:s arkiv har ett annat utseende än de egentliga kommittéarkiven. Medan några arkiv innehåller stora mängder information, innehåller andra bara ett litet urval av handlingar, eller ett kompletterande material som inte finns med i det ursprungliga kommittéarkivet. SJ-arkivet för 1893 års järnvägskommitté består av åtskilliga volymer, medan motsvarande arkiv efter 1943 års järnvägskommitté bara innehåller en volym med kommitténs betänkande. En typ av handling som förekommer i denna typ av arkivmaterial är utlåtanden författade av SJ i egenskap av att vara remissinstans till en

regeringsstyrd kommitté. I samband med 1932 års trafikutredning finns exempelvis en skrivelse med titeln »Järnvägsstyrelsen med utlåtande över betänkande och förslag av 1932 års trafikutredning.«

ARKIV ▶ SJ:S UTREDNINGSARKIV

Flera av de kommittéer som tillsatts av regeringen har avsatt material i SJ:s arkiv. Några exempel:

Järnvägskommittéer och kommissioner (allmän del) 1893–1947

Inom detta arkiv förvaras flera kommittéarkiv:

1893 års järnvägskommitté

Protokoll, kungliga brev och remisser, PM och utkast, förslag till nytt avlöningsreglemente, dokumentation av upphandlingar, kontrakt och kartor.

1912 års järnvägskommission

Betänkande om vissa personal- och befordringsförhållanden vid SJ.

1918 års järnvägskommitté

Protokoll, PM, utkast.

1943 års järnvägskommitté

Betänkanden.

1947 års expertdelegation

Dokumentation av organisationsfrågor.

Järnvägskommittéer och kommissioner Del 1 (Tjänstgöring, löner, personal m.m.) 1899–1948

Dokumentation från 13 kommittéer.

Järnvägskommittéer och kommissioner Del 2 (Ekonomi, bokföring och revision) 1913–1927

1. 1919 års statsbaneekonomikommission (inkl 1920 års bränsleekonomisakkunniga)
2. 1927 års järnvägsekonomisakkunniga
3. 1917 års bokföringskommitté
4. 1913 års revisionskommitté

Järnvägskommittéer och kommissioner Del 3 (nordisk samtrafik, vagnförbund, förortstrafik) 1913–1945

1. 1921 års svensk–finska trafikkommission
2. 1921 års svensk–norska mellanriksbanekommission
3. 1918 års kommission för trafik med Östersjöns ostkust
4. 1913 års Sverige–England kommission
5. 1916 års vagnförbundskommitté
6. 1932 års ostbanekommitté
7. 1945 års förortstrafikdelegation

Järnvägstaxekommittéer och kommissioner 1907–1948

Här finns arkiv efter

1. 1907 års järnvägstaxekommitté
2. 1948 års järnvägstaxekommitté

SJ:s egna utredningar och nämnder

Kungl. Järnvägsstyrelsen, senare Statens järnvägar, var involverad i de regeringsstyrda kommittéarbetena och bidrog med representanter i kommittéarbetet. SJ var också remissinstans för regeringsstyrda kommittéer och bedrev dessutom en egen utredningsverksamhet.

Även de utredningar som SJ tillsatte benämndes kommittéer eller kommissioner. Några exempel på SJ:s egna kommittéer är Bokföringskommittén, Kommittén för omorganisation av Kontrollkontoret, Kommittén för ordnandet av SJ:s egna koltransporter, Kommittén för utredning angående extra avgifter vid gränsstationer och Instruktions- och arbetsordningskommittén. Öresundsutredningen utredde möjligheterna att bygga en järnvägs- och motorvägsförbindelse över Öresund. Det fanns en regeringsstyrd motsvarighet till denna utredning i och med Svenska Öresundsdelegationen 1954–1962 (YK 1863).

Processen från kommitténs tillsättande till presentation av resultaten var en intern angelägenhet för SJ. På motsvarande sätt som för kommittéer tillsatta av regeringen begärdes skrivelser in från distriktsförvaltningarna. Frågorna som behandlades var ofta mer specifikt verksamhetsbundna än de regeringsstyrda järnvägskommittéernas frågor. Typiska uppgifter var att utarbeta förslag till reglementen eller instruktioner. Även tekniska frågor behandlades, såsom tekniska aspekter på signalsystem.

För SJ:s egna kommittéer som efterlämnat separata arkiv finns tryckta rapporter att tillgå genom serien »Statens järnvägars publikationer«. Där ingår »Järnvägsstyrelsens utlåtanden«. På 1950-talet utgav Kanslibyrån årsvis en detaljerad förteckning över nämnder, kommittéer, föreningar, bolag och liknande. Information ges om beslutstyp, byrå inom SJ, diarienummer, benämning på nämnd eller kommitté och ingående ledamöter. Följande utredningar tas exempelvis upp år 1958: Skyddskommittén för elektrodriften, 1953 års trafikutredning, SJ kostnads- och taxeråd, Samarbetskommitté för i samband med järnvägsnedläggelser aktualiserade vägfrågor och SJ museinämnd. Kanslibyråns förteckning ger en utförlig bild av utredningsväsendet inom SJ. Även en rad nämnder och kommittéer utan direkt koppling till SJ, men med arbetsuppgifter som anknöt till SJ:s verksamhet, tas upp. Här kan nämnas »De tekniska ämbetsverkens järndelegerade av år 1939« och »Statens bostadsnämnd«. Dessa förteckningar finns arkiverade i {E1} på sakgrupp 10 inom arkivet för Organisationsavdelningen inom Drifttjänstbyrån.

Några exempel på SJ:s egna utredningar:

Statens järnvägar (SJ) med föregångare Övriga arkiv | 1901 års bangårdskommitté

Statens järnvägar (SJ) med föregångare Övriga arkiv | Undervisningskommittéer och kommissioner 1908–1948

Trafikavdelningens administration av undervisning.

Statens järnvägar (SJ) med föregångare Övriga arkiv | Organisationskommittéer och kommissioner 1906–1917

1. 1906 års järnvägsorganisationskommitté
2. 1916 års kommitté för särskiljande av verkstadsdriften och förrådstjänsten från maskinavdelningen
3. 1917 års kontrollkontorskommitté

Statens järnvägar (SJ) med föregångare Övriga arkiv | 1916 års vägsäkerhetskommitté

Ekonomibyrån (Ekbr) 1914–1963

1932 års järnvägsekonomiutredning angående enskilda järnvägars ekonomiska läge {F4A}. Reglering av statslån, nedläggning av järnvägar, sammanslagning av järnvägar, lån ur motorvagnsfonden, 1952 års budgeteringsdelegation {F8A}, Ek 70–utredning angående nedläggning av

trafiksvaga bandelar 1952–1963 {F8B}, utredning rörande självkostnadsberäkningar vid SJ 1939–1940 {F9C}.

Statens järnvägar (SJ) med föregångare Övriga arkiv | Öresundsutredningen 1954–1960

KOMMUNERS, LÄNSSTYRELSERS OCH LANDSTINGS BEHANDLING AV JÄRNVÄGSFRÅGOR

Det finns rika källor till järnvägarnas politiska och ekonomiska historia genom arkivmaterial efter det politiska arbetet i kommuner, landsting och länsstyrelser. Som tumregel gäller att kommunernas material finns hos kommunarkiven, landstingens material finns hos regionarkiven och länsstyrelsernas arkivmaterial finns bevarat hos Riksarkivet och motsvarande institutioner. Politisk dokumentation hos kommunarkiv kan bestå av stadsfullmäktiges protokoll med bilagor. Här kan beslut med inriktning på järnvägsfrågor återfinnas.

Av redovisningen från en statlig kommittés arbete går det ibland att utläsa hur kommuner och länsstyrelser resonerat i järnvägsfrågor. Det var vanligt att lokala järnvägskommittéer inrättades i samband med planeringen av en järnväg. Beslut om tillsättning av en lokal kommitté kunde ske vid en kommunal stämma. Kommittén kunde ledas av landshövdingen. Efter att kommitténs arbete var avslutat brukade ett utredningsarbete följa, ofta utfört av en ingenjör. Ett exempel på denna arbetsgång är den kommitté som tillsattes 1911 på en kommunalstämma i Jörn för att utreda en järnväg från Jörn till inlandet.

Administration

För att hålla igång järnvägstrafik krävs en omfattande administrativ verksamhet. Järnvägsarkiven innehåller dokument som härrör från ekonomisk redovisning, men även från personaladministration, juridisk verksamhet, reklamverksamhet, kontorsservice och mycket annat.



Administrativt arbete krävs för att upprätthålla järnvägsdrift. SJ-anställd kontorspersonal i arbete vid kortregister ca 1950.

JÄRNVÄGSBOLAG har vanligtvis haft organisatoriska enheter inte bara för de centrala verksamhetsområdena maskin, bana och trafik, utan även för administration. Inom SJ fanns från starten en kanslifunktion som genom åren kom att utövas av flera byråer inom skiftande organisationer. Till arbetsuppgifterna hörde hantering av allmänna administrativa ärenden, personalärenden, ekonomi, inköp och förrådshållning, bokföring och bokslut, utarbetande av förvaltningsberättelser, revisionsärenden, statistik, planering och utveckling.

Under SJ:s första år administrerades verksamheten centralt genom Chefsexpeditionen inom Järnvägsbyrån. År 1863 inrättades Byråavdelningen, som inledningsvis hade fem kontor: Statistiska kontoret, Kammarkontoret, Kassakontoret, Revisionskontoret och Milkontoret. Vid omorganisationen 1898 ändrades namnet till Administrativa avdelningen. Förutom de befintliga kontoren bildades under Administrativa avdelningen även Administrativa byrån. Denna hade hand om gemensam administration, diarieföring och redovisning. Den ansvarade också för juridiska ärenden.

Vid omorganisationen 1907 avskaffades den övergripande nivån, Administrativa avdelningen. Administrativa byrån fortsatte att ha hand om organisationärenden och förvaltningsärenden i allmänhet samt rättsfrågor. I byrån ingick Statistiska kontoret. En annan administrativ enhet var Kameralbyrån som hade att handlägga personalärenden, revisionsärenden och kassaärenden. Till Kameralbyrån hörde Kammarkontoret och Revisionskontoret. En administrativ enhet utanför byråindelningen var Kontrollkontoret.

Vid 1928 års omorganisation upphörde både Administrativa byrån och Kameralbyrån. Verksamheten övergick dels i Ekonomibyrån, dels i Kanslibyrån vilka fick en del nya uppgifter. Till Ekonomibyrån hörde Statistiska kontoret och Kammarkontoret. Kanslibyrån ansvarade nu för allmänna administrativa ärenden, personalfrågor, och för Järnvägsstyrelsens bibliotek. Till Kanslibyrån hörde Revisionskontoret. Kontrollkontoret fortsatte att vara en administrativ enhet utanför byråindelningen.

Kanslibyrån behöll sin uppbyggnad till införandet av 1963 års organisation då den efterträddes av Administrativa avdelningen. Denna hade en allmän del och en personalsektion. Vid sidan av Administrativa avdelningen fanns dessutom förvaltningsenheter i form av Ekonomiavdelningen, Utvecklingsavdelningen och Juridiska avdelningen. Förvaltningssekretariatet hörde också till Administrativa avdelningen, men hade samti-



Personalen vid Kontrollkontoret, avdelningen för trafik med utlandet. Kontrollkontoret höll till i Tomteboda.

digt en koppling till Generaldirektörens expedition. Varje sektion inom Administrativa avdelningen, utom Personalsektionen, förde ett eget diarium och fungerade som en självständig enhet. Administrativa avdelningen handlade allmänna administrativa frågor, central personaladministration inklusive central och regional företagshälsovård, utbildning, juridiska ärenden, försvar och skydd, organisationsfrågor, PR och information, fribiljetter, intendenturfrågor, kontorsservice och hade även ansvar för SJ:s centralarkiv. Järnvägsmuseet hörde också till Administrativa avdelningens ansvarsområde. (Museet har organisatoriskt också hört till andra avdelningar, bland annat Kommersiella byrån och Kommersiella avdelningen.)

Under åren 1982–1988 var administrativa frågor fördelade på flera avdelningar. Några av de viktigare administrativa enheterna var Ekonomi- och planeringsavdelningen, Personalavdelningen och Finans- och inköpsavdelningen. Genom 1988 års organisation flyttades en mängd administrativa funktioner till divisioner, bland dem Godstransportdivisionen och Persontrafikdivisionen. Många administrativa funktioner kom att utföras av divisionsgemensamma serviceenheter och staber. Serviceenheterna skulle sälja tjänster till divisionerna. De var självständiga resultatenheter som rapporterade till en internstyrelse. En av serviceenheterna, Administrativ service, hade verksamhet inom områdena lokalvård, fordonsstädning och skötsel och renhållning av stationer. Flertalet serviceenheter hade avvecklats 1992 och verksamheterna hade överförts till staber. Bland staberna i 1988 års organisation märks Ekonomi och finans, Inköp, Internrevision, Juridik, Personal och Strategisk utveckling. Stab Kvalitet inrättades 1991 och hade hand om kvalitetsfrågorna inom person- och godstrafiken. Verksamheten övertogs 1998 av Stab Tågplanering som därigenom fick en kvalitetsfunktion. Denna stab överfördes i sin tur till Stab Personal 2000.

ARKIV ▸ SJ:S ADMINISTRATION

Beträffande SJ:s administration, se allmänt följande arkiv:

Kgl. Styrelsen över statens järnvägsbyggnader (inkl. Nils Ericsons enmansmyndighet) 1855–1882

Administrativa byrån (Abr) 1898–1928

Material ingår från följande enheter (även tiden före 1898):
1. Byråavdelningen 1863–1897. Materialet från Byråavdelningens kontor är ofullständigt bevarat
2. Administrativa avdelningen 1898–1907
3. Administrativa byrån 1908–1928

Kanslibyrån (Kbr) 1908–1962

Administrativa avdelningen, allmänna delen och personalsektionen (Aa) 1963–1982

Förvaltningssekretariatet (Fvs) 1962–1982

Personalavdelningen (Pa) 1982–1988

Stab Personal 1988–2000

Arkivet efter Stab Personal innehåller inte bara stabens eget material, utan även dokument från serviceenheter och staber med administrativ inriktning, däribland:

1. Serviceenheten Administrativ service
2. Stab Kvalitet

Ekonomisk förvaltning

SJ:s centrala bokföring och redovisning låg under en lång rad år, 1863–1962, under Kammarkontoret. Kontoret var under åren underordnat Byråavdelningen (1863–1907), Kameralbyrån (1908–1928) och Ekonomibyrån (1928–1962). Huvudböcker och journaler hade en viktig roll i den kamerala bokföringen. Trafikinkomsterna samlades upp på flera hundra järnvägsstationer och överfördes till distriktskassor. Inkomsterna bokfördes i journaler och meddelades till SJ:s huvudkassa. De statliga järnvägarnas utgifter däremot passerade genom ett fåtal kassor.

År 1918 inrättades Avdelningen för ekonomiska utredningar, en enhet under Administrativa byrån. Ekonomibyrån, som startade sin verksamhet 1928, växte fram ur Avdelningen för ekonomiska utredningar och Administrativa byrån. Från Administrativa byrån tog Ekonomibyrån över ekonomiska ärenden, koncessionsärenden och statistiska ärenden. Ekonomibyrån hade två huvudtyper av arbetsuppgifter.

Den ena var kamerala ärenden till vilka hörde bokföring och kassaväsendet, disposition av investeringsmedel samt förvaltning av fonder. De kamerala ärendena övertogs från Kameralbyrån. Den andra huvudtypen av arbetsuppgift var järnvägsekonomiska frågor – systemet med taxor, fraktavtal och inköp av enskilda järnvägar. Utredningar tillsattes också för att utreda kostnadsfrågor.

År 1963 bildades Ekonomiavdelningen med grund dels i Ekonomibyråns sektion för revision och redovisning, dels i Förrådsbyrån. Internrevisionen flyttades över till Ekonomiavdelningen. Arbetsuppgifter övertogs också från Kammarkontoret och Statistiska kontoret, båda enheter inom den tidigare Ekonomibyrån. Ekonomiavdelningens enheter Bokföringssektionen och Transportredovisningssektionen höll till i Tomteboda medan Materialsektionen hade lokaler på Kungsgatan i Stockholm. I Sundbyberg fanns en enhet för kvalitetskontroll.

Dokumentation om investeringsbudgeten och resultatbudgeten bevarades hos förslagsställande enhet inom SJ:s organisation. Budgetanvisningar och beslut i budgetfrågor däremot bevarades på Ekonomiavdelningen.

Denna avdelnings uppgifter innefattade registrering av fraktregleringar, handhavande av biljettrestitutioner och vagnshyresberäkningar.

När SJ 1982 fick en ny organisation delades Ekonomiavdelningens uppgifter upp mellan de nya avdelningarna Ekonomi- och planeringsavdelningen samt Finans- och inköpsavdelningen. Den senare svarade för företagets inköpsverksamhet, finansförvaltning, affärsbokföring, fakturering och ekonomiska redovisning. Ekonomi- och planeringsavdelningens huvuduppgift var att svara för utformning av principer för och samordning av SJ:s ekonomiska och administrativa styrning, bland annat i investeringsfrågor. Avdelningen hade ansvar för bevakningen av resultatet på det ersättningsberättigade järnvägsnätet. Vid 1988 års omorganisation övertogs Ekonomi- och planeringsavdelningens uppgifter av Stab ekonomi och finans samt av Stab strategisk utveckling. Flera inköpsavdelningar och andra ekonomiska enheter fanns, till exempel Ekonomi inom Maskindivisionen.

Under åren 1963–1981 utarbetade Ekonomiavdelningen SJ:s bokslut. Därefter, fram till 1988, hade Ekonomi- och planeringsavdelningen ansvar för framställningen av boksluten, varefter Stab Ekonomi och finans tog vid.

REVISION

SJ:s egen revision förlades 1863 till Revisionskontoret som granskade räkenskaper och redovisningar rörande SJ:s förråd. Revisionskontoret övergick 1897 till att vara en enhet inom Administrativa avdelningen. Kontoret skulle ta emot räkenskapshandlingar från distrikten, det skulle upprätta SJ:s räkenskap för varje år och det skulle varje månad avlämna översikter över järnvägsförvaltningens ekonomi. Från och med 1908 hörde Revisionskontoret till Kameralbyrån, men flyttades 1928 till Kanslibyrån. Ekonomibyrån hade under en kort tid, 1962–1963, en sektion för revision och redovisning. Kontoret granskade avlöningslistor, räkningar och de regionala myndigheternas kassaredogörelser. Statens järnvägsbyggnaders räkenskaper granskades också, liksom de pensionsbelopp som hade beräknats. Revisionsberättelser för de enskilda järnvägarna skickades tillsammans med årsberättelser, styrelseberättelser och förvaltningsberättelser in till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Fram till 1963 ansvarade överrevisorer för revisionsverksamheten. De ersattes med den vid denna tidpunkt inrättade Internrevisionen. Enheten ägnade sig åt såväl förvaltningsrevisionella utredningar som redovisningsrevision. Med början 1963 fanns inom Internrevisionen arbetsgrupper för metodutveckling av revisionsmetoder, sakrevision (revision av organisationen, av upphandlingar, av användningen av företagets resurser), in-

komstrevision (bland annat bokslutsrevision) och utgiftsrevision (bland annat övervakning av förrådsinventeringar).

Internrevisionen fungerade i praktiken som en självständig enhet under generaldirektören, trots att den tidvis var formellt underordnad andra avdelningar. Från och med 1973 hade Internrevisionen sin hemvist inom Ekonomiavdelningen. För redovisningsarbetet fanns redovisningscentraler med regional placering. År 1982 överfördes revisionsverksamheten till en ny självständig stab som hade namnet Internrevisionen. Denna stab var direkt underställd generaldirektören, och såväl förvaltningsrevision som redovisningsrevision utfördes. 1988 skedde en omorganisation och namnet ändrades till Stab Internrevision. Trots att SJ genomgick flera omorganisationer, behöll internrevisionen sin ursprungliga form och funktion till utgången av år 2000 då SJ upphörde som statligt affärsverk.

ARKIV ▶ EKONOMI OCH REVISION

Det finns en omfattande dokumentation av den ekonomiska förvaltningen och revisionen:

Kgl. Styrelsen över statens järnvägsbyggnader (inkl. Nils Ericsons enmansmyndighet) 1855–1882

G-serier med huvudböcker, kassaböcker, journaler, generalräkningar och verifikationer.

Kgl. styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888

En stor mängd ekonomihandlingar har bevarats. Från distrikten finns inkomst- och utgiftsjournaler. Journalerna är knutna till Byråavdelningen inom respektive distrikt och till andra avdelningar {G4}–{G9}. Huvudböcker och kassaböcker.

Kammarkontoret (Kmk) 1863–1962

G-serier med huvudböcker, kassaböcker, journaler, däribland utgiftsjournaler från byrå-, ban-, maskin- och trafikavdelningar i distrikten.

Ekonomibyrån (Ekbr) 1914–1963

Ekonomiska utredningar 1949–1963 i form av PM exempelvis angående lönsamhet hos olika typer av trafik, uträkning av fraktavgifter, pensionsutgifter och nedläggning av järnvägar {B2}. Ett register finns där samtliga PM är uppställda årsvis. Förnyelsefonder {F4B}, 1944 års bilbokföringsdelegation {F6}, 1952 års budgeteringsdelegation {F8A},

utredning angående bokföring och revision {F9B}. Huvudböcker och annan bokföring för Malmbanan {G1}–{G3}.

Ekonomiavdelningen (Ea) 1963–1982

Separata diarier finns för Transportredovisningssektionen och Materialsektionen. Den senare registrerade ärenden enbart med avseende på sakgruppsnummer, inte diarienummer.

Ekonomi- och planeringsavdelningen (E) 1982–1988

Protokoll och förteckningar med anbud och inköp utgallrades efter 10 år medan beställnings- och inköpskopior utgallrades efter 5 år. Enklare fraktregleringar, biljettrestitutioner och vagnhyresavräkningar gallrades redan i respektive närarkiv. Kapitalinvesteringar och liknande frågor finns dokumenterade i {F2}.

Finans- och inköpsavdelningen (F) 1982–1988

Stab Personal 1988–2000

Detta arkiv innehåller diarieförda handlingar från serviceenheter med ekonomisk inriktning:
1. Ekonomiservice
2. Stab Inköp

Stab Ekonomi och finans (SE) 1988–2000

SJ:s kostnads- och taxeråd

Utrednings-PM, kallelser, minnesanteckningar och protokoll 1942–1963.

Årsredovisningar och bokslut

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med föregångare | Järnvägsavdelningen 1883–1967 | Huvudarkivet 1883–1967

Revisionsberättelser, årsberättelser och annan ekonomisk redovisning från enskilda järnvägar i koncessionsvis ordningsföljd {E7}.

Ekonomiavdelningen (Ea) 1963–1982

SJ bokslut för åren 1963–1981 {G2}.

Ekonomi- och planeringsavdelningen (E) 1982–1988

Bokslut för budgetåret 1981/1982 till och med 1987 {G1}. Årsredovisningar för budgetåret 1982/1983–1984/1985, därefter årsvis till och med 1988 {Ö1}. Anslagsframställningar och investeringsbudgetar {Ö2}.

Stab Personal 1988–2000

SJ:s årsredovisningar {B4}.

Kommunikationsdepartementet Huvudarkivet 1975–1996

SJ-koncernens årsredovisningar och bokslut arkiverade inom regeringsbeslut {E1A}.

Stab Ekonomi och finans (SE) 1988–2000

Årsbokslut från åren 1988–1999 {G1}.

Kommunikationsdepartementet 1920–1996 | Huvudarkivet 1920–1974

Enskilda järnvägars förvaltnings- och styrelseberättelser {F4A}.

Revision

Revisionskontoret (Rvk) 1863–1963

Överrevisorerna för Statens järnvägar 1908–1955

Fristående från SJ:s arkiv.

Ekonomibyrån (Ekbr) 1914–1963

Utredning angående bokföring och revision, SJ:s inkomstkontroll och inkomstbokföring {F9B}.

Internrevisionen (IR) 1963–2000

Ingående enheter:
1. Internrevisionen 1963–1988
2. Internrevisionen (SR) 1988–2000

Det existerar inget samlat diarium. Ärendeakter från 1979 och framåt har bevarats i nummerordning {F1}. Register finns från 1982 och framåt. Verksamhetsberättelser och information om den interna revisionen inom SJ med berättelser över Internrevisionens verksamhet, skrivelser och statistik {B1}.

Kommunikationsdepartementet Huvudarkivet 1975–1996

I regeringsakterna med SJ:s årsredovisningar finns resultat- och balansräkningar för SJ årsvis {E1A}. Här ingår Riksrevisionsverkets revisionsberättelser för Statens järnvägar och SJ-koncernen.

Järnvägskommittéer och kommissioner Del II (ekonomi, bokföring och revision) 1913–1927

Statsbaneekonomikommissionen 1919 YK 113.

Statistiska kontoret (Ssk) 1864–1963

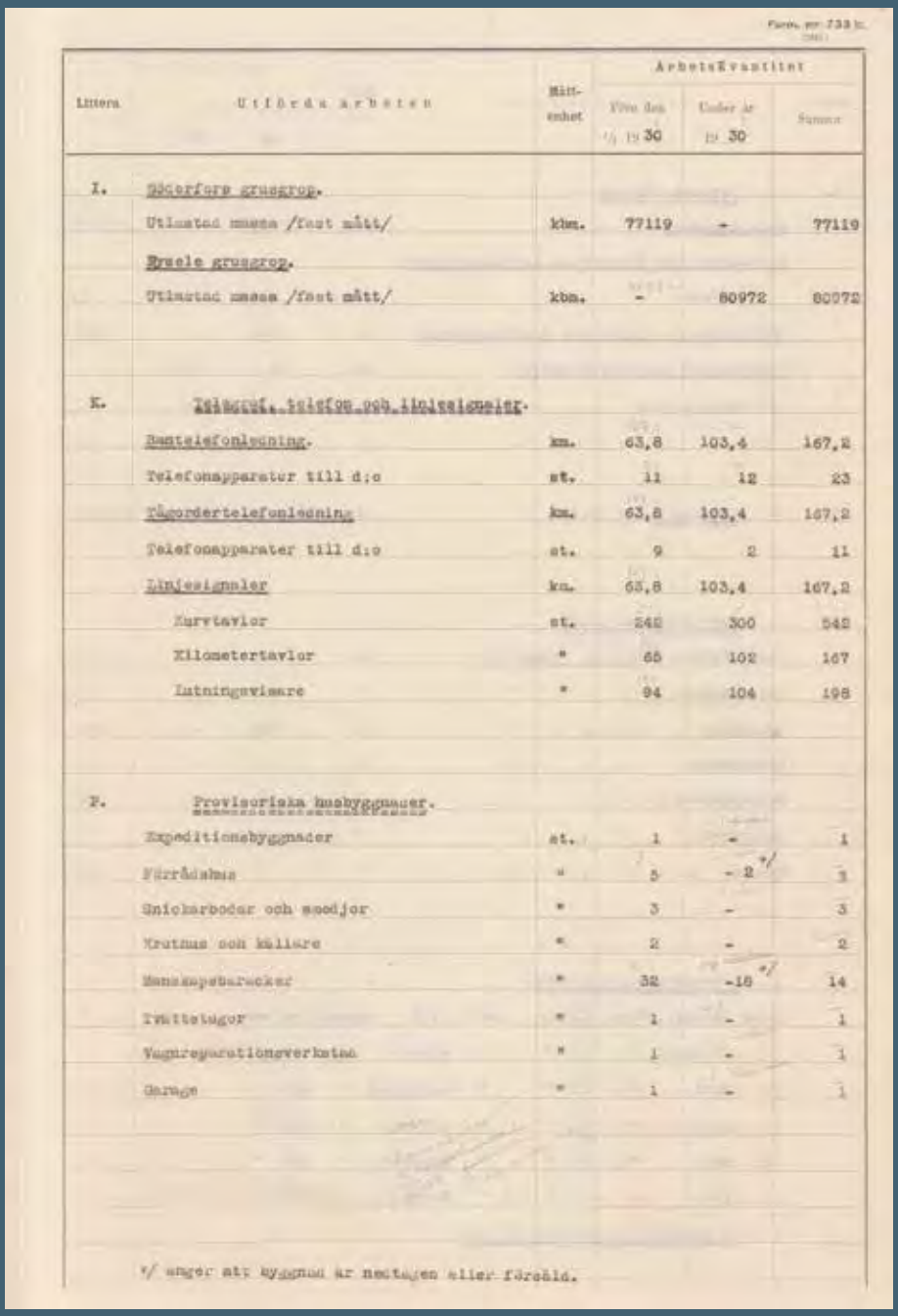
Årsvisa verksamhetsberättelser och revisionsberättelser från enskilda järnvägar 1899–1951 {F1}.

BOKFÖRING MED LITTERA

Riksdagen krävde att utgiftsposterna vid de statliga järnvägsbyggena skulle specificeras noggrant. Litterabokföring användes för att gruppera driftsutgifterna i enlighet med typer av konton. Kostnadernas förändring kunde därmed följas och det var möjligt att uppskatta nästa budgetårs kostnader. Styrelsen över statens järnvägsbyggnader gjorde bruk av flera system med kombinationer av bokstäver och siffror för att klassificera utgiftsposter. Nils Ericson fastställde en »Arbets- och Utgifts Litterering vid Statens Jernvägar«. I ett tillägg 1858 definierades de nya littera 'U' (sjukvård, såsom läkare och medicinalier) och 'Z.1', snöskottning.

I littereringsschemat från 1876 betecknade littera 'A' banvallens bildande (eller terasseringsarbeten). Littera 'B' betecknade broar, trummor, kulvertar och kanaler (eller vattengenomlopp) och 'C' vägkorsningar och vägomläggningar. Medan ämnet »terasseringsarbeten« tilldelades ett helt littera för sig självt, kom »bokföring och ekonomi« att bilda en underavdelning till littera 'Q'. »Personal« var en annan underavdelning till samma littera. Hur littera kunde användas för att specificera utgifter framgår av följande årsrapport (se nästa sida). Bokföringslittera anges i kolumnen längst till vänster (här: I, P, R, S).

Efter hand fick det ekonomiska litterasystemet flera gestalter. I en version från 1930 togs driftsutgifter upp för ett 40-tal huvudgrupper, var och en specificerad med fyra siffror. De första siffrorna benämndes tjänstelittera, exempelvis 19 stod för Förnyelsefondens utgifter. Siffrorna i position tre och fyra utgjorde artlitteror, som syftade på styrelsen, distriktskanslierna och andra tjänstegrenar. I vissa sammanhang användes varianter av de ekonomiska littereringssystemen. För den ekonomiska redovisningen av byggandet av industrispåren Boliden–Slind och Skelleftehamn–Rönnskär användes ett system med tillägg av siffran 1 respektive 2 för att markera endera banbygget. Ytterligare tillägg av siffror indikerade bangårdar. En trafikslagslitterering användes internationellt genom ICC (The Interstate Commerce Commission). Utgifterna fördelades på fyra grupper, bland vilka fanns grupper för godstrafik och persontrafik.



Littera	Utförda arbeten	Mätt-enhet	Arbetskvantitet: Från den 1/1 19 30	Under år 19 30	Summa
I.	Söderfors grusgrop.				
	Utlastad massa /fast mått/	kbm.	77119	-	77119
	Bruele grusgrop.				
	Utlastad massa /fast mått/	kbm.	-	80972	80972
K.	Telegraf-, telefon- och linjesignaler.				
	Samtelefonledning.	km.	63,8	103,4	167,2
	Telefonapparater till d:o	st.	11	12	23
	Tågordertelefonledning	km.	63,8	103,4	167,2
	Telefonapparater till d:o	st.	9	2	11
	Linjesignaler	km.	63,8	103,4	167,2
	Kurvtavlor	st.	242	300	542
	Kilometertavlor	"	65	102	167
	Lutningsvisare	"	94	104	198
P.	Provisoriska husbyggnader.				
	Expeditionsbyggnader	st.	1	-	1
	Förrådshus	"	5	- 2 */	3
	Snickarbodar och smedjor	"	3	-	3
	Kvartus och kallare	"	2	-	2
	Manskapsbaracker	"	32	-18 */	14
	Tvättstugor	"	1	-	1
	Vagnreparationsverkstad	"	1	-	1
	Garage	"	1	-	1

*/ anger att byggnad är nedtagen eller försåld.

Årsrapport för utförda arbeten 1930 vid byggandet av statsbanan Hällnäs–Stensele. Littereringen, som syns i den vänstra spalten, innebar en kategorisering av utgifts posterna med bokstäver. »P« användes för att klassificera utgifter för provisoriska husbyggnader.

AVTAL OCH UPPHANDLINGAR

Järnvägsbolag tecknade en stor mängd avtal med andra bolag. Det var vanligt att två eller flera järnvägsbolag kom överens om hur trafiken skulle samordnas genom trafikeringsavtal (samtrafiksavtal). Ett sådant var trafikavtalet mellan de enskilda järnvägarna Västergötland–Göteborgs järnväg och Trollhättan–Nossebro järnväg. Ekonomiska överenskommelser för den löpande driften träffades också. Vissa avtal rörde specifikt samgodstrafik (fraktavtal) medan andra reglerade hur en gemensam station skulle användas (avtal för begagnande av föreningsstation). Avtal träffades också på nationell nivå mellan olika länders järnvägsbolag angående gemensam trafik.

Markfrågor har alltid spelat en stor roll för järnvägar. Många avtal har upprättats angående upplåtelse eller överlåtelse av mark, till exempel köpeavtal mellan SJ och privata bolag för upplåtande av områden intill järnvägar. Överlåtelse av mark har skett i samband med projektering av nya järnvägar. Äganderättsavtal, expropriationsavtal och arrendeavtal hör till de typer av avtal som tecknades i samband med överlåtelse av mark.

Vid inköp av järnvägsfordon företogs en upphandling, följd av offertförfrågan och avtalsskrivande. Vid köp av alla slags järnvägsmateriel, lok, vagnar och andra fordon upprättades köpekontrakt. Anbudshandlingar och upphandlingsunderlag producerades. Man kunde också avtala om underhåll av rullande materiel. En speciell typ av avtal rörde uppköp av råvaror, till exempel timmer för tillverkning av sliprar. En annan typ av avtal som tecknades var kollektivavtal för arbetare, vilket var en följd av att SJ ingick en rad kollektivavtal med personalens intresseorganisationer. Ramavtal har förekommit hos SJ, till exempel ramavtal om leasing av motorfordon och det ramavtal som skrevs 1980 mellan SJ och ASG om att överföra 150 000 ton gods per år från landsväg till järnväg.

ARKIV ▶ AVTAL

Avtal förvaras på ett stort antal ställen i järnvägsarkiven. Nedan ges några exempel:

Förrådsbyrån (Fbr) 1855–1963

Kontrakt för lokleveranser, vagnleveranser och andra leveranser ca 1855–1917 {F1}–{F3}.

SJ Persontrafikdivision, divisionskontoret (P) 1988–2000

Sakgruppsordnade handlingar inom försäljningsområde Avtal och ombud {F1C}. Avtal och överenskommelser {F3}, exempel: årsvisa under-

hållsavtal, avtal angående distribution av biljetter, avtal mellan SJ Persontrafikdivision och ett musikbolag angående projektet Rocktåget 1993, avtal gällande reklam på matchdräkt.

Elektrotekniska byrån (Ebr) 1901–1963

I arkivet finns många avtal, bland dem kontrakt och avtal angående leverans av elektrisk energi {F8}.

Slipersfaktoriet i Piteå 1916–1933

Arrendekontrakt och leveranskontrakt {F4}.

SJ Persontrafikdivision, affärsområde avtalstrafik (PA) 1993–2000

Maskindivisionen (M) inkl. SJ Teknik 1988–2000

Avtal och ramavtal. Avtal om lön vid ackordsarbete {B1}.

Stab Personal 1988–2000

Diarieregister med uppgifter om avtal under fliken »Staber« {C2G:1}. Handlingar till diariet {F1}.

Stab Juridik (SD) 1988–2000

Register över avtalsärenden finns i {C2D}.

Avtal med järnvägsanknytning kan även återfinnas i Regeringskansliets arkiv, i första hand bland Civildepartementets och Kommunikationsdepartementets handlingar. Sökning kan ske genom ingivarregistren till huvuddiariet. Två viktiga ärendeslag är trafikavtal och reseavtal.

Dokumentation av upphandlingar

Kgl. Styrelsen över statens järnvägsbyggnader (inkl. Nils Ericsons enmansmyndighet) 1855–1882

Upphandlingsförteckningar finns i G4A, register i G4B. Upphandling av vagnar {F5}.

Banavdelningen (Ba) 1963–1988

Upphandlingsunderlag, upphandlingsföreskrifter.

SJ Persontrafikdivision, divisionskontoret (P) 1988–2000

Förhandling mellan Transportrådet och SJ angående statens upphandling av tågtrafik.

FÖRETAGSNÄMNDER

Företagsnämnder infördes 1948 hos SJ på motsvarande sätt som hos flera andra statliga verk genom ramavtal. Parter var Järnvägsstyrelsen och Järnvägsmannaförbundet, Befälsförbundet, Kontorspersonal- och arbetsledareförbundet och Statsbanornas ingenjörsförening. En central företagsnämnd fanns inom SJ, men det fanns även distriktsnämnder vid SJ:s ban-, maskin- och trafiksektioner. Nämnder fanns med ansvar för verkstäder och förråd och för bilverksamhet. En viktig funktion för företagsnämnderna var att utgöra organ för information och samråd. Nämnderna främjade också en förslagsverksamhet. Personalen kunde sända in förslag till tekniska konstruktioner eller till förenkling och effektivisering av förvaltningen.

Personaladministration

Den personal som utförde arbeten vid de tidiga järnvägsbyggena var dels specialiserade järnvägsarbetare, dels jordbruksarbetare som periodvis sysslade med järnvägsarbete. En del personal rekvirerades också från närliggande regementen. Soldater, befäl, regementsläkare och andra som var anställda vid krigsmakten kommenderades till järnvägsanläggningarna.

Vid anläggandet av järnvägar spelade ingenjörer en stor roll. Dessa rekryterades ofta ur Väg- och vattenbyggnadskåren. De högsta cheferna vid stambanebyggena var ingenjörer. Även arbetsstationernas chefer var ingenjörer – stambanebyggena skedde etappvis med en organisation baserad på arbetsstationer. Yrkeskategorin nivellörer innefattade personer som gjorde mätningar av olika slag. För att hantera förråden vid järnvägsbyggena fanns materialförvaltare och arbetsbokhållare. Det fanns också flera slags kassörer. Andra yrkeskategorier vid de tidiga järnvägsbyggena var barackvakt, kock, uppassare och trumslagare.

Karaktäristiska järnvägsyrken vid de färdigställda järnvägarna var lokförare, eldare, konduktör, stationsinspektor, stationskarl, kontorsskrivare, stationsskrivare, kansliskrivare, kopist, telegrafist, ritare, verkstadsmästare, förrådsmästare, bangårdsmästare, överbanmästare (tjänstgöring på baningenjörsexpedition), banmästare, banvakt, reparatör, verkstadsförman, stallförman, stationsförman (vid station av högre klass), vagnförman och ledningsvakt. Det fanns också ett stort antal andra tjänstetyper som inte var specifikt knutna till järnvägsverksamheten, till exempel kusk, smed, segelsömmare, glasmästare och gasarbetare.

Enligt bevarade mönsterrullor kunde personalen vid en station på 1860-talet (Eslövs station) bestå av stationsinspektor, biljettförsäljare,



Stationspersonal i Värnamo 1900 med stationsinspektorn i mitten. Det kvinnliga kontorsbiträdet använde sannolikt uniformsmössan bara vid fotograferingen.

extra bokhållare, elev utan avlöning, stationskarlar, extra stationskarl och nattvakt.

Stationerna var indelade i åtta klasser. Stationsinspektorn (stinsen) var chef för en större station, en station av klass 1–4 enligt det system som användes cirka 1920. Denna befattningshavare skulle se till att trafikpersonalen fick de order de skulle ha och att signaler och annan teknisk utrustning fungerade. I 1862 års tjänstgöringsreglemente fanns en bestämmelse om att vid stationen befintliga telegrafapparater skulle stå under stationsinspektorns tillsyn. Stationsinspektorn var också ansvarig för vården av stationsuret, som varje dag skulle ställas efter huvudstationens ur. Stationsskrivarna var underordnade stinsen. Även lokföraren och

konduktören var underställda stinsen när de befann sig på en station med sitt tåg. En stationsmästare var föreståndare för en mindre station, en station av klass 5–7.

PERSONALFRÅGOR

Personalfrågor handlades med början 1863 inom Byråavdelningen, från och med 1898 av Administrativa byrån. År 1908 tog Kameralbyrån över uppgiften att administrera avlöningsbestämmelser, kassa-, sjukvårds-, pensions- och understödsärenden. Vid 1928 års omorganisation togs handläggningen av personalfrågor över av Kanslibyrån. Denna byrå behöll sin organisation till 1963 då den efterträddes av Administrativa avdelningens allmänna del och personalsektion. Den nya enheten hanterade central personaladministration, och inom ramen för detta central och regional företagshälsovård samt utbildning. Vid 1982 års omorganisation bildades Personalavdelningen. Den övertog Administrativa avdelningens arbetsuppgifter avseende personalfrågor. Hälsovården överfördes 1985 från Personalavdelningen till Statshälsan, 1993 vidare till Previa. SJ behöll några hälsovårdscentraler fram till 1990.

Personalavdelningen efterföljdes av Stab Personal, som hade huvudansvaret för personalfrågor 1988–2000. Staben sysslade med övergripande personalfrågor, löner och arbetsmiljö. Även serviceenheten Personalservice hade hand om personalfrågor fram till och med 1992. När Stab Personal tog över lönehanteringen inom SJ 1993 fanns bara fem av tidigare 70 lönekontor kvar. Dessa var lokaliserade i Stockholm, Göteborg, Malmö, Gävle och Sundsvall. Malmbanans lönekontor i Kiruna och underhållsverkstädernas kontor i Örebro berördes inte eftersom verksamheterna skulle avvecklas. Genom rationaliseringen tillfördes staben en mängd personalakter. När lönekontoren i Gävle och Sundsvall lades ned 2000 togs Resedivisionens (annat namn för Persontrafikdivisionen från och med april 1999) arbetsuppgifter över av Lönekontoret i Stockholm. Teknikdivisionen och terminalproduktionens arbetsuppgifter togs över av lönekontoret i Göteborg, medan Godstransport- och Fastighetsdivisionernas uppgifter togs över av lönekontoret i Malmö.

TJÄNSTGÖRINGSREGLEMENTEN OCH INSTRUKTIONER

Arbetet vid järnvägarna styrdes av tjänstgöringsreglementen och instruktioner. Redan 1850 publicerades ett tjänstgöringsreglemente för Kristinehamn–Sjöändans järnväg. Det som reglerades var vagnförarnas skyldigheter vid hästbanan ifråga. Med inspiration från Norge, Danmark och till

viss del Köping – Hults järnväg utarbetades 1858 ett reglemente för att styra trafiktjänstgöringen vid SJ. I detta reglemente togs bestämmelser in med inriktning på säkerhetsarbete, signalering och sammansättning av bantåg. Tjänstgöringsreglementet innehöll också en rad instruktioner för personal. För anställda vid Trafikavdelningen gällde inledningsvis särskilda instruktioner för respektive yrkeskategori, det vill säga stinsar, konduktörer, lokförare och eldare, banmästare, ban- och grindvaktare, signalkarlar, spårväxlare och stationskarlar. I reglementet stadgades förbud mot oskickligt uppförande i tjänsten och mot förtäring av starka drycker. Efterhand tillkom instruktioner för bland annat yrkeskategorierna vagnsmörjare och brovakt. Fler tjänstgöringsreglementen publicerades 1862 och 1877.

Anställningsvillkoren vid de enskilda järnvägarna var mycket skiftande. De större enskilda järnvägsbolagen hade SJ:s standard som riktmärke. År 1879 fastställde de enskilda järnvägarna ett tjänstgöringsreglemente som baserades på SJ:s tjänstgöringsreglemente från 1877. Reglementet blev de enskilda järnvägarnas normalreglemente och gällde fram till 1921 med en del förändringar. 1923 övergick ansvaret för att fastställa och ändra tjänstgöringsreglementen och instruktioner för enskilda järnvägar till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. De enskilda järnvägarna lät trycka häften med instruktioner till personalen, häften som sändes in till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för granskning, eventuella ändringsåtgärder och godkännande. Personalinstruktioner för enskilda järnvägar utarbetades av Svenska Järnvägsföreningen. Instruktionerna vid 1920-talets början var tillämpliga på yrkeskategorierna stationsföreståndare, stationskarl, konduktör, bromsare, lastplatsvakt, överbanmästare, banmästare, banvakt, brovakt, grindvakt, signalreparatör, telegrafreparatör, lokomotivmästare och annan lokomotivpersonal, lokomotivputsare, vagnsynare, vagnsmörjare och ångfinkeldare.

LÖNER

Under järnvägarnas tidigaste historia i Sverige hade ledningen för statliga och enskilda järnvägsbolag stor makt att anställa och avskeda personal. Lönerna bestämdes inte genom fackliga förhandlingar, utan föreskrevs av arbetsgivarna. För rallare och annan tillfällig personal kunde lönen överenskommas genom individuella förhandlingar. Rallarnas lön delades ut av deras chefer, rallarbasarna. Banarbetarna, som underhöll banan och hjälpte banvakterna, var ofta anställda som extra personal.

Snart började avlöningsstater och avlöningsreglementen att tillämpas för att bestämma lönerna för fast anställda vid SJ:

- 1858 års avlöningsstat (stationsinspektor, ritare, bokhållare, konduktör och underkonduktör)
- 1869 års avlöningsreglemente för SJ
- 1901, 1907, 1916 och 1918 års reglemente för SJ
- 1919 års reglemente för kommunikationsverken
- 1939 års civila avlöningsreglemente för den civila statsförvaltningen
- 1947–1948, Statens allmänna avlöningsreglemente–Saar
- Senare ändringar av och tillägg till Statens allmänna avlöningsreglemente finns publicerade i Statsliggaren.

Avlöningsreglementet 1907 innehöll flera nyheter beträffande de utbetalade beloppen. En differentiering av lönerna på skilda orter beroende på bostadskostnader gjordes. Reglementet 1919 innebar en nyordning inom lönesättningen för SJ-anställda, eftersom det var gemensamt för flera statliga verk, däribland Postverket. SJ:s naturaförmåner avskaffades, och istället infördes hel kontantlön. Några av de områden som reglerades var vikariatsersättning och övertidsersättning, resekostnadsersättning, traktamenten, flyttbidrag, felräkningsersättning till kassörer, provision på fraktkredit, dyrortstillägg, kallortstillägg (bland annat för tjänstehavare vid linjen Gällivare–Riksgränsen), tågledarersättning, lokledarersättning, beredskapsarvode, tjänstebostad, tjänstedräkt, sjukvård och begravningshjälp.

Tjänstgöringsnämnden inom SJ var verksam under flera decennier. Nämnden tog ställning till frågor som rörde tjänstgöringsbestämmelser för olika yrkeskategorier, exempelvis väg- och platsvakter. Frågor som behandlades var tjänstgöringstid, beräkning av övertidsersättning och förkortning av frisöndagsledighet. I tjänstgöringsnämnden ingick, förutom anställda vid SJ, representanter från Generalpoststyrelsen och andra centrala myndigheter, representanter för länsstyrelser, Svenska järnvägsmannaförbundet och andra fackförbund.

Löner, tjänstgöringstider och andra personalfrågor för järnvägspersonal har utretts av statliga kommittéer vid en rad tillfällen. Några exempel är 1906 års Statsjärnvägarnas lönekommitté vilken utredde lönesättning för SJ:s personal, 1942 års Personalsakkunniga vid SJ som utredde lönesättning för personalen vid övertagna smalspåriga järnvägar och 1948 års Personalkommission som utredde förhållandet mellan arbetsuppgifter och löneställning vid Statens järnvägar. Kommissionens arbete ledde till enhetligare bestämmelser för användandet av personal i olika tjänster.

Befattning och namn.	Arfvode.	Bostad och bränsle.	Bokföringsbidrag.	Ortspenning.	Summa.	Antagen vid statens järnvägar		Återkallande arfvodesberättigad Dr. o. m.	Födelsetid och datum.	Nummer i pensionsinrättningen.	Arfvode i pensionshänseende		Anmärkningar.
						i ordinarie tjänst.	i innehafvande befattning				kr.	från och med	
	kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.								
Mälkontoret.													
Mälkontrollör och föreståndare:													
	4 200												
Förste bokhållare:													
Sätterholm, Robert Vilhelm Nicolaus	3 000	1 100	—	—	4 100	1/1 90	1/1 08	1/1 08	1/12 68	5 647	3 000	1/1 08	
Düring, Ernst	3 300	1 100	—	—	4 400	»	»	»	11/12 69	5 616	2 700	1/1 07	
Manliga bokhållare:													
Rolf, Uno John Albert	3 300	1 100	—	—	4 400	1/1 84	1/1 00	1/1 00	1/12 62	2 551	3 000	1/1 08	
Häggmark, Axel Konstantin	3 000	1 100	—	—	4 100	1/1 99	1/1 07	1/1 07	10/12 68	6 288	2 400	1/1 07	
Häggmark, Arthur	3 000	1 100	—	—	4 100	1/1 92	1/1 08	1/1 08	10/12 68	6 453	2 400	»	
Kvinnliga bokhållare:													
Dahlgren, Anna Eleonora	2 100	650	—	—	2 750	1/1 79	1/1 08	1/1 08	8/12 54	1 538	2 100	1/1 08	
Frisell, Anna Maria Teolin	2 100	600	—	—	2 700	1/1 88	»	»	28/12 61	4 905	2 100	»	
Manliga kontorskrifvare:													
Lundvik, Sven Lars Vilhelm	2 700	850	—	—	3 550	1/1 83	1/1 82	1/1 05	11/12 14	1 900	2 700	1/1 02	
Zimmerman, Vilhelm Helge Maurits	2 700	850	—	—	3 550	1/1 99	1/1 08	1/1 05	8/12 64	6 463	2 700	1/1 08	
Burman, Carl Gustaf	2 700	850	—	—	3 550	»	»	»	1/1 71	6 464	2 400	1/1 07	
Norrström, Edvin Gustaf	2 700	800	—	—	3 500	1/1 95	1/1 05	1/1 07	8/12 70	7 016	2 100	1/1 08	
	1 500	600	—	—	2 100								
Kvinnliga kontorskrifvare:													
Frisell, Gerda Charlotta Olivia	1 800	600	—	—	2 200	1/1 91	1/1 91	1/1 05	28/12 67	6 966	1 800	1/1 05	
Westman, Ingrid Clara Elisabet	1 200	600	—	—	1 800	1/1 05	1/1 05	1/1 05	28/12 70	10 695	1 080	1/1 07	
Lindstedt, Karin Agnes	1 200	600	—	—	1 800	»	»	»	5/1 78	10 697	1 080	»	
Bremen, Clara	1 200	600	—	—	1 800	»	»	»	11/12 66	10 698	1 080	»	
Rydberg, Henrika Kristina	1 200	600	—	—	1 800	1/1 04	1/1 04	1/1 07	31/12 69	11 360	1 080	»	
Viberg, Ebba Hellert	1 200	600	—	—	1 800	»	»	»	28/12 82	11 361	1 080	»	
Ryding, Jessy Martha Charlotta	1 200	600	—	—	1 800	»	»	»	28/12 80	11 362	1 080	»	
Sjöqvist, Ruthes Teresia	1 200	600	—	—	1 800	»	»	»	1/1 72	11 363	1 080	»	
Fahlén, Gretha Theresia	1 200	600	—	—	1 800	»	»	»	31/12 79	11 364	1 080	»	
Tunander, Ida Märta Antonia	1 200	600	—	—	1 800	1/1 05	1/1 05	1/1 08	28/12 79	11 818	1 080	»	
Upling, Anna Maria Carolina	1 200	600	—	—	1 800	»	»	»	31/12 79	11 819	1 080	»	

Ur Statens järnvägars aflöningsstat 1908. Den skiljaktiga lönesättningen för kvinnor och män framgår.

MATRIKLAR OCH AVLÖNINGSSTATER

Uppgifter om personalen vid SJ publicerades i matriklar. Järnvägsmatriklarna ger information om både lägre och högre tjänstemäns födelseår och de anställningar som varje person har haft. Uppgifter om järnvägsarbetare (betjänte) ges till en början inte. Genom matriklarna är det möjligt att följa järnvägstjänstemännens karriärer vid flera järnvägsbolag. Svensk järnvägsmatrikel kom ut oregelbundet från och med ca 1869 till och med 1948. Tidigare benämningar på denna publikation var Statens jernvägars matrikel respektive Matrikel öfver personalen vid Sveriges jernvägar. Personal vid de organisatoriska enheterna togs upp, även personal som var verksam vid byggnationen av Nordvästra stambanan. Uppgifter om personalen både vid enskilda järnvägar och vid SJ publicerades så småningom årligen i Svensk järnvägsmatrikel. Från mitten av 1890-talet redovisades all ordinarie personal. Det fanns även en privat matrikel, Nordisk Jernbanekalender, som redovisade matriklar för personal 1877 med flera år.

Under många år publicerade SJ avlöningsstater (eller med en tidigare beteckning, arvodesstater), det vill säga tabeller med namn på anställda med kortfattade uppgifter om stationeringsort, löneklass och tjänstgöringstid. Avlöningsstaterna strukturerades i enlighet med organisationens enheter, vilket gör att man förutom uppgifter om anställda även får en god bild av SJ:s såväl centrala som regionala organisation ett visst år. Uppgifter om anställda inom SJ:s regionala organisation publicerades även i Sveriges statskalender. Exempelvis ägnar 1923 års upplaga av Statskalendern ett tjugotal sidor åt Järnvägsstaten och Järnvägsbyggnadsstaten.

ARKIV ▶ PERSONALADMINISTRATION

Riksarkivet förvarar ett stort antal personalakter för statligt järnvägsanställda. Många akter innehåller tjänstematriklar och ger information om när anställningar startade och slutade, om löneklass och om ledigheter. Information ges också om utbildningar inom SJ. Intyg om genomgången utbildning för att framföra viss fordonstyp, till exempel lokförarbevis, har lagts i somliga akter. Akterna kan således av flera skäl vara av intresse vid personhistorisk forskning. Det äldre materialet är fritt tillgängligt, men det finns sekretessrestriktioner på sentida personalhandlingar.

Det finns två huvudsakliga arkiveringar av personalakter från SJ, dels hos Riksarkivet i Göteborg, dels hos Riksarkivet i Stockholm. För att lokalisera en personalakt behöver man beakta att SJ gjorde en omställning

från regional till central registrering av anställningsuppgifter under åren 1992–1994. Före denna tid finns de flesta av SJ:s akter för regionalt anställda hos Riksarkivet i Göteborg. Det finns även personalhandlingar från SJ vid Riksarkivet i Vadstena. De personer som arbetat inom SJ under åren 1993–2000 har däremot sin personalakt hos Riksarkivet i Stockholm. Akter för personal som avgått 1993–2000 är ordnade efter personnummer, oavsett vilket lönekontor den anställda tillhört. Bland personalakterna finns akter för vissa kategorier av personal som avslutat sin anställning före tiden 1992–1994:

- Personal som arbetade vid huvudkontoret i Stockholm och som avslutade sin anställning ca 1988–1993.
- Personal anställd vid SJ–Gods 1962–1990. Från tiden före 1962 finns de flesta handlingarna vid Riksarkivet i Göteborg.
- Personal anställd vid SJ–Buss och som arbetade där 1991.
- Personal anställd vid SJ–Resebyrå och som slutade arbetet 1989–1990.

Som regel finns inte lönelistor bevarade inom det centrala SJ-arkivet förutom inom personalakterna. Det finns dock enstaka bevarade lönelistor, till exempel:

Kgl. Styrelsen över statens järnvägsbyggnader (inkl. Nils Ericsons enmansmyndighet) 1855–1882

Tjänstemannaförteckningar och arvodesstater {D2}. In- och avmönstringsrullor {F6}. Arbetskommendering till Statens järnvägsanläggning. Rullor över kommenderade soldater från flera regementen, bland dem Älvsborgs och Skaraborgs regementen.

Kgl. styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888

Tjänstemannaförteckningar och arvodesstater {D1}. Mönsterrullor med uppgifter om anställda vid järnvägsstationer: födelsår, antal barn, skattskrivningsort, examensdatum och eventuella bestraffningar {D2}.

Drifttjänstbyrån (Dbr) 1870–1962

Uppgifter 1934–1951 om löneklass för tillfälligt anställd personal centralt och i distrikten {D4}.

Kungl. järnvägsstyrelsen (Kjsty) 1888–1962

Tjänstledighetsuppgifter {F1}.

Byggnadsbyrån, nybyggnadsavdelningen (Bybr) 1898–1940

Tjänstemannaförteckningar {D1}.

Kanslibyrån (Kbr) 1908–1962

Avlöningsstater 1889–1952 {D7}. Lönetablåer, omräknade för med enskilda järnvägar övertagen personal {F4}, {F5A}–{F5C}, löneklassplacering för kontors- och stationsskrivare {F6}.

Slipersfaktoriet i Piteå 1916–1933

Avlöningslistor {Ö1}.

Administrativa avdelningen, allmänna delen och personalsektionen (Aa) 1961–1988

Akter för personal vid Administrativa avdelningen som avgick senast 1980 {F2A}, och för personal som avgick senast 1985 {F2B}. I {F2A} och {F2B} ingår personalakter för anställda inom kontors- och städservice.

Personalavdelningen (Pa) 1982–1988

Fortsättning på Administrativa avdelningens serie {F2A} och {F2B}: akter för personal vid Administrativa avdelningen som avgick senast ungefär 1988 {F3A}.

Disciplinnämnden/ Personalansvarsnämnden (DPN/PAN) 1983–2000

Stab Personal (Sp) 1988–2000

De flesta serviceenheters handlingar arkivlades hos Stab Personal. Denna enhet skötte med början 1990 sin egen diarieföring vilken dessförinnan handhafts av Personalservice. De mindre enheternas ärenden diarieförde s i stabens diarium. Undantagna var divisioner och juridiska enheter som förde egna diarier.

Centralförvaltningens personalakter 1993–2000, en stor svit med akter, med uppgifter om anställningar även före 1993 {F4A}. Akter rörande personal som inte följde med till de nybildade bolagen 2000 och som stannade kvar i SJ:s avvecklingsmyndighet {F4B}. Akter rörande anställda knutna till huvudkontoret i Stockholm cirka 1988–1993 {F4C}. En del personer tjänstgjorde på andra orter än i Stockholm. Akter finns för personal som arbetade vid SJ:s underhållsverkstäder i Åmål, Malmö, Örebro och Tillberga och som avgick från tjänsten 1988–1995 {F4DA}–{F4DD}.

Åtskilliga personalhandlingar och lönelistor finns inom arkiven för de förstatligade enskilda järnvägarna, till exempel:

Uppsala–Enköpings järnvägs AB 1906–1942

Avlöningslistor {G5}.

Även om det finns många undantag har de flesta personalakterna för anställda tiden före 1994 arkiverats vid Riksarkivet i Göteborg. De flesta personalakterna rörande Stockholmsområdet finns i Täby, men en del finns vid GLA.

Tjänstgöringsreglementen:

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med föregångare | Järnvägsavdelningen 1883–1967 | Maskininspektören

Handlingar rörande tjänstgöringsreglementen {F3}. Skrivelser till Maskininspektionen (till maskininspektören) vid Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Tryckta reglementen och instruktioner för en rad enskilda järnvägar, som komplement till allmänna tjänstgöringsreglementen. Ett par exempel är instruktion för lokomotivförare och eldare vid Dala–Helsinglands järnväg 1899 och instruktion för personalen vid Borås–Herrljunga järnvägs maskinavdelning 1900.

Angående förtjänsttecken, se:

Administrativa byrån (Abr) 1899–1928

Ordens- och medaljutdelningar 1887–1907 {F3}. Omnämnande av innehavare av Kungl. Nordstjärneorden, Kungl. Vasaorden samt utmärkelsen För nit och redlighet i rikets tjänst. Förslags- och beslutshandlingar.

Kanslibyrån (Kbr) 1908–1962

Ordens- och medaljutdelningar {F2A}, personal som ej föreslagits till medalj {F2B}.

Förvaltningssekretariatet (Fvs) 1962–1982

Skrivelser angående belöningsmedaljen För nit och redlighet i rikets tjänst {F1B}.

Angående SJ:s egna utredningar av personalfrågor, se:

Rättsavdelningen (Ra) 1893–1963

Ångfärjepersonalens arbetstid {F7}.

Järnvägskommittéer och kommissioner (Del 1)

(Tjänstgöring, löner, personal m.m.) 1899–1948

Arkivmaterial finns från en rad kommittéer:

Tjänstgöringsreglementskommittén 1899–1906.

Kommittén utarbetade ett nytt tjänstgöringsreglemente. Arbetsmaterial och förslag till instruktioner {F1}.

1906 års Statsjärnvägarnas lönekommitté.

1908 års Uniformsfrågeutredning.

Angående uniformer för olika yrken i samband med att uppdelningen i tjänstemän och betjänte upphörde.

1908 års Cirkulärkommitté.

Angående föreskrifter för cirkulär.

1912 års kommission för undersökning rörande befordringsförhållanden vid SJ. Angående högre lön för kvalificerad personal.

1912 års tjänstgöringskommission vid Trafikavdelningen.

Användning av arbetskraft, till exempel frågan om antalet expeditionsföreståndare och stationsskrivare. Arbetstidsfrågor.

1918–1920 års Arbetstidskommitté.

Angående införande av 8-timmarsdag vid SJ.

1921 års Turplaceringskommitté.

Angående turplaceringsbestämmelser för lokomotivpersonalen.

1938 års Personalkommission.

Utredning av lönesättning.

1942 års Personalsakkunniga vid SJ.

1944 års Sakkunniga angående tågfärjebefälets löner.

Angående lönesättning för däcks- och maskinbefälen vid SJ:s tågfärjor.

1948 års Personalkommission.

Maskintekniska byrån (Mbr) 1861–1963

Maskinavdelningens tjänstgöringskommission 1919–1920: betänkande med bilagor, utredningsmaterial från maskinsektioner {F10}.

Drifttjänstbyrån (Dbr) 1870–1962

Trafikavdelningens tjänstgöringskommission {F16}.

Tjänstgöringsnämnden på SJ 1919–1978

Angående regeringsstyrda utredningar av personalfrågor, se:

Utredningen rörande tjänstgöringstiden för personalen å statens järnvägars tågfärjor och hjälpfartyg 1947

YK 1124.

Personalkommissionen vid statens järnvägar 1948

YK 1535.

Arbetarskydd

Staten kontrollerade tidigt efterlevnaden av arbetarskyddslagstiftningen och av arbetstidslagarna. Enligt lagen 1912 om arbetarskydd skulle lagens efterlevnad kontrolleras av yrkesinspektörer. Vid SJ fanns dels en specialinspektör för säkerhets- och trafiktjänsten, dels en specialinspektör för ban- och maskintjänsten. Åren 1918–1948 hade inspektionsverksamheten en anknytning till Riksförsäkringsanstalten, som var chefsmyndighet. Blanketter med anmälan om olycksfall i arbete sändes in till denna myndighet. Från och med 1919 använde SJ en speciell lösning för yrkesinspektörer. Överinspektören för säkerhetstjänsten, överinspektören för trafiktjänsten och förste byråingenjören vid Maskinbyråns inspektionsavdelning skulle fungera som specialinspektörer inom yrkesinspektionen. De skulle se till att lagen om arbetarskydd följdes.

Vid 1940-talets början förekom fyra typer av inspektörstjänster inom SJ. Arbetsuppgifterna innebar inspektion, beredning och föredragning av ärenden samt utredningsarbete. Överinspektören för bantjänsten ansvarade för tilldelning av personal, underhåll av banmateriel, byggnader och anläggningar. Överinspektören för maskintjänsten ansvarade för inspektion och övervakning med inriktning på driftekonomi, förbrukning av drivmedel och personalens tjänstgöring. Överinspektören för säkerhetstjänsten skulle närvara vid förhör angående allvarligare olyckshändelser, vid avgöranden av bestraffningsärenden och vid psykologiska provsituationer. Överinspektören för trafiktjänsten ansvarade för organisationsfrågor och förvaltning inom drifttjänsten samt för stations- och expeditionsklassificering. En trafikinspektörsbefattning fanns vid Godstrafikbyrån.

Inom SJ:s regionala organisation inrättades motsvarande funktioner, med inspektörer vid sektionerna. En trafikinspektörsbefattning fanns vid respektive trafiksektion, i Stockholm fanns till exempel en trafikinspektör vid 1:a Trafiksektionen.

År 1949 togs inspektionsuppgifterna över av Arbetarskyddsstyrelsen och dess Trafikavdelning. Denna avdelning, även kallad Yrkesinspektionen för landtrafiken, utövade kontroll över arbetarskyddet vid verksamheter

som rörde järnvägs-, spårvägs-, motorfordons- och flygtrafik. Arbetarskyddsverksamheten byggdes upp genom lokala organisationer. Det fanns lokala skyddskommittéer med underliggande sektioner. Vid spårvägarna användes organisatoriska indelningar med yrkesinspektörer. Yrkesinspektionens 6:e distrikt i Göteborg leddes exempelvis av en yrkesinspektör.

SKADEERSÄTTNING VID ENSKILDA JÄRNVÄGAR

De enskilda järnvägarna skaffade sig försäkringsskydd mot eventuella järnvägsolyckor. Riksarkivet förvarar arkiv som härrör från föreningar som sålt försäkringar till enskilda järnvägsbolag. Järnvägsassuransföreningens medlemmar var enskilda järnvägsbolag. Föreningen administrerade en rad skadeärenden, varav många rörde brandskador vid järnvägar – bränder i byggnader, bränder i stenkolsupplag och brandskadat järnvägsgods.

Både Enskilda järnvägars försäkringsanstalt mot olycksfall (JOFA) och Enskilda järnvägars ömsesidiga försäkringsförening för olycksfall i arbete (ÖJOFA) var försäkringsbolag med järnvägsinriktning och de hade ungefär samma styrelse, delägare, personal och lokaler. Järnvägsassuransföreningen sysslade med brandförsäkringar. Den bildade 1901 tillsammans med ÖJOFA och JOFA en företagsgrupp benämnd Enskilda järnvägars försäkringsanstalter.

I Järnvägarnas skadeersättningsnämnd ingick representanter från både SJ och Svenska Järnvägsföreningen. Nämnden tog ställning i ärenden om transportskador. Ersättning kunde exempelvis utgå om en vagnslast träkol hade antänts till följd av eldning av ånglok med ved istället för med stenkol, eller vid frostskada på en sändning rotfrukter. Rätten till ersättning bedömdes med grund i Järnvägstrafikstadgan.

ARKIV ▶ ARBETARSKYDD

Handlingar rörande arbetarskydd och skadeersättningar finns i följande arkiv:

Administrativa byrån (Abr) 1899–1928

Angående personal som skadats i tjänsten: tjänstetid och inkomst, skada, arbetsförmåga och beslut om ersättning {D1}.

Specialinspektörerna för statens järnvägsdrift Arbetarskyddsstyrelsen 1913–1949

Verksamheten var knuten till SJ, men arkivet är fristående från SJ:s arkiv. Handlingar från Specialinspektören för ban- och maskintjänst, till exempel arbetsmiljöhandlingar i samband med gengasdrift, finns i {F1}.

Arbetarskyddsstyrelsen Trafiksektionen

Diarier över in- och utgående skrivelser rörande SJ {C3} och spårvägar {C4}. Förteckningar över skyddsombud, information om distrikten vid SJ och om SL, Göteborgs spårvägar och andra bolag {D6}. Inspektionsärenden vid SJ {E2}: exempelvis Dnr 147 (löpande diarienumrering 1963–1967), inspektion i Vislanda med anmärkningar på belysningen vid skrotningsplatsen {E2:45}. Statistiskt underlag (primäruppgifter) från järnvägar och spårvägar {E6}, {E7} och {E9}.

Administrativa avdelningen, allmänna delen och personalsektionen (Aa) 1961–1988

Akter med uppgifter om yrkesskadeersättning och livräntor, ordnade efter förmånstagares namn {F3}.

Angående skadeersättning vid enskilda järnvägar:

Järnvägsassuransföreningen 1882–1954

Styrelseprotokoll med beslut om kapitalförvaltning och beslut om ersättning för skador. Bilagor med besiktningsutlåtanden, konduktörsrapporter, rapportering av skadat gods. Register till styrelseprotokollen.

Enskilda järnvägars försäkringsanstalt mot olycksfall (JOFA) 1899–1950

Enskilda järnvägars ömsesidiga försäkringsförening för olyckor i arbete (ÖJOFA) 1903–1949

Statens järnvägar (SJ) med föregångare Övriga arkiv | Järnvägarnas skadeersättningsnämnd 1940–1949

Pensioner

Pensionsrätt tillkom den som i sin tjänst nått lagstadgad pensionsålder eller som hade blivit sjuk eller skadad. Järnvägsanställdas pensioner finansierades genom att personalen betalade in pensionsavgifter. Medel till att betala ut pensioner togs under 1800-talets senare decennier från Statens järnvägars pensionsinrättning. Hur mycket sjuk- eller ålderspension en anställd skulle få bestämdes genom de pensionsreglementen som stadfästes av regeringen. Det första reglementet för Statens järnvägstrafiks pensionsinrättning kom 1872. I detta reglemente och i motsvarande för år 1882 utgick lagstadgad pension för ordinarie personal, men inte



Statens järnvägars änke- och pupillkassa ägde bostadshus som var avsedda för tidigare SJ-anställda med familjer. Detta hus i Luleå byggdes med medel från Änke- och pupillkassan och färdigställdes 1916. Folke Zettervall ritade huset. Han var chefsarkitekt vid Järnvägsstyrelsens arkitektkontor mellan åren 1895 och 1930.

för annan personal.1882 års pensionsreglemente ersattes av 1910 års pensionslag för SJ, angående rätt till pension för tjänstemän vid SJ. Samtidigt inrättades Pensionsfonden för tjänstemän vid statens järnvägar, en fond som förvaltades av Statskontoret. En del av finansieringen skedde genom medel från järnvägstrafiken. 1917 tillkom ett pensionsreglemente för icke-ordinarie personal vid SJ. Reglementet tillämpades samtidigt som 1910 års pensionslag gällde. 1920 kom en pensionslag för kommunikationsverken. Tjänstepensionsavgifter skulle erläggas till SJ:s pensionsfond. Det civila tjänstepensionsreglemente som kom 1934, med giltighet

bland annat för SJ, avlöstes av 1941 och 1947 års allmänna tjänstepensionsreglementen.

Pensioner har inte bara betalats ut till anställda inom statliga myndigheter och privata företag, utan i vissa fall även till deras familjer. Ifall en anställd avled genom en arbetsplatsolycka utbetalades pension till de efterlevande. En vanlig form av institution för hantering av änkepensioner var änke- och pupillkassor, som var ett slags livförsäkringsbolag. Sådana hade en koppling till såväl järnvägsmyndigheter som enskilda järnvägsbolag. 1872 började järnvägstjänstemännens familjepensioner att hanteras genom Statens järnvägars änke- och pupillkassa. Från kassan utbetalades pensioner med högst 20 % av medellönen. I samband med att staten övertog kassans tillgångar och skulder bildades en stiftelse med namnet Statsbanepersonalens pensions- och understödsfond, från och med 1969 Stiftelsen SJ-personalens pensions- och förmånsfond. Denna stiftelse skulle lämna ekonomisk hjälp till efterlevande till statsbanepersonal.

Enskilda järnvägars pensionskassa var en gemensam pensionskassa för många enskilda järnvägar. År 1905 var 70 enskilda järnvägar anslutna till kassan. Pensionskassan övergick till staten 1945. Pensioner skulle ges åt anställda vid de enskilda järnvägarna samt åt deras efterlevande familjemedlemmar. Den som hade ordinarie anställning vid en enskild järnväg kunde bli delägare i pensionskassan.

ARKIV ▶ PENSIONER

Som regel finns uppgifter om anställdas pension i SJ:s personalakter. Generellt sett förekommer inte separata register över pensionsutbetalningar.

Kgl. Styrelsen över statens järnvägsbyggnader (inkl. Nils Ericsons enmansmyndighet) 1855–1882

Understöd och pensionsbidrag av järnvägsbyggnadsmedel {F3}.

Enskilda Järnvägars Pensionskassa 1889–1945

Matriklar för enskilda järnvägsbolag med uppgifter om delägare i pensionskassan {D1}.

Kanslibyrån (Kbr) 1908–1962

Angående livräntor {F1A} och uppskjutna livräntor {F1B}.

Ekonomibyrån 1914–1963

Statens övertagande av Enskilda järnvägars pensionskassa och understödsförening och av flera privata järnvägars pensionskassor, bland annat Uddevalla–Vänersborg–Herrljungas pensionskassa samt änke- och pupillkassa {F13}.

Sveriges järnvägars tjänstemannaförbunds arkiv (SACO-förbundet Trafik och Järnväg) | Statens järnvägars pensionärsförening 1931–1989

Stiftelsen SJ-personalens pensions- och förmånsfond (SJPF) / Statsbanepersonalens pensions- och understödsfond 1937–1979 (ca)

Administrativa avdelningen, allmänna delen och personalsektionen (Aa) 1961–1988

Rörande yrkesskadeersättning och livräntor {F3}.

Stab Personal 1988–2000

Pensionsberäkningsunderlag {F4E}.

Utredningen om pensioneringen genom Enskilda Järnvägarnas pensionskassa efter införandet av ATP 1962

YK 1885.

Flera enskilda järnvägar har lämnat separata arkiv med pensionsärenden. Ett par exempel:

Blekinge kustbanors änke- och pupillkassa 1892–1942

Direktionsprotokoll och reglementen. Huvudböcker och andra ekonomihandlingar.

Stockholm–Västerås–Bergslagens järnvägs AB pensionskassa 1886–1949

Fullmäktigeprotokoll, styrelse- och revisionsberättelser samt ekonomihandlingar.

Angående sjuk- och begravningskassor:

Sveriges järnvägars tjänstemannaförbunds arkiv (SACO-förbundet Trafik och Järnväg) | Statens järnvägars befälsförbunds sjukkassa 1941–1991

Järnvägspersonalens Understödsförening Begravningskassa (1928–1961)

Finns hos TAM-arkiv.

Personalutbildning

Inom SJ bedrevs en omfattande kursverksamhet för de anställda. Till målgrupperna för utbildningarna hörde nyanställda och SJ:s ordinarie personal, främst tjänstemän. Kurserna var till stor del inriktade på trafikfrågor. Trafikbyrån var tidigt ute med att arrangera kurser. Reglemente för antagande och utbildning av manlig tjänstemannapersonal vid SJ, 1914, innebar en plan över personals antagning och utbildning. Innehållet i utbildningarna var bland annat organisationsfrågor, säkerhetsväsendet, ekonomi och järnvägsteknologi.

Trafikavdelningens undervisningskommission var knuten till Trafikbyrån respektive Drifttjänstbyrån och fattade åren 1908–1948 beslut om och administrerade en rad moment i den interna undervisningen. Det som togs upp var kursernas innehåll, betyg, examination och liknande frågor. Under en lång rad år administrerades personalutbildningen av Drifttjänstbyrån. 1949 inrättades en utbildningsavdelning inom denna byrå som ansvarade för personalens utbildning. Många ärenden med anknytning till utbildning kom dock att hanteras av den generella Drifttjänstbyrån även efter 1949. Därför kom utbildningsärenden för tiden 1949–1963 att administreras både inom den allmänna Drifttjänstbyrån och dess utbildningsavdelning. Utbildningskontoret inom Administrativa avdelningen hade hand om utbildningsfrågor åren 1963–1988.

Under 1940-talet började man inom SJ att planera för en verkstadsskola för reparatörspersonal vid SJ:s driftavdelning och vid dess huvudverkstäder. En mer effektiv utbildning än de tidigare korrespondenskurserna behövdes. Under första delen av 1950-talet utvecklades utbildningsprogram enligt TIF-metoden (Träning inom företaget) för lokförare, rälsbuss- och motorvagnsförare, motorfordonsreparatörer, elloksreparatörer och vagnreparatörer.

1953 började man i Sandåkra utanför Hässleholm att utbilda banpersonal i att arbeta med kontaktledningar. Samtidigt startades utbildning av vapenfria värnpliktiga i Revingehed. 1955 inrättades SJ-skolan i Ängelholm, som var en verkstadsskola belägen vid Ängelholms lokstation. Kurser ordnades för motorvagnsförare, lokförare och fordonsreparatörer. SJ-skolan i Ängelholm byggdes efter hand ut till 12 skolenheter. I Stockholm inrättades också en SJ-skola. Den anordnade administrativ och trafikteknisk utbildning. De båda SJ-skolorna tillhörde Utbildningskontoret inom Administrativa avdelningen centralt i Stockholm.

1978 inrättades SJ-skolan i Mjölby som gav lokförarutbildning.

1988 övergick en stor del av verksamheten i SJ-skolan i Ängelholm till Banverket, och skolan kom nu att benämnas Banskolan. Resterande verk-



Utbildning av lokförare i Boden år 1900.

samhet vid SJ-skolan i Ängelholm överfördes till SJ-skolan i Mjölby. En mindre SJ-skola fanns också i Halmstad.

Det var inte bara arbetsgivarna som var måna om personalens utbildning. Personalorganisationerna intresserade sig också för utbildningar som var relevanta för olika tjänstetyper.



Utbildning vid SJ-skolan i Ängelholm 1974. Undervisning gavs i spårväxlars och signalers funktion.

ARKIV ▸ PERSONALUTBILDNING

Frågor om personalutbildning tas upp i följande arkiv:

SJ med föregångare, övriga arkiv | Undervisningskommittéer och kommissioner 1908–1948

Protokoll från möten om SJ:s kursverksamhet med beslut om de kurser som skulle ges {A1}.

Drifttjänstbyrån (Dbr) 1870–1962

För tiden fram till 1949 har utbildningshandlingar sparats i Drifttjänstbyråns arkiv. Angående kurser för lok- och vagnpersonal {D2}, prövning i svenska språket och matematik för ånglokspersonal {D2:3}, 1907–1909

års volontärkurs vid Trafikavdelningen {F5}, 1910 års tjänstemannakurs vid Trafikavdelningen {F7}, 1911 års kurs för utbildning av aspiranter till högre trafikbefälstjänster {F9}, 1912 års föreläsningskurs för tjänstemän av högre grad vid Trafikavdelningen {F10}, 1913–1914 års trafikelevkurs {F12}, högre trafikbefälskurs {F15A}, konversationskurs {F24}, korrespondenskurs vid Banavdelningen {F25}.

Drifttjänstbyrån, utbildningsavdelningen (Dbru) 1949–1963

Från 1949 skedde arkivering av utbildningshandlingar inom det separata arkivet för Utbildningsavdelningen. Många utbildningsärenden klassificerades under sakgrupp 22 Utbildning.

SJ-skolan i Ängelholm 1955–1988

Dokumentation från kurser för ingenjörer, kurser i elektronik och i arbetsmiljö {F1}.

Administrativa avdelningen, allmänna delen och personalsektionen (Aa) 1963–1988

Fack- och arbetsgivarorganisationer

Löntagarnas villkor bestämdes fram till 1846 av skråordningen. Lönerna fastställdes av regeringen, inte genom överenskommelser. När de första järnvägarna öppnades fanns rester av skråväsendet kvar. Trots detta fick många järnvägsanställda tidigt fast anställning och pensionsavtal. En facklig medvetenhet växte fram med den järnvägsmannakår som tillkom på 1850-talet. På 1880-talet började järnvägspersonalen att bilda intresseorganisationer. Dessa organisationer ägnade sig åt att ge understöd och åt att tillhandahålla försäkringar. Verksamheten var i mindre grad riktad mot arbetsgivarna.

Till att börja med fanns det separata fackföreningar för anställda vid de enskilda och de statliga järnvägarna. Lokpersonalen vid SJ var på så sätt medlemmar i en viss organisation, medan lokpersonalen vid de enskilda järnvägarna hörde till en annan organisation. Först med att bilda större intresseorganisationer var lågavlönade järnvägsanställda. Vid 1900-talets början var fortfarande förhållandet mellan å ena sidan arbetsgivare och arbetsledare och å andra sidan arbetstagare i grunden odemokratiskt. Arbetstagarna organiserade sig dock alltmer. De arbetstagare inom SJ som först uppträdde enhetligt gentemot arbetsgivaren var befälstjänstemännen. År 1887 bildades den första landsomfattande personalorganisationen

inom järnvägen, Stationsinspektorsföreningen vid Sveriges statsbanor, en sammanslutning av stinsar. En rad intresseorganisationer för kategorier av SJ-anställda etablerades, bland dem Sveriges järnvägars banmästareförening, Sveriges konduktörspersonalsförbund och Sveriges statsbanors kontorstjänstemannaförbund.

Större fackliga organisationer för anställda vid SJ vid 1900-talets mitt var Svenska järnvägsmannaförbundet, Statens järnvägars befälsförbund, Svenska järnvägarnas kontorspersonal- och arbetsledareförbund samt Statsbanornas ingenjörsförening. Anslutningen till dessa organisationer var nästan 100-procentig. Några decennier senare var SJ-personalen huvudsakligen organiserad i fyra förbund: Statsanställdas förbund, Sveriges järnvägars tjänstemannaförbund, Statstjänstemannaförbundet och Svenska lokmannaförbundet.

Ett nordiskt fackligt samarbete kom till uttryck 1918 genom Nordiska järnvägsmannaunionen. Bland senare samarbeten kan nämnas Järnvägsmännens nordiska sammanslutning, JNS och Trafik- och järnvägsanställdas nordiska sammanslutning, TJNS. Lokförare och annan lokpersonal var under åren 1899–1946 anslutna till Nordiska lokomotivmannaförbundet.

SVENSKA JÄRNVÄGSMANNAFÖRBUNDET

Svenska järnvägsmannaförbundet bildades 1899 och var anslutet till LO. En tidig fråga för förbundet var att verka för ett upphävande av indelningen i tjänstemän (stations- och kontorsskrivare samt högre tjänstemän) och betjänte (yrkeskategorier som banvakter, signalkarlar och spårväxlare). Betjäntes viktigaste organisation var Svenska järnvägsmannaförbundet. Benämningen betjänte försvann officiellt i och med 1907 års avlöningsreglemente. Bortsett från anställda i högre lönegrader, var en stor del av järnvägspersonalen vid SJ och motsvarande personalgrupper vid enskilda järnvägar anslutna till Svenska järnvägsmannaförbundet. Efter 1939 års riksdagsbeslut om förstatligande av de enskilda järnvägarna kom Svenska järnvägsmannaförbundet alltmer att fungera som ett förbund bara för statligt anställda.

SVERIGES LOKMANNAFÖRBUND (SLF)

Alternativt namn: Sveriges lokomotivmannaförbund. Fram till 1908 hörde lokpersonal anställd vid SJ respektive vid enskilda järnvägsförvaltningar till olika fackliga organisationer. Sveriges lokmannaförbund, som bildades 1908, var öppet för personal vid såväl SJ som vid enskilda banor. Lokmannaförbundet anslöts till Svenska järnvägsmannaförbundet 1940. Lokper-

sonalen hörde till Lokmannaavdelningen inom detta förbund och övriga medlemmar hörde till Järnvägsmannaavdelningen.

SVENSKA JÄRNVÄGARNAS KONTORSPERSONAL- OCH ARBETSLEDAREFÖRBUND (KPF)

Förbundet bildades 1912. Många av medlemmarna var kontorister eller stationsmästare. Det fanns också ett kontorstjänstemannaförbund med namnet Sveriges statsbanors kontorsbiträdesförening, bildat 1893.

TRAFIK OCH JÄRNVÄG

En facklig organisation för järnvägstjänstemän har under en lång tid varit Trafik och järnväg inom SACO, till vilket har hört en rad fackliga föreningar som efterlämnat egna arkiv.

STATENS JÄRNVÄGARS BEFÄLSFÖRBUND (SJBF)

Statens järnvägars befälsförbund bildades 1905 och var fackorganisation för tjänstemän i högre lönegrader vid SJ och vid SJ:s dotterföretag för biltrafik. Även tjänstemän vid enskilda järnvägar kunde vara medlemmar. I början av 1940-talet gick Enskilda järnvägars befälsförbund successivt upp i Statens järnvägars befälsförbund. Ingenjörskåren var inte ansluten.

STATSBANORNAS INGENJÖRSFÖRENING (SIF)

En facklig sammanslutning för ingenjörer bildad 1913.

STATSANSTÄLLDAS FÖRBUND (SF), SEKTION 1 JÄRNVÄG

Från 1995 Seko. Anslutet till LO.

SVERIGES JÄRNVÄGARS TJÄNSTEMANNAFÖRBUND (SJTF)

Anslutet till SACO. Stationsinspektorsföreningen gick med i Sveriges järnvägars tjänstemannaförbund 1973.

STATSTJÄNSTEMANNAFÖRBUNDET MED AVDELNINGARNA ST–JÄRNVÄG OCH ST–FÄRJEBEFÄL

Anslutet till TCO.

ARBETSGIVARORGANISATIONER

Under 50 år var Svenska järnvägsmannaförbundets viktigaste motparter i förhandlingar dels SJ, dels Svenska järnvägarnas arbetsgivareförening vilken bildades 1918. Merparten av de enskilda järnvägarna var anslutna. Föreningen ingick en rad kollektivavtal med personalens intresseorganisationer.

ARKIV ▶ FACKLIGA ORGANISATIONER

Arkiven efter fackliga organisationer för järnvägsanställda ingår inte i SJ-arkiven.

Sveriges järnvägars tjänstemannaförbunds arkiv (SACO-förbundet Trafik och Järnväg) förvaras hos Riksarkivet i Täby.

Några av de ingående arkiven är:

Huvudarkivet 1973–1986

Statens järnvägars befälsförbund, 1:a sektionen 1932–1973

Statens järnvägsbyggnaders tjänstemannaförening 1921–1937

Stationsinspektorsföreningen vid Sveriges statsbanor 1887–1991

Statens järnvägars befälsförbund 1883–1975

Statsbanornas ingenjörsförening 1913–1974

Statsbanornas ingenjörsförening, VI:e avdelningen 1917–1966

Statsbanornas kamerala tjänstemannaförening 1949–1989

Sveriges järnvägars lokmästareförening 1918–1981

Trafiktjänstemännens riksförbund 1918–1969

Statens järnvägars ban- och maskiningenjörsförening 1902–1947

Busstjänstemännens förening 1953–1990

Sveriges järnvägars tjänstemannaförbund, Stockholmsavdelningen 1973–1980

Tidskriftsföreningen Statsbaneingenjören 1935–1977

Vad gäller Svenska järnvägsmannaförbundet finns ett stort antal arkiv från lokalavdelningar bevarade. Några exempel:

Svenska järnvägsmannaförbundet, avd 132 Ängelholm/Helsingborg
Protokoll och räkenskaper. Förvaras vid Malmö stadsarkiv.

Järnvägsmannaförbundet Avd 89, Särö
Förvaras hos Regionarkivet Göteborg med Folkrörelsernas arkiv.

Svenska Järnvägarnas Arbetsgivareförenings arkiv
Förvaras hos Järnvägsmuseet.

Järnvägsanställdas föreningar

Föreningar för järnvägstjänstemän har haft till uppgift att ge järnvägsanställda ekonomisk och annan hjälp genom understöd, nykterhetsarbete och försäkringsverksamhet. Det har funnits en rad föreningar med järnvägsanknytning, till exempel skytteklubbar, nykterhetsförbund, kontorspersonalklubbar, byggnadsföreningar, verkstadsföreningar och understödskassor. Det bör påpekas att folkrörelserna ute i landet har haft många medlemmar som tillhört järnvägssektorn. Flera folkrörelser hade ett starkt fäste i stationssamhällena.

JÄRNVÄGSMÄNNENS HELNYKTERHETSFÖRBUND (JHF)

Järnvägsmännens helnykterhetsförbund bildades 1901.

SJ IDROTTSFÖRBUND

Förbundet bildades 1942 och upphörde 1956, då arbetsuppgifterna överfördes till Svenska järnvägsmännens fritidsförbund.

SVENSKA JÄRNVÄGSMÄNNENS FRITIDSFÖRBUND (SVJF)

Svenska järnvägsmännens fritidsförbund bildades 1956. Namnet ändrades 1992 till Järnvägarnas fritidsförbund.

SVENSKA JÄRNVÄGSMÄNNENS FRITIDSFÖRBUNDS TURISTORGANISATION (SJT)

En organisation inom SvJF. SJT:s uppgift var att arrangera turistresor och studieresor för järnvägsanställda, gruppresor inom Norden och till kontinenten.

STATSBANEFÖRENINGEN GÖR GOTT

En förening grundad 1909 som tog emot penninggåvor och fördelade medlen till behövande personer med anknytning till statsjärnvägarna. Bidrag gavs till efterlevande till avlidna SJ-anställda.

STIFTELSEN FÖR SJUKA JÄRNVÄGSMÄN

Stiftelsen för sjuka järnvägsmän drev sjukhemmet Solhöjden i Kalmar län. Järnvägsmännens lotteri gav ekonomiska medel till denna verksamhet. Stiftelsen gav också medel till Järnvägsmännens vilohemsförening som drev vilo- och semesterhem i skilda delar av landet.

ARKIV ▸ PERSONALFÖRENINGAR

Arkiv från personalföreningar vid järnvägar finns hos flera arkivinstitutioner utanför Riksarkivet. Inom Riksarkivet förvaras bland annat följande arkiv:

Statsbaneföreningen Gör gott 1909–1957

Styrelseprotokoll 1909–1915 med förteckningar över personer som föreslagits få understöd av föreningen {A1}.

Järnvägarnas Fritidsförbund, huvudarkivet

I detta arkiv ingår material även från föregångaren SJ idrottsförbund:
1. SJ idrottsförbund 1942–1956
2. Svenska järnvägsmännens fritidsförbund (SvJF) 1956–1992
3. Järnvägarnas fritidsförbund 1992 (namnbyte) och framåt

Protokoll och årsberättelser från SJ idrottsförbund finns i {Ö1}. I samma serie finns även protokollsböcker från Stockholms lokmäns kamratklubb och Djursholms Ösby fritidsförening.

Svenska Järnvägsmännens Fritidsförbunds Turistorganisation SJT

Protokoll 1948–1996.

Järnvägsanställdas helnykterhetsförbund 1901–1994

JHF's tidning, instruktörsrapporter.

Statistik- och kontrollfunktioner

Det finns en omfattande järnvägsstatistik som initierades under järnvägarnas tidigaste år. Att staten har behövt underlag för att kontrollera järnvägarnas taxor har medfört att en utförlig statistik har förts beträffande ekonomi och trafik. Mycket av statistiken har publicerats årsvis eller månadsvis. Statistiska kontoret, som hade växlande organisatorisk hemvist, sammanställde statistik från verksamheter inom SJ. Från att med början 1863 ha varit en del av Byråavdelningen kom Statistiska kontoret 1898 och framåt att lyda direkt under överdirektören för Administrativa avdelningen. Med början 1908 var kontoret underordnat Administrativa byrån, och 1928 hamnade det under Ekonomibyrån. I början av 1930-talet var kontorets uppgifter att redigera och utarbeta SJ:s årliga förvaltningsberättelse och publikationen Allmän järnvägsstatistik. Kontoret skulle också för varje månad sammanställa Statens järnvägars månadsstatistik för tjänstebruk och Järnvägsstatistiska meddelanden. Mot 1950-talets slut var Statistiska kontorets uppgifter att utarbeta Statens järnvägars förvaltningsberättelse, Statistik rörande Sveriges järnvägar, Statens järnvägars månadsstatistik och Drifttjänststatistik.

Statistiska kontoret tog fram kvantitativa uppgifter om järnvägslinjer, fordon och järnvägstrafik. Statistiken rörde bland annat hur många kilometer lok och vagnar hade gått, antal resande, godstrafik uttryckt i lastens vikt, tekniska uppgifter om olika banor med information om hjultryck, tåghastighet och mycket annat. Statistik togs fram om personal, till exempel om anställda vid Banavdelningen. Statistiska kontoret fanns kvar till mitten av 1962. Under ett år kom Statistiksektionen vid Ekonomibyrån att ha hand om framställning av statistik. 1963–1982 var det Ekonomiavdelningen inom Centralförvaltningen som hade ansvaret för statistik. Finans- och inköpsavdelningen, Statistisk information, hade hand om statistikframställning åren 1982–1988. Administrativ service ansvarade för statistikproduktionen 1988–1989.

Statistiska kontoret utarbetade också stora mängder statistik med grund i data från enskilda järnvägar. Att statistik förts för de enskilda järnvägarna har sin upprinnelse i att riksdagen vid början av 1860-talet beviljade statslån för vissa enskilda järnvägar. I samband med detta ålades järnvägsbolagen att lämna uppgifter om banornas tekniska utrustning och trafik. Anvisningar för statistiken meddelades till järnvägarnas direktioner. 1868 föreskrev Kungl. Maj:t att de enskilda järnvägarna årligen skulle avlämna statistiska uppgifter till Statistiska kontoret vid Styrelsen för statens järnvägstrafik, från och med 1888 Järnvägsstyrelsen.

Enskilda järnvägars milkontor utarbetade statistik för trafiken vid en-



Personalen på Statistiska kontoret i Tomteboda 1928.

skilda järnvägar. Genom kontrakt förband sig representanter för Milkontoret att göra en rad beräkningar, till exempel av hur många kilometer loken tillryggalagt. Varje järnvägsbolag å sin sida förband sig att insända alla konduktörsrapporter, vagnlistor och utdrag ur journaler för vagnar och presenningar. Vid 1920-talets mitt skulle de enskilda järnvägarna rapportera till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och SJ:s statistiska kontor om banlängd, tekniska förhållanden, rullande materiel och olyckshändelser (formulär A). Vidare skulle man rapportera tekniska data, till exempel om tåg- och vagnrörelser och lokens bränsleåtgång, men även ge uppgifter om personalen och deras löneförmåner (formulär B).

EKONOMISK STATISTIK

En omfattande statistik fördes över ekonomiska förhållanden inom järnvägarna med uppgifter om bland annat löner, anläggningskostnader för nybyggda statsbanelinjer och inköpskostnad för materiel till enskilda järnvägar.

Från 1850-talet till 1928 fördes statistik över bandelars lönsamhet. Både kostnader och intäkter för en viss bandel redovisades. Redovisningen har legat till grund för politiska beslut i järnvägsfrågor, bland annat beslut i taxefrågor.

FÖRRÅDSSTATISTIK

Statistik samlades in om leveranser av materiel och varor till SJ, med uppgifter om rullande materiel, reservdelar till rullande materiel, utrustningseffekter för verkstäder, lok- och vattenstationer, metallvaror, glas-, porslins-, ler- och gummivaror och mycket annat.

STATISTIK OM RULLANDE MATERIEL

Såväl SJ som de enskilda järnvägarna gjorde en noggrann redovisning av användningen av järnvägsfordon. Uppgifter om lok och vagnar samlades in och sammanställdes årsvis i tabeller. Till det som redovisades hörde antal resgods- och godsvagnar, antal personvagnar, sittplatser i personvagnar, vagnars lastförmåga, vikt och antal år i tjänst.

Journaler fördes över tekniska data hos rullande materiel. Uppgifter antecknades om littera, antal fordon, vagnsnummer, fabrikant, leveranstid och datum för slopning av fordon. Det fanns journaler för vagnaxelrevisioner. För godsvagnar registrerade respektive järnvägsbolag uppgifter på kort. Korten samlades in centralt till järnvägsmyndigheterna. Uppgifter gavs om vagnarnas prestanda i form av bland annat vikt, lastförmåga, mått, typ av hjullager och draginrättning.

INDUSTRISTATISTIK

Statistiska uppgifter om järnvägar finns inte bara registrerade i järnvägsstatistiken, utan även i SCB:s industristatistik. Denna är indelad i kategorier efter verksamhet. Statistiskt primärmaterial med järnvägsanknytning förekommer inom kategorin 7111 Järnvägstrafik–Järnvägar. En av de mer specifika kategorierna är 711100, Person- och godsbefordran på järnväg. Andra kategorier i SCB:s klassificering av statistik är 384210 Tillverkning

av lok och 384220 Reparation av rälsfordon. Även industrier med järnvägsanknytning finns medtagna i SCB-materialet.

ARKIV ▶ STATISTIK OCH KONTROLLFUNKTIONER

Data om statistik- och kontrollfunktioner finns i följande arkiv:

Statliga järnvägar

Statistiska kontoret (Ssk) 1863–1962

Statistiskt primärmaterial i form av ifyllda tryckta blanketter och handskrivna listor. Underlag till allmän svensk järnvägsstatistik, inskickade formulär, däribland Formulär B med trafikrapporter {F5}, uppgifter om tåg- och vagnrörelser {F2}, vagnslastgods {F3}, lok- och vagnaxelkilometer {F6}.

Ekonomibyrån (Ekbr) 1914–1963

Godsstatistik {H1}.

Administrativa avdelningen, allmänna delen och personalsektionen (Aa) 1961–1988

Statistik angående personal och avlöningar {H1}.

Ekonomiavdelningen (Ea) 1963–1982

Statistik för gods- och persontrafik {H1} och {H2}.

Driftavdelningen/Trafikavdelningen (Da/Ta) 1963–1982

Arkiv ingår från:
1. Driftavdelningen 1963–1973
2. Trafikavdelningen 1973–1982

Häften med resanderäkning och statistik som visar på tågföring, tåg- och vagnrörelser {H1}, statistik angående biltrafik, dragfordon, färje- och båttrafik finns i {H2}.

Finans- och inköpsavdelningen (F) 1982–1988

En mindre mängd statistikärenden finns i detta arkiv.

Stab Personal 1988–2000

I arkivet efter Stab Personal ingår handlingar från serviceenheten Administrativ service 1988–1990 som producerade statistik.

Statistiska Centralbyrån (SCB)-samlingspost | I-byrån, F/IN, sektionen för industri- och bergverksstatistik 1962–1989

Industristatistik med järnvägsanknytning.

Enskilda järnvägar

Maskintekniska byrån (Mbr) 1861–1963

Tabeller och andra datasamlingar från tiden 1872–1947 med uppgifter om gods- och personvagnar och lok som övertagits från enskilda järnvägar {D6}. Exempel: Vagnsaxelrevisionsjournaler från Enköping–Heby–Runhällen järnväg {D6:4}, Stockholm–Västerås–Bergslagens järnvägars lok- och vagnpark 1919–1929. Tryck med detaljerade uppgifter om huvudlittera, underlittera, vagnslag, vagnsnummer, lastförmåga och rymlighet {D6:78}, vagnkort från enskilda järnvägar {D7}, varmgångsrapporter från enskilda järnvägar {F23}.

Statistiska kontoret (Ssk) 1864–1963

Enskilda järnvägars verksamhets- och revisionsberättelser {F1}. Som bilagor finns årsvisa statistiska sammanställningar över person- och godstrafik. Statistiken är delvis mycket detaljerad, till exempel uppgifter om antal tusental resande i 1:a och 2:a klass mellan ett stort antal trafikplatser. Uppgifter finns om typer av och mängder av gods och hur mycket som har transporterats ett visst år. En del järnvägsbolags rapporter ger uppgifter om till exempel lokens konstruktion eller om person- och postvagnars inredning. Underlag till allmän svensk järnvägsstatistik, primärmaterial för såväl statliga som enskilda järnvägar finns i {F2}. Kontrakt mellan Enskilda järnvägars milkontor och järnvägsbolag {F15}. Genom kontrakten förband sig handläggare vid milkontoret att för järnvägsbolaget verkställa en rad beräkningar av till exempel tillryggalagda kilometertal för järnvägens lok och vagnar. Kontrakt med normalspåriga och med smalspåriga järnvägar.

Ekonomiavdelningen (Ea) 1963–1982

Statistik för enskilda järnvägars gods- och persontrafik {H1} och {H2}. Ett exempel är formulär C, Uppgifter om trafik, ekonomiska förhållanden m.m. 1970–1972. Nordmark–Klarälvens järnvägar, Saltsjöbanan och flera andra bolag {H1:22}.

Bankirfirman C G Cervins arkiv

Trafikrapporter 1880–1949 med uppgifter om antal resande, antal tele-

gram och trafikinkomster {E4}. Vagnrapporter (antal lastade vagnar) och trafikrapporter från Nässjö–Oskarshamns järnväg {F3}.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med föregångare | Järnvägsavdelningen 1883–1967 | Huvudarkivet 1883–1967

Vagnkort ordnade efter koncessionsnummer {D3}.

Trafikstatistik från enskilda järnvägar återfinns i de förstatligade enskilda järnvägsbolagens arkiv, till exempel:

Uppsala–Enköpings järnvägs AB 1906–1942

Trafikrapporter med statistik om antalet resande i en viss klass per månad och år, med uppgivande av antal lok och flera andra uppgifter {G3}.

STATISTISKA PUBLIKATIONER

En omfattande statistik om järnvägar finns publicerad. Statistiken täcker in en mängd aspekter på järnvägsdriften, bland annat järnvägarnas utsträckning, rullande materiel och dess rörelser, trafik, ekonomiska förhållanden, personal, trafikrubbningar och olycksfall. Primärmaterialet till statistiken samlades in av SJ och av enskilda järnvägsbolag, varefter sammanställningar gjordes och publicerades. SJ har stått som utgivare av flera serier med omfattande järnvägsstatistik för såväl statliga som enskilda järnvägar. Statistiska centralbyrån, SCB, samarbetade med Statistiska kontoret vid SJ i utgivningen. Publiceringen var huvudsakligen årlig, men en del häften gavs ut månadsvis.

1864–1913 (tryckår) avseende 1862–1910 »Statens järnvägstrafik« publicerad inom Bidrag till Sveriges officiella statistik L–BiSOS L
För åren 1862–1877 publicerades statistik för såväl statliga som enskilda järnvägar i Statens järnvägars berättelse »Statens järnvägstrafik«. För statistik åren 1878–1910 användes en uppdelning i publikationerna »Allmän svensk järnvägsstatistik« och »Statens järnvägsstatistik«. Från 1904 och framåt finns bifogat uppgifter om transporter av gods. För 1909 och 1910 finns bilagt statistik om malmbanan, lok, vagnar och tågfärjan mellan Trelleborg och Sassnitz. Kartor visar järnvägsnätets utveckling.

1878 (cirka)–1919 »Statens järnvägstrafik Summarisk redovisning«

1920–1924 (cirka) »Statens järnvägstrafik Statistisk ekonomisk översikt«
Utgör fortsättning på föregående serie.

1913–1954 (tryckår) avseende 1911–1953. »Statistiska meddelanden« (SM), serie D »Järnvägsstatistiska meddelanden«

Utgiven av Kungl. Järnvägsstyrelsen, SJ:s statistiska kontor, för åren 1912–1953. 12 häften per år trycktes med statistik om trafik och inkomster från såväl de enskilda som de statliga järnvägarna, SJ:s vagnslastgods för kvartal och år 1912–1928, summarisk redovisning av SJ 1912–1921, statens och enskilda järnvägars automobilrörelse år 1932–1948.

1913–1953 (tryckår) avseende 1912–1952 »Statens järnvägar«
Utgiven av Kungl. Järnvägsstyrelsen inom Sveriges officiella statistik. Statistiken avser bara SJ, till skillnad mot »Allmän järnvägsstatistik« som avser samtliga järnvägar i Sverige. »Statens järnvägar« för år 1912 (tryckt 1913) innehåller två huvudavdelningar, dels »Underdånig berättelse« med löpande text, dels »Tabeller«. I den första avdelningen redovisas banlängd, disponerat kapital och byggnadskostnad, förvaltningsindelning, samarbete med andra trafikbolag, underhåll av banor och byggnader, nya byggnader och anläggningar, rullande materiel, verkstadsdrift, förråd, person- och godstrafik, ekonomi, personal och olycksfall. I löpande text redovisas trummor, kulvertar, sliprar och räler, terrassering, skogsröjning, omläggning av vägar och stenarbeten. Med denna statistik kan man år för år följa arbetet med stambanor och andra statsbanor, till exempel statsbanan Järna–Norrköping.

1880–1913 (tryckår) avseende 1878–1910 »Allmän svensk järnvägsstatistik« och 1914–1954 (tryckår) avseende 1911–1952 »Allmän järnvägsstatistik«
Från och med 1911 års allmänna berättelse, som publicerades 1914, användes titeln »Allmän järnvägsstatistik«. Berättelserna för 1911–1914 var synnerligen digra, med många grafiska presentationer och tabeller. Utgivare var Kungl. Järnvägsstyrelsen. Statistiken avser samtliga järnvägar inom landet, såväl statliga som enskilda. Redovisning av material angående statsbanorna bygger på uppgifter från SJ:s berättelse given genom »Statens järnvägar«. Kompletterande material ges om tekniska förhållanden, om personalen och dess löner. För de enskilda järnvägarnas del ges redogörelser som bygger på formulär som skickats in till SJ, kompletterat av styrelse- och revisionsberättelser. »Allmän järnvägsstatistik« för åren 1911 och framåt innehåller två huvudavdelningar, dels »Underdånig berättelse«, dels »Tabeller«. I »Underdånig berättelse« tas ämnen upp liknande dem i publikationen »Statens järnvägar«: järnvägarnas längd, tekniska uppgifter, rullande materiel, trafik, trafikstörningar, ekonomi, personal och olycksfall. »Allmän järnvägsstatistik« ger en detaljerad bandelsredovisning. Genom tabeller redovisas tekniska och ekonomiska uppgifter för en rad bandelar.

1951–1960 Statens järnvägars månadsstatistik
Statens järnvägars månadsstatistik för tjänstebruk.

1955–1995 (tryckår) »Sveriges järnvägar«
Sveriges officiella statistik. Utgiven av Statistiska centralbyrån. Täcker åren 1953–1992.

1959 (cirka)–1981 (cirka) »Statistiska meddelanden«
Driftavdelningen sammanställde statistiska primäruppgifter i serien »Statistiska meddelanden«. Underlaget till statistiken antecknades på blanketter som skickades in från stationer runt om i landet. Statistik finns angående tåg- och vagnrörelser, tågföring, resande i vissa express- och snälltåg, resor i sov- och liggvagnar, biltrafik, dragfordon, färje- och båttrafik.

1996–1997 »Järnvägar«
Sveriges officiella statistik. Utgiven av Statistiska centralbyrån.

Marknadsföring och reklam

Under början av 1930-talet ökade marknadsföringsaktiviteterna hos många statliga och enskilda järnvägsbolag. Marknadsföringen var ett medel att svara på konkurrensen från den tilltagande bil- och busstrafiken. Tågresor till fjällen marknadsfördes och kunskap spreds om en ny reseform, billiga rundresor. Reklam förekom i form av affischer, broschyrer, annonser, filmförevisningar, utställningar, ljusreklam samt fönsterskyltningar.

Reklamavdelningen inom Persontrafikbyrån 1932–1940, och därefter Reklamavdelningen inom Persontaxebyrån 1941–1962, producerade utställningar och framställde reklamtryck och affischer. Denna avdelning skulle tjäna företagets samtliga verksamhetsgrenar och tjänsteställen. Innan Reklamavdelningen bildades hade Järnvägsmuseum till uppgift att marknadsföra SJ främst utomlands, men även inom landet, på mässor och utställningar. Reklamavdelningen efterträddes av Kommersiella avdelningen som under perioden 1963–1988 svarade för allmän marknadsbedömning, marknadsföring, taxefrågor, trafik- och transportförsäljning samt resebyråverksamhet. Det fanns en särskild reklamsektion vid Kommersiella avdelningen.

SJ:s pressavdelning, eller Presstjänsten, inrättades år 1943. Ändamålet var att sprida information och att skapa en bättre kontakt mellan SJ och massmedia och med allmänheten. Pressombudsmannen ledde arbetet. Presstjänsten var inordnad som en enhet inom Administrativa avdelningen, men övergick 1968 till att vara en egen enhet, PR-sektionen. 1975 överfördes sektionen till Förvaltningssekretariatet och benämndes där Presstjänst. Verksamheten var knuten till Generaldirektörsexpeditionen. En del av verksamheten syftade till utgivning av den interna tidningen SJ-



SJ Resebyrå sålde rundtursbiljetter. Denna biljett, daterad 1973, var giltig för järnvägs- och bussresor längs en rundtur i Sverige och Norge, Polcirkelturen. Här har man valt att resa i motsatt riktning mot pilarna på kartan.

nytt. 1982 bildades enheten för Information och PR med grund i inrikesdelen av Förvaltningssekretariatet. Förvaltningssekretariatets utrikesdel hade informationsutbyte med andra länders järnvägsbolag. Det fanns ett sekretariat för kontakter med de internationella järnvägsorganisationerna, främst UIC och ORE. 1982 övergick utrikesdelen till generaldirektörens sekretariat.

Administrativ service hörde till Stab Personal. Serviceenheten hade ansvar för arkivärenden, bibliotek, Generaldirektörens sekretariat och Järnvägsmuseum. Enheten gav också ut standardinformation (SJ föreskrifter, SJ meddelanden, SJ telefonkatalog) och produktion av statistik. Under en kort tid tillhörde det centrala diariet Generaldirektörens sekretariat. Administrativ service upphörde som självständig enhet 1990 och dess efterföljare var Stab Information.

För att uppmuntra till godstrafik med utlandet gjordes reklam, till exempel för trafiken Sassnitz–Trelleborg. Reklam i utlandet gjordes till stor den genom deltagande i utställningar i till exempel Grenoble och Antwerpen.

Som en del av SJ:s PR-arbete ingick produktion av dokumentära filmer och spelfilmer. Med en del filmer ville man nå ut till allmänheten. Ett syfte var att göra reklam för tågresor. Titlarna hade allmän karaktär med ett innehåll som exempelvis anknöt till jultiden eller till fjällen. Andra filmer användes internt för instruktionsändamål.



Det statliga järnvägsnätet har använts till vandringsutställningar, som gjort reklam för verksamheten. Utställningen »Din semester i Sverige« arrangerades i ett tågsätt som ställdes upp på stationer runt om i landet. Den anknöt till Treveckorssemestern, en nyhet 1953.

ARKIV ▶ MARKNADSFÖRING OCH REKLAM

Beträffande marknadsföring och reklam, se följande arkiv:

Reklamavdelningen (Reka) 1932–1963

Förvaltningssekretariatet (Fvs) 1963–1982

In- och utrikessidan inom Förvaltningssekretariatet hade separat arkivläggning. Av inrikessidans arkivmaterial bevarades främst tidningsklipp och TT-meddelanden. Utrikessidans arkiv bevarades till stor del. Det ansågs nämligen viktigt att nya deltagare i det internationella arbetet fick en uppfattning om vad som hänt inom fackområdet ifråga. Utrikessidans arkiv ansågs också ha ett stort forskningsvärde. Det som bevarades var främst arbetsprogram, protokoll och statistik från organisationerna UIC och ORE.

Kommersiella avdelningen (Ka) 1963–1988

Reklam- och informationstryck {B4}.

Administrativa avdelningen, PR-sektionen (Aa-PR) 1963–1982

Planeringsavdelningen (Pa) 1979–1982

Ekonomi- och planeringsavdelningen (E) 1982–1988

Information och PR (IP) 1982–1988

Pressmeddelanden {B1}.

Stab Personal 1988–2000

Stab Information (SI) 1988–2000

Sponsringsärenden {F1}, trycksaker {F2}.

Över 800 filmer som producerades av SJ förvaras hos Riksarkivet i Stockholm. Även hos Svenska Filminstitutet finns kopior av SJ-filmer. Bland filmtitlarna kan nämnas S.F. Journalfilm 1945 – Kvinnlig tågklarerare, Med tågfärjan Trelleborg på färd Trelleborg–Sassnitz den 30/5 1958, SJ driftvärn på kung Gustavs 90-årsdag 16 juni 1948. Censurkort finns till filmerna med uppgifter om bland annat fotograf, kompositör till musiken, manusförfattare och premiärår.

Juridiska ärenden

Juridiska frågor behandlades av flera av SJ:s byråer. Rättsavdelningarna hade till uppgift att företräda SJ i tvister och i skadeståndsprocesser. De handlade även interna bestraffningsärenden. Den juridiska verksamheten bedrevs från och med 1863 inom Byråavdelningen. Från 1898 bedrevs den inom Administrativa byrån som var en enhet inom Administrativa avdelningen. Vid 1928 års omorganisation skapades enheten Ombudsmannen. Vid 1930-talets början fanns två ombudsmän. Den ena tillhörde Byggnadsbyrån och ägnade sig åt jord- och vattenmål, den andra var underställd generaldirektören och ägnade sig åt rättsliga ärenden i övrigt.

Rättsavdelningen bildades 1949. Vid omorganisationen 1963 fortsatte Rättsavdelningen att finnas en kort tid. De juridiska frågorna togs sedan över av Rättssektionen inom den nystartade Administrativa avdelningen. De regionala enheternas juridiska handläggare, distriktssekreterarna, hade varit placerade i Stockholm, Göteborg, Malmö, Gävle och Luleå. De fördes över till den centrala organisationen. 1972 bildades den självständiga Juridiska avdelningen med grund i Rättssektionen. Vid samma tidpunkt drogs tjänsten som distriktssekreterare i Luleå in. Systemet med distriktssekreterare upphörde 1985.

År 1982 överflyttades Juridiska avdelningen till SJ:s nya huvudorganisation där den fick beteckningen Juridiska enheten. Distrikten inom Juridiska avdelningen/enheten hade under hela sin verksamhetstid haft egen diarieföring och arkivering. År 1988 inrättades dessutom en särskild juridisk enhet, Allmän service Juridik. Serviceenheten skulle sköta de löpande juridiska ärendena, bland annat skadereglering av personskador i samband med olyckshändelser (sakgrupp 0505). Enheten handlade mellan åren 1988 och 2000 åtskilliga juridiska ärenden med inriktning på skadestånd. År 1992 gick enheterna samman under namnet Stab Juridik. Denna stab övertog alla juridiska ärenden 1998.

ARKIV ▸ JURIDISKA ÄRENDEN

Beträffande juridiska ärenden, se särskilt följande arkiv:

Administrativa byrån (Abr) 1898–1928

Rättsavdelningen (Ra) 1928–1963

Ingående enheter:
1. Ombudsmannen 1928–1949

2. Rättsavdelningen 1949–1963

Arkivhandlingarna överlappar tidsmässigt med föregångaren Administrativa byrån. Det finns ett stort antal protokoll och anteckningar från sammanträden i bestraffningsärenden och ersättningsärenden 1928–1960 i {A1}. Ärendena kunde röra otillåten frånvaro från arbetet, förtäring av spirituosa eller lokförares underlåtelse att följa hastighetsbegränsning {A1:1}. Diarier angående bestraffningsmål finns i {C2} med tillhörande handlingar i {E2}. Ansvarighet i samband med skogseld som uppkommit till följd av järnvägsdrift i OSL{F4}.

Administrativa avdelningen, rättssektionen (Aar) 1963–1988

Rättssektionens enheter diarieförde och arkivlade sina handlingar var för sig. Distriktssekreterarna i Stockholm och Gävle klassificerade dokument med hjälp av sakgruppsnummer. Övriga distriktssekreterare och enheter arkivlade efter diarienummer – sakgruppsnummer tillfördes först senare. Handlingarna från distriktssekreteraren i Malmö gavs dock inte sakgruppsnummer.

Juridiska avdelningen/enheten (Ja) 1972–1988

Koncept från distrikten {B1B}–{B1E}.

Allmän service juridik (AJ) 1988–1998

Stab Juridik (SD) 1988–2000

Statspolisen i Stockholm Kriminalpolissektionen, Rotel 1 1933–1964

Brottmålsakter från järnvägssektionen {F2AB} med förhörsprotokoll rörande stölder av bland annat kläder ur plomberade godsvagnar. Serien fortsätter i {F2B}. Arkivet förvaras hos Riksarkivet i Täby.

Järnvägarna och totalförsvaret

Järnvägarna hade en viktig funktion inom totalförsvaret. Vid krigssituationer skulle trupp, hästar och materiel effektivt kunna transporteras med järnväg. Även i fredstid förekom godstrafik för militära ändamål vilket kunde innebära transport av vapen och ammunition, fordon, hö och andra godsslag. En annan militär funktion för järnvägarna var förbandstransporter och underhållstransporter, ofta med långa transportvägar. Många järnvägar anpassades för att svara mot de militära myndigheternas anspråk. En del stationer försågs med extra långa mötesspår, militärmötesspår. Någon



Transiteringstrafiken under andra världskriget. Inspektion av tysk militär last i Helsingborg 1943.

större anpassning av bansträckningar av militära skäl skedde dock inte. Banan till Karlsborg byggdes med tanke på att underlätta förbindelserna med fästningen, men få järnvägar har byggts i Sverige uteslutande för militärstrategiska ändamål.

Under världskrigen tillfördes järnvägarna betydande mängder resenärer och gods som annars skulle ha befordrats med väg- eller sjöfart. En speciell typ av befordran under andra världskriget var transiteringstrafiken. Tyska soldater med permission fick resa i godsvagnar med transporter som ordnades av SJ mellan det ockuperade Norge och Tyskland. I ordinarie tåg kunde militära persontransporter förekomma efter särskilt medgivande av Utrikesdepartementet. Godsslag som kol, koks och cement transporterades till Norge genom speciella transporter.

I krigstid uppstod brist på råvaror. Sjöspärren över Nordsjön i början av andra världskriget medförde att kol, smörjolja, brännolja och gummi blev bristvaror. Ersättningsprodukter tillgreps, såsom ved, torv och tjärprodukter. Järnvägstrafiken kunde inte upprätthållas i tidigare omfattning, utan inskränkningar speciellt i motorvagns- och rälsbusstrafiken måste göras. Både under första och andra världskriget inrättades flera statliga organ för att reglera landets försörjning med exempelvis drivmedel och däck. Under beredskapsåren verkade Statens transportkommission vilken följdes av Statens trafikkommission (1940–1950). I kommissionernas arbetsuppgifter ingick järnvägsfrågor. En representant för Järnvägsföreningen ingick som ledamot. Inom Statens trafikkommission fanns en speciell sektion för järnvägstrafik och civil luftfart. En central fråga för kommissionen var fördelningen av in- och utländska godsvagnar inom landet. Vagnar kunde till exempel tas i anspråk för transporter av betor och betmassa vissa tider av året. Under krigsåren styrdes fördelningen av järnvägsvagnar främst av försvarsberedskapen, därefter av folkförsörjningen, jordbruksnäringen och bränsleförsörjningen. I Statens bränslekommission, som tillkom 1940, ingick en representant för Svenska Järnvägsföreningen. Det fanns en byrå för drivmedelskontroll vid militära arbeten inom Statens bränslekommission, Bensin- och oljeavdelningen.

Försvarsfrågorna hade fram till början av 1900-talet inte någon speciell organisatorisk hemvist inom SJ, utan behandlades av den centrala administrationen. Samarbeten förekom fortlöpande mellan SJ och Generalstaben. Ett sådant utbyte skedde genom att officerare kommenderades till järnvägsutbildning med start 1891. Officerarna fick på så sätt kunskaper både i militära frågor och järnvägsfrågor. Från militärt håll framfördes ändå krav på att inrätta en avdelning inom SJ som kunde förmedla samarbetet mel-

Nästa uppslag: Militär lossning och lastning under andra världskriget (1941). ►







Övning med SJ Driftvärn 1949. SJ Driftvärn bildades 1946 och hade till uppgift att skydda viktiga anläggningar vid beredskap och krig.

lan SJ och Generalstabens kommunikationsavdelning. Genom samarbetet skulle ärenden beredas som hade att göra med militär trafikering av järnvägarna. Denna avdelning skulle vara kopplad till Trafikbyrån vid SJ.

Som en följd av dessa strävanden inrättades 1903 en militär avdelning inom Trafikbyrån. 1905 omorganiserades verksamheten och förlades till en självständig byrå med namnet Militärbyrån. 1947 ändrades namnet till Försvarsbyrån. Byråns arbete inriktades på användning av statliga, men även enskilda, järnvägar för militärt bruk. Generalstaben utarbetade militära planer för järnvägar, men ansvaret för planeringen överfördes till Militärbyrån 1911. Detta år tillkom ett militärt järnvägsreglemente. År 1916 överflyttades hela arbetet med upprättandet av militärtidtabeller för statliga och enskilda järnvägar till Militärbyrån.

Bland de uppgifter som Militärbyrån och senare Försvarsbyrån hade kan nämnas upprättandet av tidtabeller och andra planer för militärtransporter och planering av postbefordringen vid tillämpning av militärtidtabell.

Organisations- och författningsberedskap och mobiliseringsfrågor inom järnvägarna samt inspektion och kontroll av försvarsförberedelserna vid statliga och enskilda järnvägar hörde också till Försvarsbyråns uppgifter. Byrån hade ansvar för järnvägarnas civilförsvar, det vill säga luftskydd, markskydd och reparationsberedskap. Det var vanligt att Militärbyrån administrerade ärenden där officerare kommenderades till enheter inom SJ och enskilda järnvägar för studier av verksamheten. Det som studerades var bland annat järnvägarnas organisation, tågledning, vagnfördelning, lok- och vagnparkens storlek och användbarhet, verkstadsfrågor och frågor rörande mobiliseringshandlingar.

I Försvarsbyrån ingick en driftvärnssektion. Driftvärnet bildades 1946 och var SJ:s hemvärn med uppgift att skydda järnvägarnas fasta anläggningar och arbetsplatser under beredskap och i krig. Det fanns en regional organisation för driftvärnet med regionala driftvärnsledare. Den som inte kunde göra värnplikt kunde ändå antas. Utbildningar ordnades, bland annat befälsutbildning. Driftvärnet fanns kvar som en funktion inom SJ:s organisation under SJ:s hela verksamhetstid.

I och med 1963 års omorganisation flyttades frågor som rörde försvar och skydd från Försvarsbyrån till Administrativa avdelningens försvarssektion. Denna sektion ansvarade för SJ:s roll i totalförsvaret och för hur materiel och personal skulle användas vid mobilisering och i ofredstider. År 1982 övergick arbetsuppgifterna till Försvarssektionen vid Tågdriftavdelningen inom SJ:s nya organisation. 1986 tog Försvarsenheten över de militära frågorna. Denna enhet var en stabsenhet inom SJ:s huvudkontor, men var organisatoriskt underordnad de båda staberna Trafiksäkerhet och Försvar. Försvarsenheten hade en organisation med enheterna Allmän försvarsplanering, Skydd och ADB-Säkerhet. År 1988 tillkom Stab Försvar. Det fanns en rad geografiskt definierade enheter som från och med 1988 hade verksamhet gemensamt med Banverket, till exempel Försvarsenhet Nord Luleå. Stab Försvar upphörde 1998 och hela verksamheten överfördes till Banverket.

ARKIV ▸ TOTALFÖRSVARET

En del handlingar kan vara belagda med försvarssekretess enligt Offentlighets- och sekretesslag (2009:400) eller enligt Offentlighets- och sekretessförordning (2009:641). Sekretess enligt OSL kap. 18 kan också förekomma.

Krigsarkivet | Generalstaben 1876–1942 | 003:Ö Kommunikationsavdelningen 1873–1937

Järnvägsinstruktioner {F10}.

Krigsarkivet | Generalstaben 1876–1942 | 003:H Kommunikationsavdelningen 1873–1937

Ursprungligen hemliga handlingar rörande järnvägsavbrott {F8} och järnvägsinstruktioner {F10}.

Krigsarkivet | Försvarsstaben 1877–1994 | 007:Ö Kommunikationsavdelningen (K) 1937–1972

Broschyrer och foton rörande järnvägar och järnvägstrupper {F4}.

Krigsarkivet | Försvarsstaben 1877–1994 | 007:H Kommunikationsavdelningen (K) 1937–1972

Ursprungligen hemliga handlingar angående järnvägstransporter i {F3} och {F4}. För dokumentation om Järnvägsdetaljen, se {F11}.

Krigsarkivet | Väg- och vattenbyggnadskåren 1891–1960

Försvarsbyrån (Fsbr) 1903–1963

Handlingar ingår från säkerhetsarbetet inom den regionala verksamheten. Registratur {B1}. Några exempel på skrivelser från år 1926: rekvisitioner av militärtransporter, tidtabeller för militärt behov för såväl ordinarie som extra tåg, kommendering av officerares utbildning vid Dala–Ockelbo–Norrsundets järnväg och andra enskilda järnvägar. Exempel på en annan typ av handling är skrivelser från enskilda järnvägsbolag till Militärbyrån med reviderade uppgifter om vagnparken {B1:30}. I Försvarsbyråns arkiv finns handlingar med inriktning på driftvärn: diarier {C2}, inkomna handlingar {E2}, militära järnvägsärenden {F1}, dokumentation av transit- och militärtransporter {F2}.

Administrativa avdelningen, försvarssektionen (Aaf) 1964–1982

Trafiksäkerhet och Försvar (TF) 1983–1988

Ingående enheter:
1. Tågdriftavdelningen, Försvarssektionen (TF) 1982–1985
2. Stab Trafiksäkerhet och försvar, Försvarsenheten (TF) 1986–1988

Stab Försvar (SÖ) (inkl. föregångarnas hemliga arkiv) ca 1950–2000

Arkivmaterial ingår från föregångarna Försvarsbyrån och Administra-

tiva avdelningen, Försvarssektionen samt dessutom från Stab Trafiksäkerhet och försvar. Handlingar rörande upplagsplatser och omformarstationer från 1950-talet till 1980-talet {F3}. Sekretess kan förekomma i enlighet med Offentlighets- och sekretessförordningen.

Driftvärn (DV) SJ:s hemvärn 1950–1994

Handlingarna från 1950-talet härrör från Försvarsbyråns driftvärnssektion. Ett fåtal dokument har tillkommit under tiden efter 1988. Samtliga handlingar finns samlade i en F-serie.

Försvarsdepartementet. Huvudarkivet 1920–1974

Ärenden med järnvägsanknytning kan sökas på »Järnvägsstyrelsen« i myndighetsregister till diariet–registret återfinns i vissa volymer i serie C 1 a Diarier Huvudserien.

Utrikesdepartementet Tidningsklipp 1909–1964

Permittenttrafiken under andra världskriget {serie 4, vol. 1316}.

Statens Trafikkommission. Sektionen för järnvägstrafik och civil luftfart (Jvs)

Tillståndsbevis och utdelade inköpskort för flytande bränsle till enskilda järnvägar finns i {D4}. I arkivet ingår även material från Statens Transportkommission.

Kontors- och städservice

Under SJ:s första tid fanns vaktmästare anställda vid flera av SJ:s avdelningar. Byråavdelningen hade till exempel två vaktmästare anställda vid 1860-talets början. Bland personalen vid 1900-talets början fanns vaktmästare, kontorsbiträden och kontorsvakter.

Organisationsavdelningen inom Drifttjänstbyrån, 1942–1962, inrymde Kontorstekniska avdelningen som ansvarade för kontorstekniska ärenden. Kontorstekniska utredningar genomfördes av Drifttjänstbyrån. Lokalvård, budservice, tryck, kopiering och andra intendenturfrågor hanterades av flera administrativa enheter. Administrativa avdelningen handlade intendenturfrågor och kontorsservice med början 1962. I Ekonomiavdelningens uppgifter ingick 1963–1982 kontorsservice. Genom enheten Intendentur svarade Finans- och inköpsavdelningen 1982–1988 för huvudkontorets intendenturfrågor med enheterna Kontorsmaskinservice samt Budcentral och postservice. Det fanns även en reprografi-

verksamhet. Vid SJ:s omorganisation 1988 övertogs avdelningens uppgifter av flera centrala staber och serviceenheter. Till Allmän service, Intendentur hörde enheterna Vaktmästeri, post och reception samt Trycksaksproduktion. Enheten Intendentur övergick 1988 till Intendenturservice, vilken upphörde som självständig enhet 1990. Verksamheten överfördes till Personalservice, enheten Vaktmästeri, post och reception.

Förutom kontorsmaskinservice, budservice, postservice och receptionsservice fanns även en städverksamhet vilken på 1980-talet handhades av Lokalvården. Denna gick 1988 över i SJ Städservice, som i sin tur gick över i SJ Städ 1992. Det fanns en central administration och städregioner som 1994 ersattes av två driftenheter (Malmö/Göteborg/Stockholm respektive Övriga landet). Verksamheten omfattade lokalvård, fordonsstädning samt skötsel och renhållning av järnvägsstationer. SJ Städ skötte också servicen kring den åkande personalens överliggningar. Städverksamheten uppgick 2000 i den då nybildade enheten Terminalproduktion.

ARKIV ▶ KONTORS- OCH STÄDSERVICE

Frågor rörande kontors- och städservice belyses särskilt i följande arkiv:

Drifttjänstbyrån, organisationsavdelningen (Dbrorg) 1942–1962

Ingående enhet:
– Kontorstekniska avdelningen

Administrativa avdelningen, allmänna delen och personalsektionen (Aa) 1961–1988

Ekonomiavdelningen (Ea) 1962–1982

Finans- och inköpsavdelningen (F) 1982–1988

Stab Personal (SP) 1988–2000

Detta arkiv innehåller arkivmaterial från bland annat följande serviceenheter:
– Serviceenheten Städservice/SJ Städ (AS) 1988–2000
– Allmän service intendentur/Intendenturservice (AN) 1988–1990
– Personalservice (AP) 1990–1992
– Stab Personal (SP) 1993–2000

Handlingarna arkivlades hos Stab Personal som också skötte diarieföringen.

Databehandling

Maskinell databehandling infördes hos SJ 1929 genom hålkortsmaskiner. SJ:s första dator installerades 1956. Utvecklings- och planeringsavdelningen 1961–1963 med efterföljaren Utvecklingsavdelningen 1963–1982 ansvarade för den tekniska utvecklingen och forskning i samband med företagets ADB-frågor. Från 1982 och framåt bedrevs arbetet i projektform. Datafrågor hanterades även inom SJ Data vid Finans- och inköpsavdelningen, fram till 1986 då divisionen SJ Data bildades. I divisionen ingick enheter för systemutveckling och underhåll, administration, datordrift och ADB-teknik. Flera stora systemutvecklingsprogram genomfördes, såsom BRAVO, ett vagnhanteringssystem för godstransporter och PETRA, ett projekt för att ta fram ett nytt biljettbokningssystem. År 1993 överfördes också verksamhet från Ekonomiservice till SJ Data. Inom SJ Data kom att ingå enheter för terminalbeställningar, metod och teknik, säkerhet och dataproduktion. Verksamheten omfattade dataproduktion, systemutveckling och stödjande verksamhet, till exempel dataterminalservice. Dataproduktion svarade för driften, den centrala gemensamma programvaran och nätet. Systemutveckling utvecklade och underhöll datasystem för persontrafik, godstransporter, tekniska och administrativa funktioner. Stödjande enheter fanns för ADB-säkerhet och inköp av persondatorer.

Under 1994 skedde en omorganisation och datafrågor kom nu att hanteras inom den nybildade Datadivisionen. Inom denna division ingick enheterna Dataproduktion och Systemutveckling.

ARKIV ▶ DATABEHANDLING

Frågor om databehandling tas upp i några arkiv:

Statistiska kontoret (Ssk) 1864–1963

Bevarade hålkort {F18:87–90}.

Utvecklingsavdelningen (Ua) 1961–1982

Ingående enheter:
1. Utvecklings- och planeringsavdelningen 1961–1963
2. Utvecklingsavdelningen 1963–1982

Ekonomiavdelningen (Ea) 1962–1982

Ingående enhet:
– SJ Datacentral

Finans- och inköpsavdelningen (F) 1982–1988

SJ Data 1988–2000

Systemdokumentation för flera system finns i Handlingar ordnade efter ämne {F}.

Stab Strategisk Utveckling (SU) 1988–1998

Angående datafrågor och informationssystem i {F3:5}, dokumentation från SJ Data och datasystem i {F5B}.

Byggnation och bantjänst

Den infrastruktur som järnvägarna utgör har byggts upp genom anläggning av spår och byggnader. Järnvägsarkiven speglar en rad aspekter på byggnation: projektering, utförande av banvall, spår och byggnader, säkerhetsanordningar, förrådsverksamhet och frågor rörande geoteknik och miljö.



Avläsning av diagram i samband med justering av järnvägsspår 1956.

ATT BYGGA JÄRNVÄGAR har krävt omfattande resurser och en ingående planering. Ett järnvägsprojekt innebär upprättandet av en komplicerad infrastruktur med begränsad flexibilitet – när väl banan är på plats är det svårt att ändra sträckningen på järnvägslinjen med tillhörande byggnader. Distinktionen mellan byggande och förvaltning av infrastrukturer framträdde redan tidigt i de statliga järnvägarnas verksamhet. 1858 bildades en enhet för trafiken och en enhet för underhåll och utveckling av den färdiga banan. Att bygga en ny järnvägslinje krävde en viss typ av organisation, att förvalta och trafikera den färdiga järnvägslinjen en annan. De organisationsformer som använts för funktionen att bygga nya järnvägslinjer har växlat genom åren. Begreppet Statens järnvägsbyggnader användes främst under 1800-talet om de myndigheter eller delar av myndigheter som ansvarade för nybyggnation av järnvägar. Tiden 1888–1937/38 var Statens järnvägsbyggnader en enhet inom SJ. Enheten fanns kvar till dess att Inlandsbanan var klar.

Anläggning av järnvägar

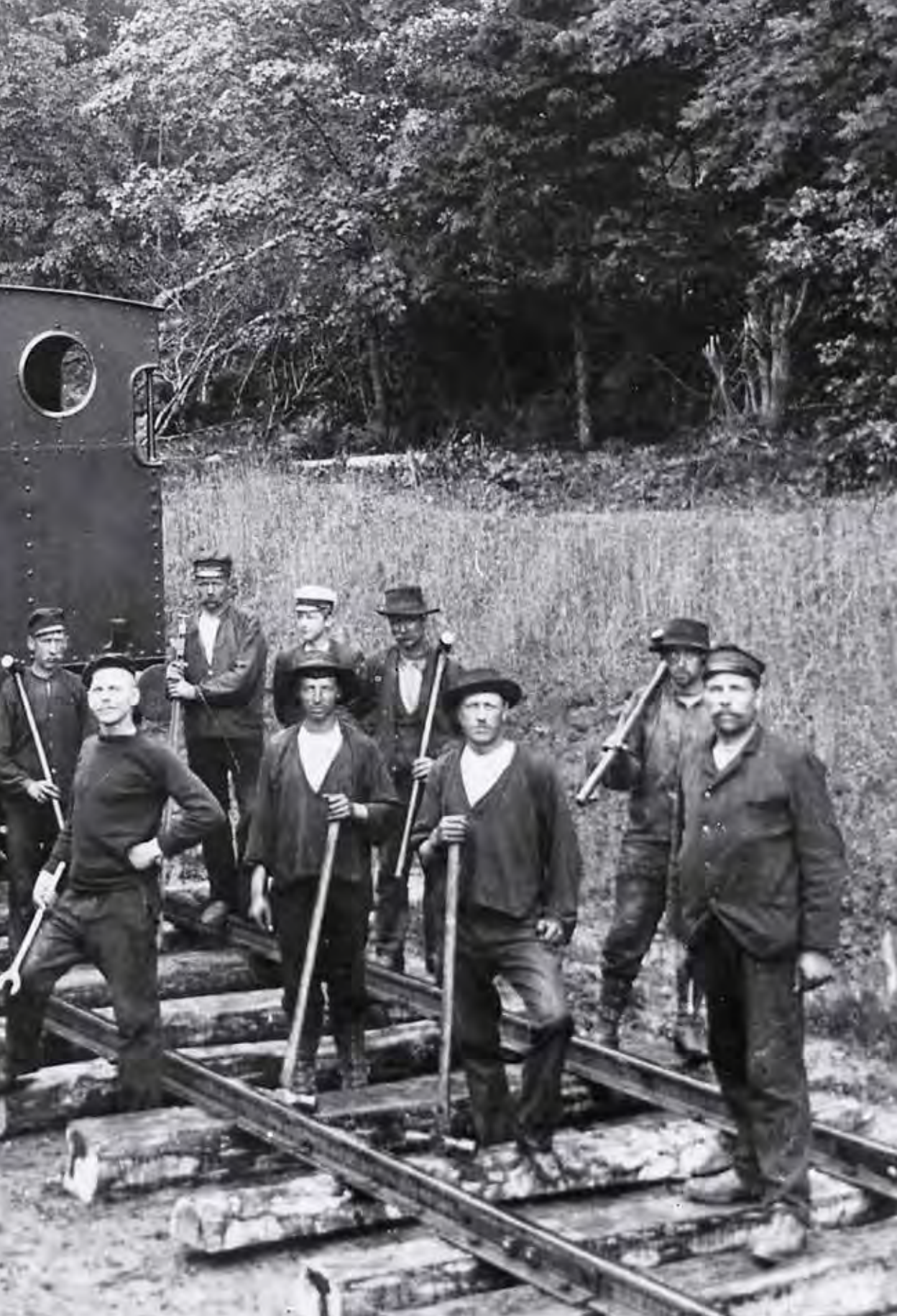
Efter några privata järnvägsprojekt började järnvägar byggas i större utsträckning i Sverige vid mitten av 1800-talet. Järnvägsbyggandet blev snart en angelägenhet för staten och det statliga järnvägsnätet växte fram enligt en nationell plan. Banorna skulle om möjligt dras fram genom bygder som inte var kustnära. Statsjärnvägarna skulle inte konkurrera med vattentransporterna, och initialt utsattes inte sjöfarten för någon påtaglig konkurrens.

Det fanns tekniska aspekter som ingenjörerna måste ta ställning till vid byggandet av en järnvägslinje. En rad konstruktioner kring spåret krävdes, till exempel ballast, stängsel, vägövergångar med plankor, grindar, vägportar, vägbroar, signalanordningar och telegraf. Järnets eller stålets kvalitet var till en början, på 1850-talet, mindre bra, med många rälsbrott som följd. Tekniska förbättringar skedde fortgående av räls och skarvjärn, underläggsplattor och andra komponenter som hörde samman med rälsen.

Den största utbyggnaden av järnvägssystemet skedde under fyrtioårsperioden 1856–1895. Därefter, under åren 1896–1920, inriktades utbygg-

Nästa uppslag: Ett rälsläggarlag vid byggandet av Västra Centralbanan mellan Landeryd och Falköping Ranten ca 1905. ▸





naden på att komplettera befintliga huvudlinjer med bibanor. Man ökade också kapaciteten hos anläggningarna genom utvidgningar och förbättringar av bangårdar och genom att bygga dubbelspår. En del statsbanor har bedömts vara särskilt viktiga för infrastrukturen och har i samband med planeringen klassificerats som stambanor. En betydande del av det planerade stambanenätet realiserades på ett tidigt stadium. Som startår för SJ:s egen historieskrivning tjänar 1856, det år då de första statsbanesträckorna, Göteborg–Jonsered och Malmö–Lund, öppnades för trafik. Därmed påbörjades Västra stambanan (Göteborg–Stockholm) respektive Södra stambanan (Malmö–Nässjö–Falköping, senare Malmö–Katrineholm). Nordvästra stambanan mellan Laxå, Charlottenberg och norska gränsen var färdigbyggd 1871 och Östra stambanan mellan Nässjö och Katrineholm 1872.

När stambanorna i de södra och mellersta delarna av Sverige hade färdigställts, fortsatte byggandet av statsbanor över hela landet. I södra delen av Sverige byggdes statsbanan Skövde–Karlsborg. Sträckningen av Norrlandsbanorna kom att bli en viktig politisk fråga. En möjlighet som diskuterades var att utföra stambanans fortsättning norr om Storvik med en enklare banstandard, med smalare spår, än statsbanorna i övrigt. Stambanorna kom dock uteslutande att byggas med normalspår. Riksdagen beslutade 1873 om byggande av en norrländsk stambana. Norra stambanan omfattade ursprungligen sträckan Stockholm–Krylbo–Storvik och var klar 1875. Riksdagen beslutade om en fortsättning från Storvik och 1881 nåddes Ånge.

Riksdagen gav inledningsvis generösa anslag till statligt järnvägsbyggande. En stor del av statsutgifterna gick till byggande av järnvägar. Mot slutet av 1860-talet minskade anslagen till följd av en lågkonjunktur. I riksdagen diskuterades 1869 idén att statens byggnadsverksamhet skulle upphöra och byggandet av stambanor upplåtas åt privat företagsamhet. Diskussionen utmynnade i att en kommitté tillsattes som skulle lägga fram en plan för dragningen av enskilda järnvägar. Kommittén lämnade 1870 ett betänkande och Kungl. Maj:t beslutade 1879 i frågan. Järnvägarna som inte var stambanor grupperades i två kategorier, dels grenar till stambanorna (sekundära banor), dels banor som skulle betjäna orters lokala behov (lokalbanor).

Under 1900-talets tre första decennier förlades mycket av den statliga byggverksamheten till mellersta och övre Norrland. År 1917 beslutade riksdagen om byggande av statliga tvärbanor, förbindelsebanor mellan Inlandsbanan och Stambanan genom övre Norrland. Tvärbanorna omfattade bland annat linjerna Forsmo–Hoting och Jörn–Arvidsjaur. De flesta banorna i Norrland förväntades inte ge vinst och räknades som kulturbanor.

Inlandsbanan var ett av de större byggprojekten. Den statliga banan växte stegvis fram från Kristinehamn till Gällivare. Till de södra delarna av Inlandsbanan köptes redan befintliga privata järnvägar upp, medan de norra delarna uppfördes som statsbanor. Inlandsbanan invigdes 1937. Den skulle bli det sista större statliga järnvägsbygget för lång tid framöver. Järnvägen Borås–Jönköping förstatligades dock direkt efter att banan var färdig 1940.

Även om nybyggnationen avstannade, så ökade andelen statsbanor markant till följd av det förstatligande av järnvägar som påbörjades efter 1939 års principbeslut. Nybyggnationen tog så småningom fart, särskilt i form av sträckningar som alternativ till eller ersättning för befintliga bandelar. Ett exempel är Arlandabanan som byggdes 1995–1999 genom ett konsortium.

År 1988 skildes de infrastrukturella frågorna från SJ:s verksamhet och överfördes till en ny myndighet, Banverket. SJ kom även fortsättningsvis att ansvara för järnvägstrafiken. Åtagandena för trafiken utökades genom en konstruktion som omfattade både lokal och regional trafik.

De flesta statsbanorna initierades av politiska diskussioner med därpå följande beslut i regering och riksdag. Ett exempel är statsbanan Boden–Morjärv. I en proposition 1897 föreslog Kungl. Maj:t riksdagen att besluta om att anlägga en statsbana. Ett av villkoren var att Norrbottens läns landsting kostnadsfritt upplät mark. Till bygget anvisades efter hand medel av riksdagen. Statliga banor kunde också initieras genom ett förfarande som liknar tillkomsten av privatbanor, även om ett koncessionsförfarande inte tillämpades. Vid tillkomsten av statsbanan Jörn–Arvidsjaur föddes således idén genom att en privatperson, i detta fall en gästgivare, presenterade ett förslag på en järnväg för en särskilt utlyst kommunalstämma i Arvidsjaur längs Inlandsbanan. En kommitté utsågs av kommunalstämman. Så småningom anhöll berörda kommuner om att Kungl. Järnvägsstyrelsen skulle utreda frågan om anläggning av en för ortens behov lämpad järnväg, vilket också skedde. Stegen i tillkomstprocessen liknar tillkomsten av en enskild järnväg.

Chefen för statens järnvägsbyggnader 1855–1862

Regeringen tillsatte 1855 en kommitté för att utreda flera förslag till sträckningar för stambanorna. Kommittén avgav ett betänkande i september 1856 med förslag om byggande av fem stambanor. Den första järnvägsmyndigheten verkade åren 1855–1862 under namnet Chefen för statens järnvägsbyggnader. Kungl. Maj:t gav Nils Ericson i uppdrag att leda denna myndighet i arbetet med anläggandet av statsbanor. Genom en instruktion reglerades hur banorna tekniskt skulle anläggas och hur arbetsplaner och

arbetsberättelser skulle utformas. Ingenjörer från Väg- och vattenbyggnadskåren var involverade som arbetsledare i det tidiga byggandet av järnvägar. Denna kår, som bildades 1851, var en civil organisation med militär prägel och lydde under Civildepartementet. Den var ett stöd till verksamheten inom Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

I samband med de första statsbaneprojekten fanns förvaltningsområden under befäl av ingenjörer i Göteborg och Malmö. I Göteborg inrättades Järnvägsbyrån med en ledningsstab. 1858 inrättades istället ett kansli i Stockholm. En rad arbetsstationer uppfördes där banorna byggdes. Vid en arbetsstation fanns byggnader för personal och utrustning, till exempel kontor, kolbodar och markententerier. En distriktsindelning för arbetsstationer tillämpades med början 1857. Ett distrikt ansvarade för byggandet av ett tiotal mil bana.

KUNGL. STYRELSEN ÖVER STATENS JÄRNVÄGSBYGGNADER 1863–1882

Byggandet av järnvägar ansågs vara så viktigt för landet att en fristående myndighet borde inrättas. Denna myndighet kom att få namnet Kungl. Styrelsen över statens järnvägsbyggnader. Till chef för myndigheten utsågs Carl Gottreich Beijer, som ledde projekteringen och utförandet av stambanorna. Det fanns dels en byråchef för den tekniska avdelningen, dels en byråchef för de administrativa och ekonomiska avdelningarna. Styrelsen höll till på Drottninggatan i Stockholm. Verksamheten bestod i nybyggnadsarbetena vid stambanorna, och i att förvalta medel som anvisats för dessa arbeten. Under de 20 år som Styrelsen över statens järnvägsbyggnader ledde arbetet färdigbyggdes och öppnades cirka 147 mil statsbanor.

När Styrelsen över statens järnvägsbyggnader upphörde år 1882, anförtroddes ledningen av den statliga järnvägsbyggnationen åt Järnvägsavdelningen vid Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Under sex år, 1883–1888, fortsatte arbetena med Norra stambanan och dess fortsättning till Vännäs påbörjades. Privata banor i Norrland köptes in av staten. Smalspåriga järnvägar byggdes om till normal spårvidd.

KUNGL. VÄG- OCH VATTENBYGGNADSSTYRELSEN 1883–1888

Ett statligt verk med ansvar för byggande av vägar och vattenleder startade 1841, Kongl. Styrelsen för allmänna wäg- och wattenbyggnader. Verkets namn ändrades 1883 till Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Samtidigt utvidgades verkets organisation och Carl Gottreich Beijer utsågs till chef. Inom verkets organisation fanns en uppdelning i väg- och vattenbyggnadsdistrikt. Denna organisation ändrades 1882 så att Norra distriktet

delades upp i Övre respektive Nedre norra distriktet. Övre norra distriktet kom att innefatta Västerbottens och Norrbottens län, medan Nedre norra distriktet omfattade Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands och Jämtlands län. Enligt 1882 års instruktion skulle distrikten ansvara för ärenden som hänfördes till de enskilda järnvägarna, förutom att ansvara för vattenbyggnadsärenden och vägärenden. Ansvaret för inspektion av de enskilda järnvägarna kom att bli en viktig uppgift för verket. En av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verkställande uppgifter var att bygga tillfartsvägar till Inlandsbanan med start 1914.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN 1888–1962

Ledningen och tillsynen av statens järnvägsbyggnader flyttades 1888 till Styrelsen för statens järnvägstrafik som samtidigt bytte namn till Kungl. Järnvägsstyrelsen. Det namnet kom att bestå i flera decennier. Bland nyanläggningarna kan nämnas statsbanan Gällivare–Riksgränsen.

Nybyggnaderna kom, speciellt norr om Boden, att bli så omfattande att en särskild funktion inrättades. År 1897 anställdes en byrådirektör som skulle leda arbetet med nybyggnadsfrågor. Nybyggnadsfrågorna var dock ännu inte knutna till någon separat byrå, utan verksamheten skedde inom ramen för Banavdelningen. Protokoll med påskriften »Byggnadsbyrån« finns från 1898 och framåt, trots att den självständiga organisatoriska enheten Byggnadsbyrån startade först 1908. Detta år inrättades även Bangårdsbyrån. För åren 1898–1914 användes alternativt beteckningarna »Järnvägsbyggnadsbyrån« och »Järnvägsbyggnadsavdelningen«. En angelägen fråga med tanke på den ökade trafiken var utbyggnader av befintliga enkelspåriga järnvägslinjer med ytterligare ett spår till dubbelspår. Dessa utbyggnader startade i början av 1900-talet. Med nybyggen skapades länkar med omvärlden. 1898 öppnades kontinentalbanan Malmö–Trelleborg som tillsammans med tågfärjor möjliggjorde direkt förbindelse mellan Sverige och Tyskland.

Den för konstruktionsfrågor speciellt inrättade Bankonstruktionsbyrån var verksam under en förhållandevis kort tid, nämligen 1901–1914. Under åren 1901–1907 hörde den till Banavdelningen. Bankonstruktionsbyrån var uppdelad i Broavdelningen och Signalavdelningen. Till byråns uppgifter hörde att bereda ärenden som angick konstruktion av banor, att utföra ritningar och beräkningar av de delar av banbyggnaden som avsåg spår och växlar, brokonstruktioner samt signal- och säkerhetsanordningar vid banor och stationer, att upprätta och expediera skrivelser i bankonstruktionsärenden, att vårda handlingar, ritningar och modeller, att inspektera broar och att utföra materialprovning. Även husbyggnadsärenden admini-


Karta,
utvisande
Sveriges statsbanor
vid 1905 års utgång
i den ordning de under
olika byggnadsledning
tillkommit.
Skala. 1:7 200 000
Kilometer
Narvik
Riksgränsen
Gällivare
Malmbergets
Kiirunavaara
Morjärv
Haparanda
Boden
Murjek
Skellefteå
Vännäs
Umeå
Dorotea
Storlien
Mellansel
Örnsköldsvik
Sollefteå
Brücke
Ånge
Torpshammar
Bernsvand
Sundsvall
Ljusdal
Hudiksvall
Ellafors
Söderhamn
Storvik
Falun
Gävle
Krylbo
Kristiania
Charlottenborg
Uppsala
Stockholm
Södertälje
Katrineholm
Motala
Mjölby
Mullsjö
Nässjö
Ljungby
Hässleholm
Helsingborg
Landskrona
Malmö
Göteborg
Vänersborg
Herrljunga
Falköping
Skara
Skövde
Hallsberg
Laxå
Örebro
Köping
Arboga
Kristinehamn
Filipstad
Degerfors
Hagfors
Karlstad
Kongelf
Kil
Charlottenberg
Hagenäs
Kongelf
Svinesund
Strömstad
Lysekil
Uddevalla
Trollhättan

◀ **Karta över Sveriges stambanor och andra statliga järnvägar 1905, med information om vilka myndigheter som ansvarat för byggandet av de statliga järnvägssträckorna inom hela landet. Även normalspåriga (»bredspåriga«) banor som förstatligats är utritade.**

strerades. Under åren 1908–1914 var Bankonstruktionsbyrån en fristående byrå. Byrån skulle utföra ritningar och göra beräkningar av broar och andra bankonstruktioner.

Bankonstruktionsbyrån och Byggnadsbyrån ersattes 1915 av Nybyggnadsavdelningen, som hörde till den omorganiserade Byggnadsbyrån. Den nya Byggnadsbyrån innefattade även Bangårdsavdelningen. År 1918 anställdes en ombudsman för handläggning av jordförvärvsfrågor och andra juridiska frågor. Befattningshavare som var anställda regionalt inom Statens järnvägsbyggnader kunde kallas in för central tjänstgöring vid Nybyggnadsavdelningen. Denna avdelning hade inte bara hand om arbetet med nya banor, utan genom dess försorg utfördes också ombyggnad och utvidgning av befintliga spårsystem, till exempel vid Tomteboda, Norrtull och Stockholms centralstation.

Från ca 1940 och flera decennier framöver initierades inte några nya större byggnadsprojekt. Däremot utfördes banarbeten av varierande omfattning. Bantekniska byrån ansvarade för byggande av järnvägsbanor och broar. På kartan på föregående sida framgår hur det statliga järnvägsnätet fram till 1900-talets början expanderade genom:

1. Banor byggda av Chefen för statens järnvägsbyggnader 1855–1862
2. Banor byggda av Styrelsen över Statens järnvägsbyggnader 1863–1882
3. Banor byggda av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen 1883–1888
4. Banor byggda av Järnvägsstyrelsen 1888–1905
5. Normalspåriga banor som köpts in av staten till och med 1905

PLANERING AV NYA JÄRNVÄGAR

I samband med byggnation och administration av järnvägar var det vanligt att dela in järnvägsnätet i bandelar. Kortare sträckningar kunde utgöra bandelar, men även längre delsträckor räknades som bandelar, till exempel Laxå–Göteborg på Västra stambanan. I samband med att en järnväg planerades, upprättades kartor och ritningar för banans sträckning och standarder fastställdes, bland dem standard för banvallens bredd och lutning. Sådana handlingar utgjorde underlag till tänkta banbyggen som i en del

fall inte realiserades. Även ombyggnader av befintliga banor projekterades.

Arbetsplaner upprättades. Enligt en instruktion för de tidiga stambanebyggena skulle vid varje års början en plan skickas in till Kungl. Maj:t för prövning. Arbetsplanerna skulle innehålla uppgifter om utförda arbeten under det gångna året, planerade arbeten för efterföljande år och kostnadsförslag för de planerade arbetena. Rapporter över arbetenas fortgång skulle skickas in kvartalsvis. I en arbetsplan kunde det exempelvis antecknas att 12 550 sliprar hade köpts in under året, eller att 51 avloppstrummor planerades att installeras nästa år. Kartor och grafer bifogades. I Arbetsplan för linjeomläggning Kållered–Lindome för år 1921 ingår exempelvis förklaringar av symboler (till exempel symboler för grusning, rälsläggning och för husbyggnader), kostnadstablå, höjdkurva och andra grafer. Carl Gottreich Beijer var ansvarig för upprättandet av planer med kostnadsförslag för Norra stambanan från Stockholm till Uppsala och dess fortsättning upp mot Norrland och vidare till Storvik. I en bilaga till en arbetsplan för Norra stambanan år 1865, sträckan Stockholm–Uppsala, ingår översiktskarta, banprofiler (avvägningar – dessa tilldelades littera A enligt SJ:s littereringssystem för utgiftsposter) och kostnadsförslag.

DOKUMENTATION AV JÄRNVÄGSBYGGEN

När byggnationen av en järnvägssträcka hade inletts skedde en fortlöpande dokumentation av kostnader för materiel och arbeten. Denna dokumentation finns bevarad i järnvägsarkiven, bland annat inom Stambanearkiven. Till det som registrerades med uppgift om kostnad var utförda arbeten i avlöningslistor, till exempel stensprängning, baxning av spår eller rivning av provisoriskt stängsel. Namn på arbetarna förekommer. Det finns därmed möjlighet att få fram uppgifter om vilka arbeten som en viss person har utfört vid ett järnvägsbygge. Det finns också ett stort antal uppgifter om vilka typer och mängder av materiel som har använts.

ARKIV ▸ ANLÄGGNING AV JÄRNVÄGAR

En stor mängd arbetsplaner förvaras i byggnadsbyråernas arkiv. Äldre arbetsplaner är ibland försedda med littera som ett led i den ekonomiska redovisningen. Ett exempel är littera B g/8 »Grundläggning«, som har använts för att klassificera ett dokument angående en specifik bro.

Väg- och vattenbyggnadskåren 1891–1960

Dokument finns från 1851 och framåt.

Kgl. Styrelsen över statens järnvägsbyggnader (inkl. Nils Ericsons enmansmyndighet) 1855–1882

Ingående arkivbildare:
1. Chefen för statens järnvägsbyggnader 1855–1863.
2. Kungl. Styrelsen över statens järnvägsbyggnader 1863–1882.
Styrelsens protokoll 1863–1866 {A1}.
Rapporter från arbetsstationerna {F1}.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med föregångare | Tekniska byrån 1832–1939

Arkivmaterial från järnvägsbyggnationen 1856–1862 under Nils Ericsons ledning. Kvartalsrapporter i form av handskrivna brev från Nils Ericson med inriktning på arbetena på Västra Stambanan tiden 1855–1862 {F10}. Sprängningsarbeten, uppförande av vändskivor och byggnadsärenden hör till det som har dokumenterats.

Chefen för Kgl. styrelsen för Statens järnvägsbyggnader C. G. Beijer 1862–1882

Korrespondens med anknytning till byggnadsprojekt.

De arkiv som härrör från de statliga järnvägsbyggena är indelade i ett allmänt arkiv och en större mängd bandelsarkiv:

1. Statens järnvägsbyggnader Stambanorna, övergripande arkiv 1855–1937

Detta arkiv hade ursprungligen titeln »Statens Järnvägsbyggnader«. Det finns både material som rör stambanor och andra statsbanor. Räkenskaper och korrespondens.

2. Statens järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven

De arkiv som ingår i Stambanearkiven härrör från stambanor och andra statsbanor. Dokumentation av dels nybyggnader, dels ombyggnader av delsträckor. En del arkiv härrör från byggande av dubbelspår, till exempel utmed sträckan Norrköping–Mjölby. Andra arkiv härrör från tvärbanor, bland dem arkiven Sveg–Hede, Skövde–Karlsborg och delar av Norra stambanan med tvärbanor. De närmare 70 bandelsarkiven innehåller till stor del räkenskaper såsom huvudböcker, kostnadsredogörelser, verifikationer och förrådskontrollböcker.

Övertagna handlingar från Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (VoV) 1883–1888

Skrivelser från Statens järnvägsbyggnader 1883–1888 vid Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen överfördes till SJ och har gett upphov till ett sär-

skilt arkiv. Innehållet är främst korrespondens och kungliga brev med anknytning till Statens järnvägsbyggnader.

Kungl. järnvägsstyrelsen (Kjsty) 1888–1962

Framväxten av de första stambanorna kan följas i SJ:s arkiv. I samband med sammanslagningen av järnvägsmyndigheter 1888 överfördes arkivmaterial rörande byggnadsverksamhet 1883–1888 från Järnvägsavdelningen inom Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till SJ. Skrivelser finns angående löner och pensioner. Även utredningsmaterial finns, till exempel en utredning av en förlängning av stambanan genom övre Norrland. Ekonomisk redovisning av arbeten vid stambanor med uppförande av stödmurar, avloppstrummor och provisoriska byggnader {F2}.

Ekonomibyrån (Ekbr) 1914–1963

Kostnadsberäkningar och annat utredningsmaterial för tre möjliga sträckningar för en järnvägslinje till Kalix 1946–1954 {F9A}.

Bantekniska byrån/Banavdelningen (Bbr) 1855–1963

Ingående enheter med inriktning på nybyggnation:
1. Bankonstruktionsbyrån under Banavdelningen 1901–1907.
2. Banbyrån, som åren 1915–1932 handlade ärenden rörande konstruktionsarbeten.

Byggnadsbyrån, nybyggnadsavdelningen (Bybr) 1898–1940

Handlingar finns redan från början av 1850-talet. Flera beteckningar användes för den enhet som hade nybyggnadsärenden som huvudsaklig uppgift:

1. Nybyggnadsärenden administrerades direkt under Banavdelningen 1898–1914. »Byggnadsbyrån«, »Jernvägsbyggnadsafdelningen« och »Jernvägsbyggnadsbyrån« var alternativa benämningar på enheten.

2. Nybyggnadsavdelningen under Byggnadsbyrån 1915–1931 (även Bangårdsavdelningen under Byggnadsbyrån med start 1915).

3. Byggnadsbyrån 1932–1937.

Koncept {B2} med korrespondens kring nybyggnation, till exempel för banan Boden–Morjärv {B2:1}. Diarium för järnvägsbyggnadsärenden 1898–1917 {C1A}. En del volymer innehåller alfabetiskt register. Sökingångar till nybyggnadsprojekt och andra byggärenden 1900–1937 finns genom {C1B} och {C1C}.

Arbetsplaner, kostnadsberäkningar, kartor, tekniska bestämmelser för nya bandelar från och med 1853 {F1}. Arbetsplaner finns även i {F3A}-{F3N}.

Generalräkningar, kostnadsöversikter, beteckningslistor, tjänste- och årsrapporter med kategoriserade utgiftsposter i {D5}. Korrespondens och ekonomisk redovisning 1898–1937, vilket utgör ett centralt källmaterial till byggandet av bandelar, finns i {E1}. Ärendena behandlar nybyggnation av hela bansträckor, om- och nybyggnationer av hållplatser, schaktningar, försäljning av stugor. Även anställningsärenden förekommer (till exempel anställning av schaktmästare) och löneärenden. Sökregister genom {C1A}, {C1B} och {C1C}.

Bankonstruktionsbyrån (Bkbr) 1908–1914

Bankonstruktionsbyrån var en fristående enhet från och med 1908. Konstruktioner för byggnader, spår, broar och signaler.

Kommittéarkiv för anläggande av järnvägar

Några exempel på kommittéarkiv:

Kommitté ang anläggande av en järnväg mellan Köping och Hult 1851

ÄK 610.

Kommitté ang anläggning av järnvägar för statens räkning 1855

ÄK 611.

Kommitté för undersökningar ang stambanornas lämpligaste sträckning (Järnvägsundersökningskommittén) 1858

ÄK 612.

Kommittén samlade in statistiska uppgifter. Yttranden finns av landshövdingar och magistrater.

Generaldirektör K.O. Troilius arkiv 1863–1888

Järnvägsundersökningar, taxeärenden {F1}. Ett exempel är 1858 års järnvägskommitté: järnvägsundersökningar.

Kommitté ang plan för enskilda järnvägsbyggnader 1869

ÄK 613.

Betänkande 1870. Järnvägar utanför stambanenätet delades in i sekundära banor och lokalbanor.

HITTA RITNINGAR ▸ ANLÄGGNING AV JÄRNVÄGAR

Redan från järnvägsväsendets start vid 1800-talets mitt var kartor och ritningar nödvändiga dokument vid planeringen och byggandet av nya järnvägslinjer. Delar av kart- och ritningsmaterialet samlades inom arbetsplaner, vilka bestod av mappar som kunde innehålla följande typer av dokument:

- Översiktskartor där den planerade järnvägslinjen är inritad.
- Profiler (avvägningar), grafer som visar banans höjd över havet längs den planerade sträckningen.
- Detaljkartor över järnvägslinjens geografiska sträckning med kilometerangivelser från banans utgångspunkt. Planerade järnvägsbyggnader finns utritade.
- Sektioner (normalsektioner) som ger normerande mått på bland annat järnvägsbankar, skärningar i jord och berg, fyllningar, broar och trummor.

Vid byggande av järnvägar framställdes bandelsritningar. Ett exempel på en bandelsritning ges i figuren nedan. Där återges en av tiotals bandelsritningar för den 75 km långa statsbanan mellan Jörn vid Stambanan genom övre Norrland och Arvidsjaur vid Inlandsbanan. Flera grafer och en karta återger lutning, kurvradier och höjd över havet för ett område i närheten av Glommersträsk, som var den största stationen mellan Jörn och Arvidsjaur. Upptill i bilden visas med en graf på avvägningar/banprofiler. Av profilerna framgår vilka lutningar som banan hade. Ungefär mitt på bilden ges information om planerade kurvradier (R = 600 innebär att en planerad kurva har 600 meters radie). Högt upp i figuren markeras vägkorsningar, bland dem en plats där järnvägen korsar militärvägen Norsjö–Boden 31,5 km från Jörn. En detaljkarta över linjen ges nederst. Den krökta linjen ungefär i mitten av detaljkartan är den tänkta järnvägen. Ett mindre område på båda sidor om järnvägen har karterats. Bland det som kartan återger märks orter och byggnader.

Inför byggandet av nya banavsnitt utfördes detaljerade kostnadsberäkningar. Uppskattade kostnader antecknades för järnvägens överbyggnad (huvudspår, ballastning), stängsel, telegraf, signaler, banbevakningsbostäder, rullande materiel och administration. Allteftersom byggandet av ett banavsnitt fortskred nedtecknades statistiska uppgifter angående användningen av arbetskraft och materiel. Det är därmed möjligt att rekonstruera framväxten av bandelar.

Statens järnvägars ritningssamling Bandelar c. 1845–1950

Huvuddelen av bandelsritningarna är topografiskt och alfabetiskt ordnade. En bandel identifieras med namnen på de orter som avgränsar bandelen, till exempel Göteborg–Strömstad. Ritningar finns över bandelar från såväl ursprungligen statliga järnvägar som enskilda järnvägar som har förstatligats. Det finns även typritningar, bland annat över tunnelkonstruktioner och banvallar.

Statens järnvägars ritningssamling Centralförvaltningen 1850c–1930c

Arbetsplaner, till exempel arbetsplan år 1865 för sträckan Stockholm–Uppsala längs Norra stambanan med profiler (avvägningar), kostnadsförslag och förslag till spåranordningar.

BANTEKNISKA UTREDNINGAR

Både de egentliga kommittéarkiven och motsvarigheterna till dessa inom SJ:s arkiv innehåller serier med bantekniska utredningar. Ett exempel är det stora material som bevarats efter 1918 års järnvägskommitté. Kommittén skulle utreda konsekvenserna av ett allmänt järnvägsförstatligande. Enskilda järnvägar från olika delar av landet granskades. En annan stor banteknisk utredning var 1943 års järnvägskommitté, vars huvudsyfte var att utreda frågan om att bredda smalspåriga järnvägar till normalspåriga.

ARKIV ▶ BANTEKNISKA UTREDNINGAR

Beträffande 1918 års och 1943 års järnvägskommittéer, se följande arkiv:

Järnvägskommittéer och kommissioner (allmän del) 1893–1947 | 1918 års järnvägskommitté

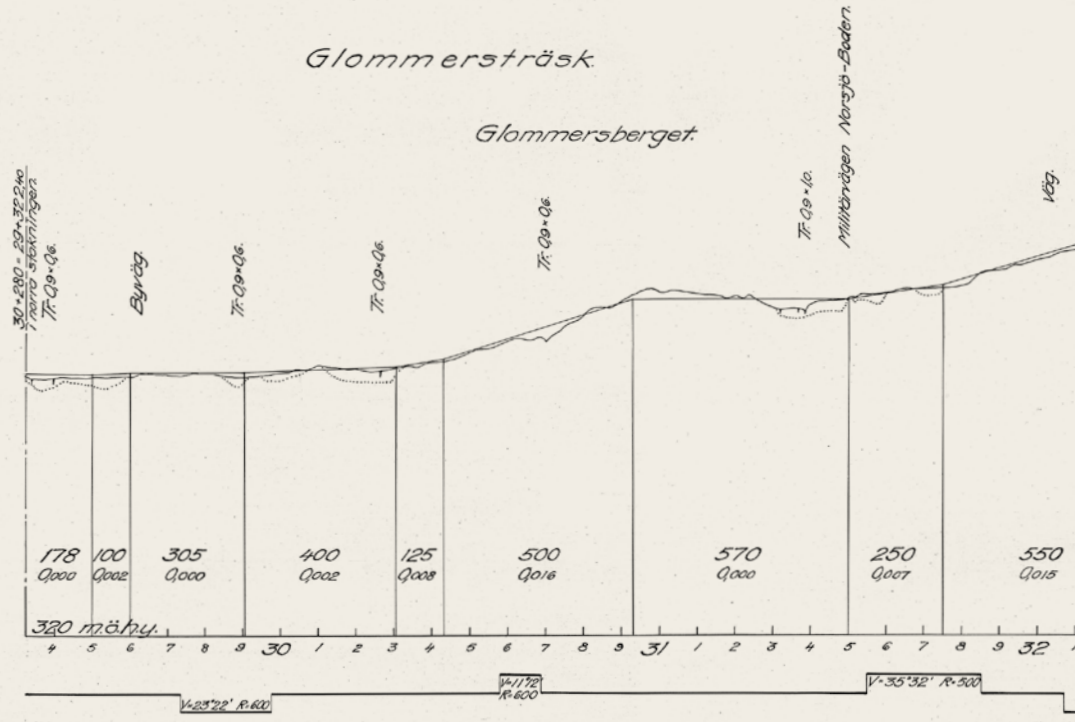
Några dokumenttyper som figurerar i de bantekniska utredningarna är:

- Expropriationskartor
- Banprofiler
- Tekniska uppgifter för järnvägsanläggningarna (spårvidd, rälsvikt, största stigning, ballastens krönbredd och liknande uppgifter)
- Dokumentation av broars bärförmåga
- Bangårdsritningar
- Beskrivning av stationer vid järnvägen med hänsyn till deras användbarhet för trafiken
- Överenskommelser, nyttjanderätter, uppsägningstider och markfrågor i samband med föreningsstationer

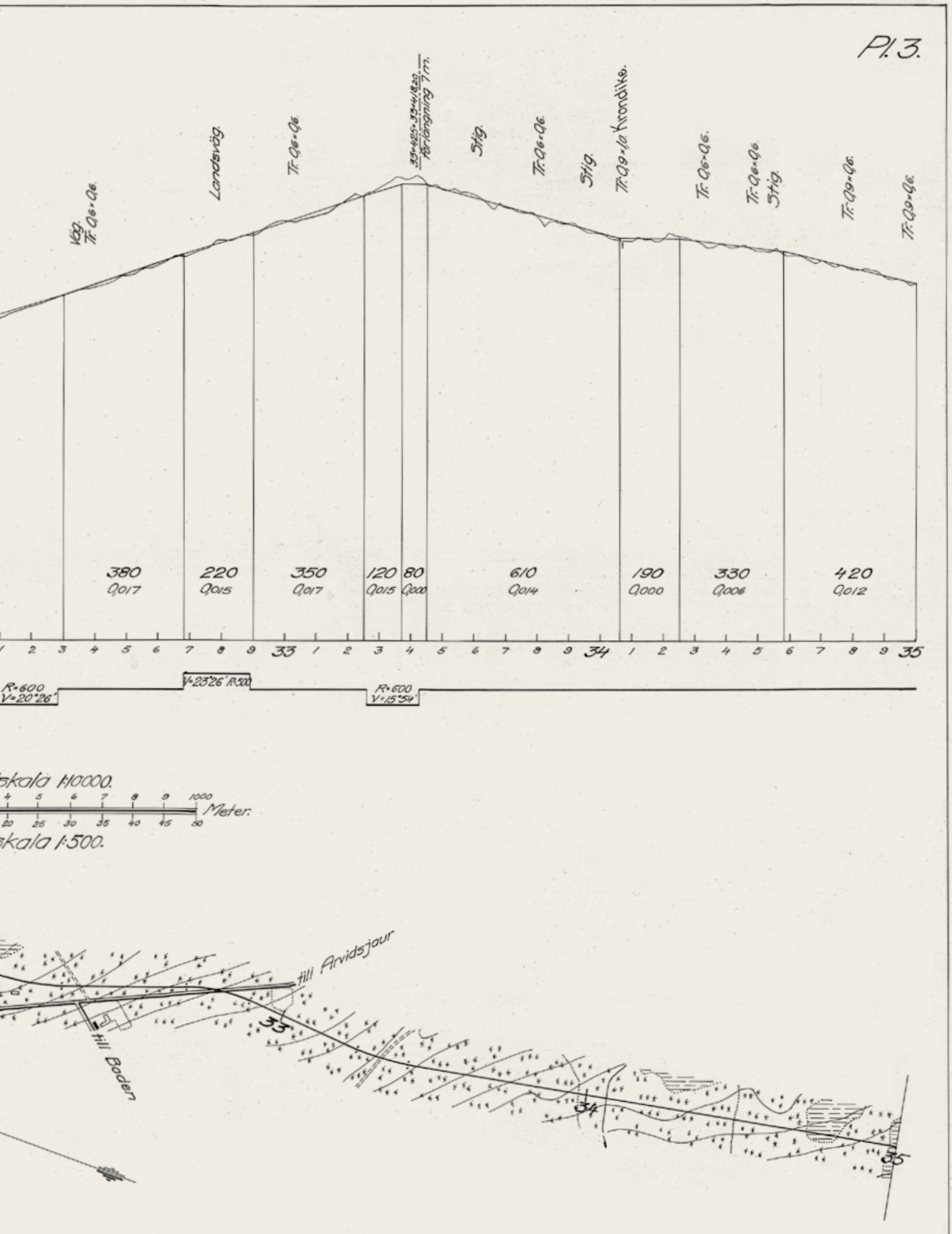
Jörn – Arvidsjaur.

Glommersträsklinjen.

1922.







Bandelsritning år 1922 över statsbanan Jörn–Arvidsjaur i närheten av Glommersträsk.

- Militära utredningar av järnvägsstationers läge och beskaffenhet
- Avtal

Järnvägskommittéer och kommissioner (allmän del) 1893–1947 | 1943 års järnvägskommitté

Angående ombyggnad av smalspår, bland annat breddning av det smalspåriga järnvägsnätet i Blekinge till normalspår.

Stationer och bangårdar

Vid järnvägarna har det funnits flera typer av trafikplatser – stationer (driftplatser), hållplatser, lastplatser samt kombinerade håll- och lastplatser. Stationerna klassindelades i enlighet med deras betydelse i trafikhänseende. SJ räknade även in ett fåtal enskilda järnvägars stationer som en del av den egna organisationen, nämligen sådana stationer som de statliga järnvägarna anslöt till. Klassindelningen av statsbanornas trafikplatser infördes 1898 och reviderades flera gånger av bland annat Drifttjänstbyrån. Sju klasser användes för statsbanornas stationer, där klass 1 användes för de största stationerna, klass 7 för de minsta. Stationsinspektör var föreståndare för en station av högre klass och stationsmästare för en station av lägre klass. Indelningen i stationsklasser var lönegrundande.

Spårsystem i form av bangårdar möjliggör trafik med tågmöten, rangering och uppställning av lok och vagnar. Det är vanligt att en bangård har dokumenterats vid flera tidpunkter genom bangårdsritningar. En sådan ritning är en spårplan där spår och växlar, byggnader, vatten- och koltagningsanläggningar och andra fasta installationer vid en viss station, hållplats eller annan trafikplats är utmärkta. Bangårdar har byggts om eller utvidgats i samband med att trafiken ökat. Även reducering av spåranordningarna har förekommit med borttagande av spår, växlar och säkerhetsanläggningar. Det har följaktligen framställts dokument som rör spårutbyggnader, spårreduceringar och andra typer av ombyggnader av bangårdar.

Bangårdsärenden administrerades genom åren av flera byråer. Åren 1908–1914 fanns en särskild byrå för bangårdsfrågor, Bangårdsbyrån. Tiden 1915–1932 var det istället Bangårdsavdelningen vid Byggnadsbyrån som hade hand om denna typ av frågor. När Bangårdsavdelningen upphörde vid slutet av 1932 övertogs dess ärenden av Byggnadsbyrån, och från och med 1938 var det Bantekniska byrån som ansvarade för bangårdsfrågor. Åren 1964–1988 var Banavdelningen ansvarig. Ärenden rörande bangårdar var en typ av infrastrukturfrågor som hanterades av Stab Ekonomi och finans med start 1988.

ARKIV ▶ STATIONER OCH BANGÅRDAR

Det finns mycket dokumentation om stationer, speciellt om bangårdar, i SJ:s arkiv. En del material härrör från tiden före eller efter en byrås verksamhetstid.

Bantekniska byrån/Banavdelningen (Bbr) 1855–1963

Ingående enhet:
– Banbyrån inom Banavdelningen 1898–1907.

Arkivet innehåller handlingar om bangårdar och om ändringar av spårsystem {E2:844}.

Bangårdsbyrån (Bgbr) 1908–1914

Protokoll 1908–1931 {A1}.
1908–1910: Bangårdsbyråns protokoll.
1911–1931: Byggnadsbyrån, Bangårdsavdelningens protokoll.

Byggnadsbyrån, bangårdsavdelningen (Bybrb) 1915–1932

Ingående enhet:
– Bangårdsavdelningen inom Byggnadsbyrån 1915–1932.
Frågor rörande om- och tillbyggnation av bangårdar.

För protokoll 1915–1931, se Bangårdsbyrån {A1}. Protokollen för Bangårdsavdelningen inom Byggnadsbyrån började föras redan 1911, trots att Bangårdsavdelningen formellt startade först 1915.

Diarium för stationer 1860–1932 {C1}, diarium för bangårdar från början av 1900-talet för ett tjugotal bangårdar i bland annat Göteborg och Östersund {C4}. Akter från och med 1908, även med enstaka äldre handlingar, ordnade efter järnvägsstationer {E1}.

Byggnadsbyrån, nybyggnadsavdelningen (Bybr) 1898–1940

För åren 1932–1937 kan information i bangårdsfrågor sökas i Byggnadsbyråns arkiv.

Bantekniska byrån/Banavdelningen (Bbr) 1855–1963

För perioden 1938–1963 återfinns ärenden rörande bangårdar i Bantekniska byråns arkiv.

Banavdelningen (Ba) 1963–1988

För åren 1964 till 1988 finns dokumentation i bangårdsfrågor i Banavdelningens arkiv.

Trafikbyrån (Tbr) 1908–1962

Om ett stort antal bangårdar och deras kapacitet, med ritningar över bangårdar {F2}.

Statens järnvägar (SJ) med föregångare, Övriga arkiv

1901 års bangårdskommitté 1901–1905

Statens järnvägar (SJ) med föregångare, Övriga arkiv

Stockholms bangårdar
Ingående enheter:
1. Stockholms bangårdsanordningar 1896–1906
2. Bangårdsanordningar i Stockholm 1902
3. Stockholms bangårdsombyggnader 1923–1930

Drifttjänstbyrån (Dbr) 1870–1962

Klassificering av stationer, trafikplatser, expeditionsställen och håll- och lastplatser 1945–1947 {F17}. Blanketter med uppgifter om säkerhetstjänst, person- och godstrafik, uppbörd, posttjänst med mera. Ett exempel är fastställandet av att Hestra station i sjätte distriktet tillhörde klass 5.

HITTA RITNINGAR ▸ STATIONER OCH BANGÅRDAR

Spårsystemen vid stationer och andra trafikplatser vid järnvägar finns återgivna på ritningar över bangårdar. Benämningar på sådana ritningar är bangårdsplaner, stationsplaner eller spårplaner. Översiktsplaner med utritade anslutna järnvägar ger en översiktlig bild av större bangårdar i sitt sammanhang. En hel stad med omgivningar kan finnas återgiven i liten skala. Ett exempel är en översiktsplan över Norrköping med spårsystemen återgivna och där anslutna järnvägar finns utritade. Av bangårdsritningar kan således framgå stadsplaner och gat- och vägnätsanläggningar, men även avstyckningar och markbyten.

Olika slags spår illustreras i bangårdsplaner, till exempel förbigångsspår, passagespår, utdragsspår, uppställningsspår och lastspår. Växlar och korsningsväxlar finns utritade, och i förekommande fall markeras vändskivor och andra speciella spåranordningar. Byggnader, lastkajer, vägar, parker och övriga anläggningar i anslutning till järnvägen återges grafiskt. I de fall bangårdar har byggts om, byggts ut eller fått reducerade spårsystem, kan det finnas flera bangårdsplaner för en och samma trafikplats. Dateringen av ritningarna är viktig för att kunna identifiera vilken

version av bangården det rör sig om. Det finns ritningar som innebär förslag till nya bangårdsanordningar där ett eller flera nya spår som har planerats att läggas finns inritade, vanligtvis med röd färg. Bangårdsritningarna har dock inte alltid realiserats genom spårbyggen – en del ritningar stannade kvar på planeringsstadiet.

Statens järnvägars ritningssamling Järnvägsmuséets leverans c. 1820–1950

Exempel: 0295:00007 Gävle-Dala järnväg. GDJ. Förslag till ombyggnad av centralbangård i Gävle.

Bantekniska byrån/Banavdelningen (Bbr) 1855–1963

I {E2} finns ritningar arkiverade inom ärenden. Ritningar förvaras hopvikta och inbundna. Flera register fungerar som sökingångar. Register för tiden 1890–1897 finns i {C1A} vol. 4–11, register 1898–1917 finns i {C2A} vol. 1–20. {C2B} vol.1–4 är ett register med utgångspunkt i person- och företagsnamn för tiden 1916–1963 och {C2B} vol. 5–13 är ett ortnamnsregister. Det finns även ett äldre register i och med {C1D}. Detta register används för att hitta utgående skrivelser som är klassificerade efter ort.

Statens järnvägars ritningssamling Bangårdar c. 1870–1960

Ett stort antal bangårdsritningar finns arkiverade i denna samling. De stationer vars bangårdar ritningarna avbildar är alfabetiskt ordnade från Abborrträsk (på linjen Jörn–Arvidsjaur) till Övertorneå station (på linjen Karungi–Övertorneå) och Överums station (utvidgning av spårområdet). Ritningarna delas in efter format (A0, A1, A2).

Under »Typritningar« finns ett mindre antal ritningar med återgivande av standardiserade spårsystem för bangårdar och med symboler för stationshus, lokstall och andra byggnader, vattentagningsställen och vägar.

Byggnadsbyrån, bangårdsavdelningen (Bybrb) 1915–1932

Genom {F1} finns en samling ritningar som härrör från utredningen av behovet av nya byggnader och anläggningar samt ny rullande materiel vid SJ för tioårsperioden 1918–1927. Det rör sig om ritningar över bangårdar med förslag till ombyggnad och utvidgning av stationer och anordnande av nya stationer och mötesplatser. Ritningar över bangårdar förekommer även som bilagor till registraturen {B2B}. Ritningarna, varav vissa är i stort format, är hopvikta och inbundna.

Banavdelningen (Ba) 1963–1988

Ritningar över bangårdar finns spridda bland mikrofilmade handlingar i {F1A} och ämnesordnade handlingar i {F1B} med början år 1964. Sökingång finns genom ett sakgruppsordnat ärendediarium i {C1A}. Många ritningar finns bilagda till ärenden rörande bangårdsombyggnader (sgr 348 enligt Sakgruppssystem 1962, sgr 5807 enligt Sakgruppssystem 1971).

Statens järnvägars ritningssamling Centralförvaltningen

Bland de ritningar över bangårdar som finns i denna samling kan nämnas ritning över smalspårsbangården vid Östra station i Norrköping.

Statens järnvägars ritningssamling Koncessionsritningar över enskilda järnvägar

Bangårdsritningar finns i regel bilagda bland koncessionsritningarna. Dessa bangårdsritningar var i allmänhet förslag till utförande av spåranordningar, och stämmer därför bara i vissa fall överens med hur bangårdarna gestaltades i realiteten.

Industri- och hamnspår

Ett stort antal järnvägsspår har funnits som förbundit industrier med järnvägsnätet. För att möjliggöra transporter av gods drogs järnvägsspår till sockerbruk, mejerier, järnbruk, pappersbruk, tegelbruk, sågverk och andra typer av industrier. Också till gruvor, grusgropar och liknande inrättningar byggdes järnvägsspår. Till en del mindre industrier har det räckt med ett enkelt stickspår, medan större industrier haft in- och utförsel av råvaror och produkter genom omfattande spårsystem.

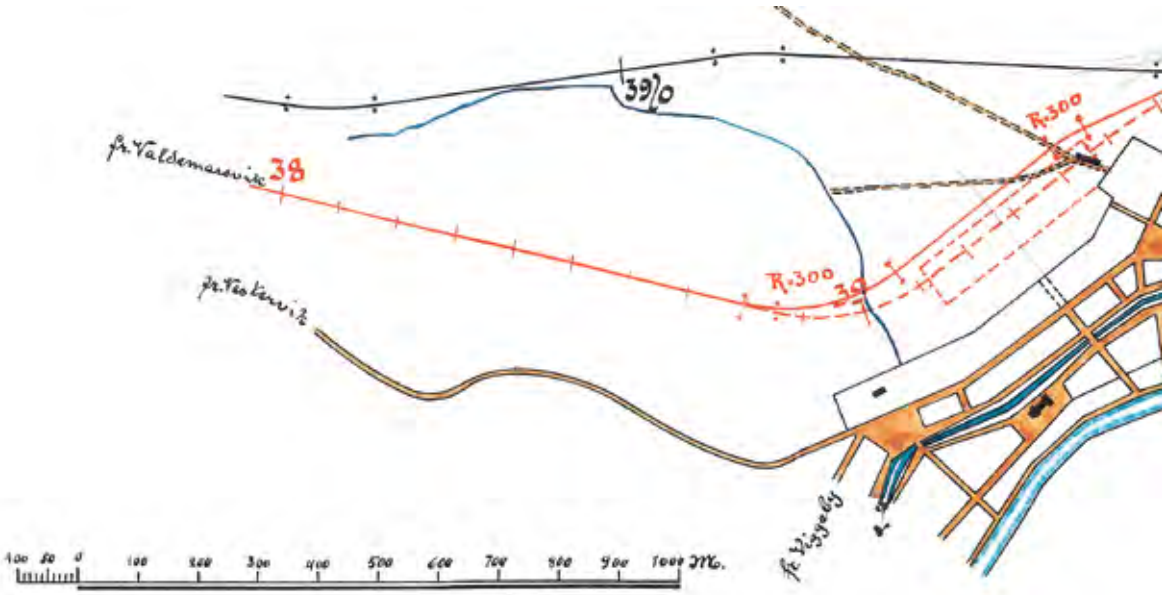
Många hamnar har haft järnvägsspår med anknytning till en närliggande järnvägsstation. Hamnspåren möjliggjorde in- och utförsel av gods till fartyg med lastmöjligheter. På flera orter, till exempel i Hästholmen och Insjön, har befordran av passagerare skett genom att personvagnar körts ned till en hamnstation för resandeutbyte med fartyg. Transport har också skett med gods- eller personvagnar till färjor. Sedan senare delen av 1900-talet har en stor del av godset transporterats i containrar.



Godstransport med SJ:s diesellok litt. T21 nr 109 i Hammarbyhamnen 1976.

HITTA RITNINGAR ▸ INDUSTRI- OCH HAMNSPÅR

Industrispår med anknytning till en viss station brukar finnas utritade på bangårdsplaner. Även industrispår med anknytning till mindre trafikplatser återfinns bland bangårdsritningar inom järnvägsarkiven. Det var vanligt att järnvägsspår drogs till hamnar, främst för transporter av gods till och från fartygen, men även för förflyttning av resande. Kartor med inritade hamnspår finns inom SJ:s ritningssamling, men även inom Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arkiv, Hamnbyrån. Till en del kartmaterial hör kartbeskrivningar, som består av kommentarer till kartorna. Ett exempel är den textinformation som ges angående uppskattad kostnad för järnvägsspår i samband med utvidgning och förbättring av en hamn. Foton förekommer i denna typ av handlingar, med avbildning av järnvägsspår och uppställda järnvägsfordon inom hamnområden.



Hamnspår vid Göta kanal i Söderköping i början av 1900-talet. Spåret utgick till att börja med från infarten till Söderköpings ursprungliga stationsområde (utritat på kartan), men fick senare en annan sträckning (utritad med orange färg) i samband med att stationen flyttades och linjen byggdes ut mot Valdemarsvik.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med föregångare | Hamnbyrån och dess distriktsarkiv m.fl. 1774–1956 | Huvudarkivet 1774–1956

Ritningar med järnvägsspår och enstaka foton från hamnar och andra anläggningar ingår i ärenden som rör hamnar, lastageplatser och bryggor {F1C}. Tidsperioden sträcker sig fram till 1940-talets slut. Liknande ärenden fram till 1955 finns i {F2B}.

Statens järnvägars ritningssamling Järnvägsmuséets leverans c. 1820–1950

Spårplaner över hamnar ingår i denna samling, till exempel förslag till utvidgning av Göteborgs hamn 1875.

Statens järnvägars ritningssamling Centralförvaltningen c. 1850–1930

Ett system med hamnspår återges till exempel på en karta över Norrköpings hamn 1934.



Statens järnvägars ritningssamling Bangårdar c. 1870–1960

Industri- och hamnspår finns utritade i samband med bangårdsplaner i detta ritningsarkiv.

Broar och korsningar

Där en järnväg har passerat vattendrag, diken och raviner har dessa hinder överbryggats med hjälp av järnvägstrummor, bankar och broar. På 1800-talet uppfördes många broar av sten med valv. Sådana broar användes främst söder om Stockholm. Som material till överbyggnader av broar användes också tidigt trä och järn. Fasta brospann med helsvetsade järnbalkar kom att användas allt mer. En speciell typ av järnvägsbroar som tidigt uppfördes var rörliga broar, järnvägsbron kunde vid behov öppnas för sjöfarten. Svängbroar byggdes bland annat över Göta kanal vid Norsholm.

Järnvägar har korsat vägar i skilda plan med vägbroar (viadukter) eller med vägportar. Även väg- och gångbroar har ingått i planeringen av järnvägar. Frågor som rör järnvägars korsande av vägar har behandlats av flera myndigheter. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hade ansvar för dessa frågor fram till 1967. Enligt en instruktion från 1935 skulle en vägingenjör vart tredje år besiktiga järnvägskorsningarna. Delegationen för korsningar



Inspektion av öppningsbar järnvägsbro med kontaktledning på 1930-talet.

järnväg–väg inrättades 1954. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hade huvudmannaskapet och delegationen räknades som en enhet under Vägbyrån inom denna myndighet. En av uppgifterna var att främja trafiksäkerheten vid plankorsningar. Representanter ingick från SJ och från Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. År 1969 övertogs verksamheten av Trafiksäkerhetsverket. Fram till 1982 var benämningen Plankorsningsdelegationen inom Trafiksäkerhetsverket. Vägverket genom Tekniska avdelningen hade ett verksamhetsansvar för järnvägsbroar vilket övertogs av Banverket 1988.

ARKIV ▶ BROAR OCH KORSNINGAR

Arkivmaterial om broar och korsningar finns i flera arkiv:

Bantekniska byrån/Banavdelningen (Bbr) 1855–1963

Statsbidrag för trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder {E2:845}.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med föregångare | Huvudarkivet 1883–1967

Tryckta cirkulärskrivelser {B3}, exempelvis »till samtliga distriktschefer angående kontroll af järnvägsbroar den 27 juni 1906« {B3:1}. Broinspektörens reseberättelser rörande järnvägsbroar {E4}.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med föregångare | Brobyråns/Konstruktionsbyråns arkiv 1931–1967

Ingående enheter:
1. Brobyrån 1931–1946
2. Konstruktionsbyrån 1947–1967

Främst ärenden angående broar och vägportar. En del ärenden rör broar över järnvägslinjer, andra ärenden rör järnvägsbroar och vägportar under järnvägar. Det finns flera diarier för inkomna ärenden, men inte några inkomna skrivelser. Sökingångar till arkivet ges genom flera kortsystem. Dokumentation av järnvägsbroar vid förstatligade enskilda järnvägar finns i {F2B}.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med föregångare | Vägbyrån 1923–1967 | Delegationen för korsningar järnväg-väg 1954–1969

Statens Vägverk Tekniska avdelningen, Huvudarkivet 1944–1996

Broar till enskilda järnvägar 1944–1988 {F3BB}. Även järnvägsbroar över andra järnvägar finns med. I ett komplicerat ärende planeras såväl en

vägbro (väg 62 mellan Karlstad och Munkfors) som en järnvägsbro (på linjen Nordmark–Klarälvens järnvägar) att korsa SJ:s linje och ett industrispår vid Deje {F3BB:14–15}. Innehåller tekniska handlingar, bland dem redovisning av hållfasthetsberäkningar och ritningar.

Beträffande enskilda järnvägsbolag, se exempelvis Nora Bergslags järnväg och TGOJ {F4A}. Dokumentation av korsningar järnväg–väg med kartor och ritningar. Angående ljus- och ljudsignalanläggningar. Korsning av industrispår med vatten- och avloppsledningar, korsning med telekabel, ledningskorsningsavtal.

Trafiksäkerhetsverket TSV Centralförvaltningen 1967–1992

Protokoll från delegationen järnväg/väg med handlingar 1969–1985 {A13}.

1916 års vägsäkerhetskommitté

Betänkande och förslag rörande åtgärder och bestämmelser för vinnande av säkerhet för trafiken å väg vid korsning med statens järnvägars spår i samma plan {B1:1}.

Utredningsmän för höjande av trafiksäkerheten vid korsningar mellan vägar samt järnvägar och vattenvägar m.m.

1931 YK 380.

Utredningen om fördelningen av kostnader för anordningar vid korsning mellan järnväg och ägoväg 1948

YK 1210.

Utredningen ang järnvägskorsningar 1948

YK 1029.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med föregångare | Järnvägsavdelningen 1883–1967 | Huvudarkivet 1883–1967

Statliga och enskilda järnvägars arbetsplaner för säkerhetsanordningar vid järnvägskorsningar {F7A}, bidrag till säkerhetsanordningar vid järnvägskorsningar {F7B}, av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beviljade bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid vissa järnvägskorsningar {F7C}. Övriga ämnesordnade handlingar {F8} med betänkande avgivet av 1948 års utredning rörande järnvägskorsningar {F8:9}.



Järnvägsbro vid Östra Vadbackens tunnel i Uddevalla, 1930-talet.

HITTA RITNINGAR ▸ JÄRNVÄGSBROAR

Ritningar över järnvägsbroar finns på flera håll i SJ:s arkiv. Den detaljerade konstruktionen av en järnvägsbro framgår av ritningar över brospann och andra brokonstruktioner, landfästen, elevationer, tvärsektioner och profiler. Ritningar finns även över viadukter, vägportar, kulvertar och trummor under järnvägsspår. Passage av järnvägar kunde ske genom persontunnlar och gångbroar. En gångbro fanns till exempel vid Nyköping Östra. Gångbron kom att ersättas av en gångtunnel under järnvägen. Enstaka ritningar över fäportar förekommer.

Statens järnvägars ritningssamling Broar och bilvägar 1870–1950c
Ritningar över järnvägsbroar, vägportar, gångbroar och gångtunnlar.

Statens järnvägars ritningssamling Koncessionsritningar över enskilda järnvägar

Ritningar över järnvägsbroar är i allmänhet bilagda bland koncessionsritningar för ett visst järnvägsprojekt.

Statens järnvägars ritningssamling Centralförvaltningen 1850c–1930c

Ett exempel är en ritning från 1870-talet över en järnvägsbro över Östra Klarälven vid Karlstad.

Statens järnvägars ritningssamling Järnvägsmuséets leverans 1820c–1950c

Här finns åtskilliga konstruktionsritningar över järnvägsbroar och brodetaljer. Ett exempel är en ritning över en järnvägsbro över Mieån i Karlshamn ca 1900.

Fastigheter och byggnader

Fastigheter spelar en stor roll för järnvägsväsendet eftersom det behövs mark dels för banan, dels genom byggnader och andra fasta anläggningar. Vid järnvägarna har karaktäristiska byggnader uppförts, däribland stationshus, godsmagasin, lokstallar, rälsbussgarage, förrådsbodar, ställverksbyggnader och vattentorn. Ritningar till de statliga järnvägarnas byggnader framställdes av ritare som ingick i SJ:s organisation. Från och med 1855 fanns ett arkitektkontor som höll till i Göteborg. 1863 blev Arkitektkontoret gemensamt för Byggnads- och Trafikstyrelsen. Vid 1900-talets början upprättade Arkitektkontoret skisser, ritningar, kostnadsberäkningar, byggnadsföreskrifter och liknande handlingar. Ritningar framställdes av byggnaders exteriörer, men även av interiörer, till exempel över väntsalar och biljettkontor.

Kontoret anskaffade material till byggnader, bland annat järnbalkar, smidesarbeten, plåt, takpapp, dörr- och fönsterbeslag, tapeter, kaminer och möbler till väntrum.

År 1908 underställdes Arkitektkontoret, eller Arkitektavdelningen, Banbyrån. Det var arkitekternas uppgift att framställa ritningar samt material- och entreprenadförslag till nya husbyggnader. Ritningar skulle även framställas vid förändringar av befintliga byggnader. Arkitekterna skulle vårda ritningarna och andra handlingar vid Arkitektkontoret. Vid Arkitektkontoret var, förutom arkitekter, flera ritare anställda. Husbyggnadsärenden handlades fram till 1897 av Banavdelningen, därefter av Banbyrån (först inom ramen för Banavdelningen). Banbyrån var tiden 1908–1914



Vid många stationer uppfördes bostäder för anställda. Boställshus i Älvsjö för stationsinspektor och förste stationsskrivare ca 1930.

uppdelad i en allmän avdelning och en husbyggnadsavdelning. Perioden 1932–1963 administrerade Bantekniska byrån husbyggnadsärenden.

Arkitektkontoret leddes till en början av Adolf Wilhelm Edelsvärd som 1855–1895 var chefsarkitekt vid Statens järnvägsbyggnader. Han efterträddes av Folke Zettervall (1895–1931). Befattningen som arkitekt vid SJ hölls vakant 1931–1948. Under denna tid arbetade Birger Jonson som Järnvägsstyrelsens konsulterande arkitekt och från 1932 som föreståndare för Husbyggnadsavdelningen vid Bantekniska byrån. Han anställdes därefter som ordinarie chefsarkitekt. Karl-Axel Bladh var arkitekt 1956–1986.

För stationshus, banvaktsstugor och personalbostäder gjordes ritningar över standardkonstruktioner – typritningar. En anledning till att använda

typritningar var att järnvägsbyggnader ofta uppfördes på ställen där det inte tidigare fanns bebyggelse. Behovet av att anpassa de nya husen till miljön minskade därmed. Stationshus som byggdes med förebild i typritningar kunde ändå modifieras för att anpassas till miljön och till de material som fanns att tillgå.

En del av järnvägspersonalen med familj har bott i stationshus, medan andra bott i separata personalbostäder. Statsbanepersonalen åtnjöt i stor utsträckning personalbostad fram till 1920. SJ anskaffade under årens lopp ett betydande antal bostäder, dels enfamiljshus, dels flerbostadshus. Stugor uppfördes för banvakter och banmästare längs järnvägslinjerna. Stationsföreståndarna fick som regel bostad i stationshusen. SJ:s pensionsinrättning hade en betydande byggnadsverksamhet och bidrog till att flera stora bostadshus för SJ:s personal uppfördes i bland annat Stockholm, Göteborg och Norrköping. Finansiering av personalbostäder skedde med hjälp av Statens järnvägars änke- och pupillkassa. Behovet av personalbostäder utreddes genom 1911 års byggnadskommission. Detta var en intern utredning inom SJ som avgav ett yttrande i frågan om hur billigare bostadshus skulle kunna byggas för personal vid SJ. Till förslaget bifogades ritningar till en rad nykonstruktioner av flerfamiljshus och andra bostadshus.

Under 1930-talet expanderade husbyggnadsverksamheten vid SJ kraftigt, till följd av att statsbanenätet utökades och att nya typer av uppdrag tillkom, till exempel byggande av garage för SJ:s biltrafik. Husbyggnadsavdelningen vid Bantekniska byrån var ansvarig för att ge underlag till byggande av personalbostäder och förläggningar. Avdelningen utredde behovet av enstaka rum och lägenheter för personal.

Under perioden 1964–1987 var Arkitektsektionen en enhet under Banavdelningen. Dokument upprättades inom regionala husbyggnadsprojekt genom distriktsexpeditionerna inom bandistrikten och genom den centrala Arkitektsektionen, Husbyggnad och Geotekniska kontoret inom Banavdelningen. Under åren 1988–2000 hade Fastighetsdivisionen hand om att uppföra, förvalta och avveckla byggnader. Det fanns en indelning i fastighetsregioner, och Fastighetsdivisionen ansvarade under 1990-talet för ett Fastighets- och byggnadsregister. Tanken var att systemet skulle innehålla uppgifter om samtliga objekt som administrerades av Fastighetsdivisionen. Man skapade tabeller med data om objekten, vilka till stor del var byggnader av olika typer. Information lagrades om ägarkod och förvaltningskod, kontor, stationsverksamhet och godshantering. Andra kategorier rörde markanvändning av olika slag, till exempel mark till upplag, grustäkter och parkeringar.

Ett stort antal järnvägsbyggnader finns dokumenterade genom Statens järnvägars ritningssamling. Bygghandlingar finns även i Banavdelningens arkiv från 1963 och framåt. En omfattande dokumentation finns om stationshus som har genomgått flera ombyggnader för att passa de nya behov som uppstod genom ökad resandetillströmning och nya godskunder.

Arkitektkontoret 1896–1906

Kopieböcker med mycket ömtåligt papper: arbetsbeskrivningar, snickeriuppgifter, kostnadsförslag för byggnader, PM angående målning av byggnader, avlöningslistor för Arkitektkontoret.

Statens järnvägars ritningssamling Stationsbyggnader 1860–1970

Bantekniska byrån/Banavdelningen (Bbr) 1855–1963

Ingående enheter:
1. Banavdelningen 1863 –1897
2. Banbyrån 1898–1907 (byrå inom Banavdelningen)
3. Banbyrån 1908–1932 (självständig byrå)
4. Bantekniska byrån 1932–1963

Ortregister med kronologiska förteckningar 1870–1918 {C1D}. Husbyggnadsärenden registrerade efter ort, till exempel ett par ärenden angående husbyggnader i Abisko, uppförande av ett lokstall för två lok och uppförande av skolhus. För åren 1916–1963 finns ett kortregister {C2B} där sökning kan ske på stationsnamn. Det finns även generella kategorier som »banvaktsstugor« och »stationshus«. Handlingarna, som för tidigare år har bevarats i begränsad utsträckning, påträffas bland diarieförda inkomna handlingar i {E2}.

Byggnadsbyrån, nybyggnadsavdelningen (Bybr) 1898–1940

Ärenden rörande uppföranden av hus i {E1}. Ritningar finns och ibland även byggnadsbeskrivningar. Exempel: ett ärende från 1916 angående stationshus och boställshus i Haparanda {E1:195}. I ärendet (Dnr 188) har bevarats korrespondens, ritningar och byggnadsbeskrivning. Sökregister i {C1B} och {C1C}.

Statens järnvägar (SJ) med föregångare, Övriga arkiv

De statliga järnvägsbolagen 1938–1940

Avtal (även av äldre datum) angående övertagande av bostäder, bland

annat avtal mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen och Direktionen för statens järnvägstrafiks pensionsinrättning 1913 {F1:1}.

Banavdelningen (Ba) 1963–1988

Alfabetiskt ordnade husbyggnadsärenden: akter med korrespondens, föreskrifter och byggnadsbeskrivningar för nybyggnader, även markbeskrivningar, PM och ritningar. Administrativa föreskrifter och entreprenadföreskrifter {F5}. Anbud, upphandlingar, kontrakt och avtal avseende byggnation i Stockholmsområdet 1984–1987 {F8}.

Fastighetsdivisionen. Divisionskontoret 1988–2000

Fastighets- och byggnadsregistret, FOB, är integrerat i detta arkiv.

Personalboende

Bantekniska byrån/Banavdelningen (Bbr) 1855–1963

Utredning angående uppförande av boställshus vid Statens järnvägar av 1911 års byggnadskommission {F2}. Med ritningar av banvaktsstugor, banmästarstugor, betjäningshus och flerfamiljshus.

Kanslibyrån (Kbr) 1908–1962

Uppgifter om bostadsort för SJ-anställda 1928–1954 {D5}.

Socialstyrelsen 5:e byråns arkiv 1913–1961

Bostadsförhållanden för järnvägstjänstemännen 1924 {H2BD}. Blanketter med uppgift om storlek på bostad, hyra, antal boende, bostadsinnehavares befattning. Länsvis för enskilda järnvägar.

Slipersfaktoriet i Piteå

Uppgifter om de avgifter arbetare betalat för att bo i bostadsbaracker 1919–1932 {D1}.

Järnvägskommittéer och kommissioner (Del 1) (tjänstgöring, löner, personal m.m.) 1899–1948

1915 års Egnahemsfrågeutredning angående uppförande av radhus och villor för tjänstemän vid SJ.

HITTA RITNINGAR ▸ FASTIGHETER OCH BYGGNADER

Ritningar på stationsbyggnader och banvaktsstugor bildar ett ofta efterfrågat material inom järnvägsarkiven. Det finns också stora mängder

ritningar över ställverk, expeditionshus, tåghallar, plattformstak, bodar, skjul och andra järnvägsbyggnader. Ibland finns flera ritningar med olika datering för en och samma byggnad, vilket kan spegla om- och tillbyggnader. En del ritningar rör fasaden och andra aspekter av exteriören. Planritningar däremot visar byggnaden ovanifrån med rumsindelning som exempelvis kan återge väntsal och rum för resgods. Dörrar, fönster, trappor och skorstenar brukar framgå. Det finns också ritningar över inredningsdetaljer.

Statens järnvägars ritningssamling Centralförvaltningen 1850c–1930c

Exempel: Förslag till tillbyggnad av verkstads- och lokalbyggnad i Norrköping, plan-, sektions- och fasadritning. Väntsalsinredningar år 1937 med detaljritningar över väntsoffa, postfack och ram till expeditionsluckor.

Bantekniska byrån/Banavdelningen (Bbr) 1855–1963

Till en del ärenden finns bilagda ritningar över byggnader. Alfabetiskt ordnade registerkort i {C2B}, handlingar i {E2}.

Statens järnvägars ritningssamling Stationsbyggnader 1860–1970

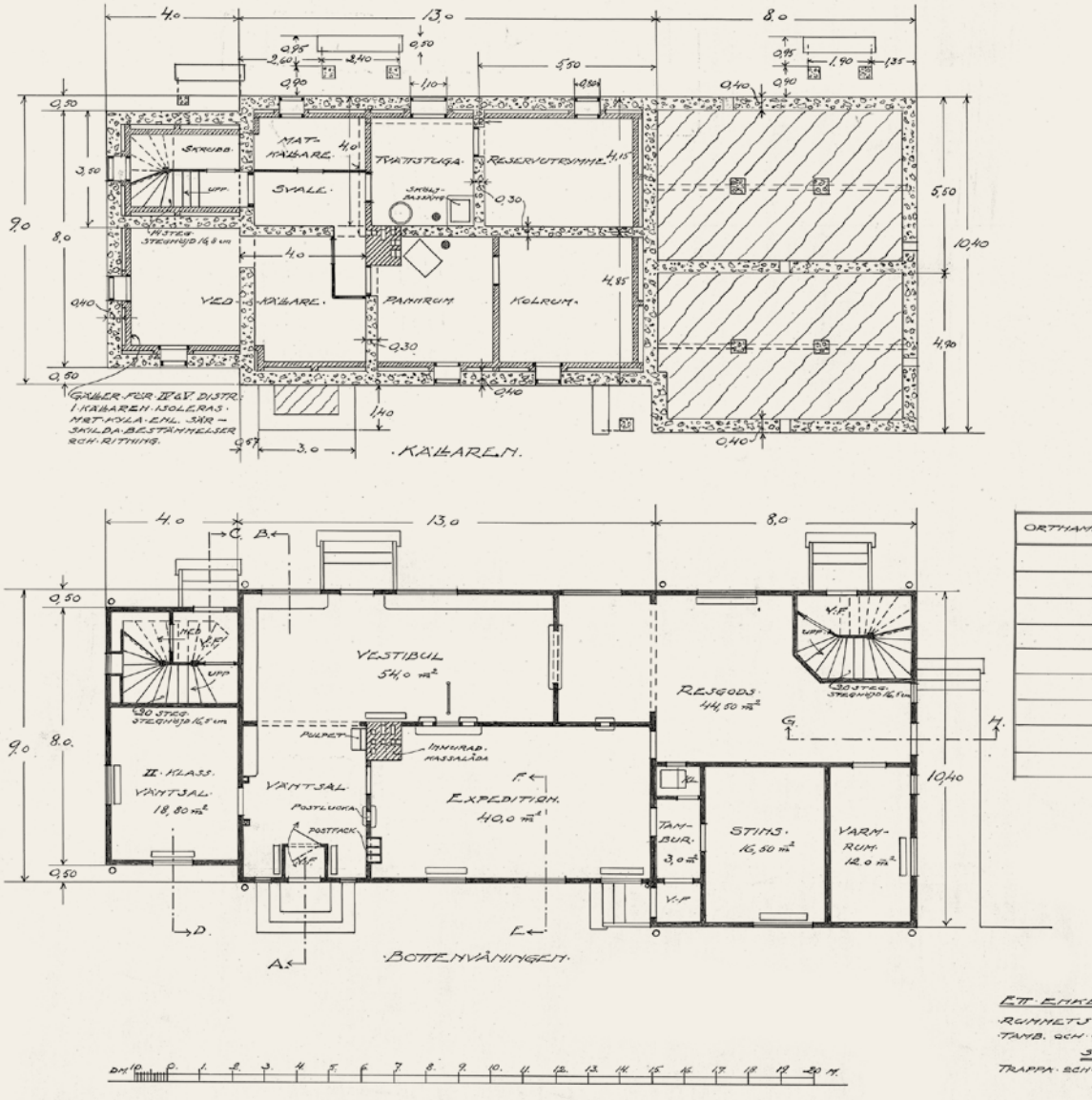
Ritningar till stationshus, godsmagasin, förrådshus och andra järnvägsbyggnader ordnade efter stationsnamn, i vissa fall ordnade efter järnvägs namn eller bandels namn.

Statens järnvägars ritningssamling Stationsbyggnader 1860–1970

Förutom ritningar över stationsbyggnader ordnade efter ort, namn på enskild järnväg eller bandel, innehåller detta arkiv även ritningar över standardiserade byggnader. Typritningar var avsedda att användas för uppförandet av likartade byggnader på flera orter. Sådana ritningar finns upptagna i särskilda register. Ritningar till byggnader av en viss typ på bestämda orter finns arkiverade inom en topografiskt ordnad huvudserie. Orterna är uppställda i alfabetisk ordning. Förutom den topografiskt ordnade serien finns det en mindre serie som innehåller typritningar ordnade efter kategorier av byggnader. Det förekommer även att typritningar kan återfinnas på ort inom den topografiskt ordnade serien.

Statens järnvägars ritningssamling Maskinritningar 1860–1970

En del äldre ritningar över järnvägsbyggnader finns. Ritningar över verkstäder och lokstall finns även arkiverade bland SJ:s senare maskinritningar.



Standardiserade ritningar till järnvägsbyggnader kunde användas för flera byggnadsprojekt inom landet, med mindre ändringar av ritningen. Typritning över utvecklingsbart stationshus 1918.

TILLHÖRANDE DETALJRITN.		
N:R	INNEHÅLL.	ANM.

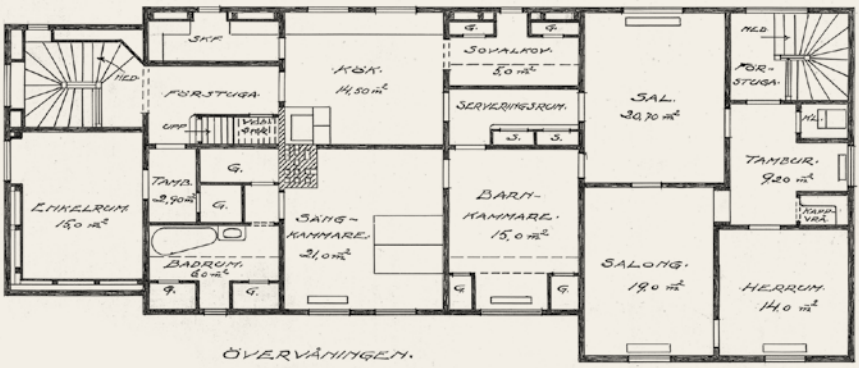


GAVEL.



GAVEL.

VÅN.	UTHUS N:R	BESÅL.	BESÅR.	SMÅNE RIKER.



ÖVERVÅNINGEN.

ENKELRUM:
- YTA ---- 15,0 m²
- GRB. ---- 4,0 "
- SUMMA ---- 19,0 m²
- FÖRSTUGA ---- 3,80 m²

1. LÄGENHET OM 5 RUM OCH KÖK.
- RUMMENS YTA ---- 89,70 m²
- KÖKETS " ---- 14,50 "
- ALKOV, SKÄF, GRB, BADRUM, SERVERINGS-RUM, SKÅP, KLOSETT OCH TAMBUR ---- 34,0 "
- SUMMA ---- 138,20 m²
- TRAPPOR OCH FÖRSTUGOR ---- 23,50 m²

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN
BANBYRÅN
ARKITEKTAVDELNINGEN
DEN 18/10 1918. LÅDAN 111 c 2
LITT E. N:R 6730

BILDKOPIA 1-263427/1

Organisationsavdelningens ritningar, som utgör en underavdelning till maskinritningarna, innehåller bland annat ritningsunderlag till skötselhallar och till lokstall.

Statens järnvägars ritningssamling Bangårdar 1870c–1960c

Planritningar över byggnader finns inritade på bangårdsritningarna, men inte systematiskt.

Banavdelningen (Ba) 1963–1988

Enstaka byggnadsritningar finns bland mikrofilmade handlingar i {F1A} och sakgruppsordnade handlingar i {F1B}. Register finns i {C1A}. Byggnadsritningar på till exempel stationshus finns också bland arkitektärenden i {F5}.

Statens järnvägars ritningssamling Koncessionsritningar över enskilda järnvägar

Bland koncessionsritningarna finns ritningar över järnvägsbyggnader sporadiskt bilagda. Sökning sker med hjälp av koncessionsnummer.

Statens järnvägars ritningssamling Maskinverkstaden i Åmål

Ritningar på lokstall och annan materiel (förutom fordon) för Bergslagernas järnvägsaktiebolag/ Trafikförvaltningen Göteborg-Dalarna-Gävle {J1D}.

Vad beträffar enskilda järnvägar kan strödda ritningar sökas inom respektive arkiv i handlingar rörande tillkomst och utveckling {F1}.

ÖVERLÅTELSE AV MARK

För att en statlig järnväg skulle kunna byggas krävdes att äganderätten till de markavsnitt som järnvägen passerade antingen inehades av staten sedan tidigare eller att staten tog över äganderätten. För en given bansträcka kunde det röra sig om ett stort antal fastigheter. Inte sällan har överlåtelserna skett frivilligt. En köpesumma kunde avtalas, men kommuner och enskilda kunde också skänka mark till staten, eventuellt mot löfte om att banan drogs över deras egendom.

Ifall markägaren inte samtyckte till försäljning tillämpades expropriation. Expropriationsrätten fastställdes ursprungligen genom en förordning 1866, och medförde att staten övertog rätten till den mark som hörde samman med en planerad järnvägslinje. En av Kungl. Maj:t utsedd expropriationslantmätare mätte upp jordområden och upprättade expropriationskartor för en viss bansträckning. Ifall inte en frivillig överenskommelse

om värdet kunde träffas, värderade en expropriationsnämnd marken. Ett äganderättsavtal upprättades i samband med överlåtelsen av mark. Även för enskilda järnvägar finns äganderättshandlingar bevarade.

Inom Banbyrån tillkom 1913 en provisorisk äganderättsavdelning vilken övergick till att vara en etablerad organisatorisk enhet 1916. Den hanterade förvärv, byte och försäljning av mark. Avdelningen ansvarade för lantmäteriförrättningar. Bantekniska byrån tog över administrationen av äganderättsärenden 1932 och med början 1963 utreddes äganderättsfrågor av Banavdelningen. År 1988 tog Fastighetsdivisionen över denna verksamhet.

Äganderättsutredningar utfördes av 1918 års järnvägskommitté som ett led i arbetet med att utreda ett eventuellt förstatligande av de enskilda järnvägarna. Denna kommitté behandlade frågan om statlig inlösen av enskilda järnvägar, bland annat Varberg–Borås järnväg.

Den mark som en järnväg går över brukar härröra från flera, inte sällan ett stort antal, markägare. När en järnväg skulle byggas behövde mark lösas in från enskilda, från kommuner, från staten eller från andra markägare genom frivilliga överenskommelser eller genom expropriation. I SJ-arkiven finns information om de markägare som fått lämna ifrån sig mark till det järnvägsbolag som byggt en järnväg. Gränsen mellan det arkivmaterial som rör enskilda och statliga järnvägar är inte alltid klar. Ett expropriationsförfarande kunde även krävas vid röjning av skog före elektrifiering av en järnväg, till exempel vid de röjningsarbeten som föregick elektrifieringen av Skövde–Karlsborg järnväg.

ARKIV ▸ ÖVERLÅTELSE AV MARK

De dokumenttyper som upprättats i samband med överlåtelse av mark för järnvägsbyggnadsändamål innefattar expropriationshandlingar, förteckningar över markområden och markägare, beskrivningar av ägor, köpebrev, gåvobrev, gravationsbevis och optioner.

Det finns expropriationshandlingar efter enskilda järnvägar som inte har förstatligats, efter enskilda järnvägar som har förstatligats och efter statliga järnvägar. SJ hade egna äganderättsarkiv med expropriationshandlingar, både regionalt och centralt. Akter med äganderättshandlingar, till exempel expropriationskartor, som förvarades regionalt ingick i »skuggarkiv« till motsvarigheter i SJ:s centralarkiv. Expropriationshandlingar för statliga järnvägar förvarades även bland diarieförda handlingar på flera håll inom de bantekniska arkiven. Mer eller mindre likartade exemplar av äganderättshandlingar för en enskild järnväg kan finnas arkiverade på flera sätt hos Riksarkivet:

Exemplar 1: Lantmäteriets exemplar som härrör från Lantmäterimyndigheterna.
Exemplar 2: Rådhusrättens exemplar (inskrivningsärende), äganderättshandlingar som lämnades in till rådhusrätten.
Exemplar 3: Ett exemplar inom SJ:s äganderättsarkiv, vilket innebär det enskilda järnvägsbolagets exemplar som övergått i SJ:s ägo vid förstatligandet.

Ytterligare ofullständigt material kan finnas arkiverat. Det rör sig om det enskilda järnvägsbolagets egna exemplar av expropriationshandlingarna. I de fall där den enskilda järnvägen förstatligades, överfördes kartmaterialet till SJ:s äganderättsarkiv och kan återfinnas där. Kompletterande, ofullständigt, arkivmaterial kan dock finnas kvar i arkivet för den förstatligade enskilda järnvägen. I de fall den enskilda järnvägen inte förstatligades kan däremot mer kompletta handlingar återfinnas i arkivet efter järnvägen ifråga.

De enskilda järnvägarnas inskrivningsärenden handlades inom rådhusrätter. Inskrivningsärenden rörande enskilda järnvägar handlades fram till 1971 av rådhusrätterna i Stockholm, Jönköping och Kristianstad, därefter endast av inskrivningsenheten vid Stockholms tingsrätt. Vid ansökningar i dessa inskrivningsärenden bifogades ofta ett omfattande material bestående av kartor, kartbeskrivningar, köpekontrakt, protokollsutdrag och stadgar. Större delen av dessa handlingar består av en kartsamling innehållande kartor från 1860-talet till 1960-talet. Antalet kartor uppgår till ca 3 600, och de härrör från samtliga tre rådhusrätters inskrivningsenheter. De enskilda järnvägsbolagen bör ha ägt ett exemplar av äganderättshandlingar. I de arkiv som bevarats efter enskilda järnvägsbolag kan man därför ibland finna expropriationshandlingar.

I de fall en enskild järnväg blivit förstatligad förvaras äganderättshandlingar ofta på två ställen, dels i SJ:s äganderättsarkiv, dels i Rådhusrättens arkiv. En del handlingar kan också ha blivit kvar i det enskilda järnvägsbolagets arkiv.

Statens järnvägar (SJ) med föregångare, Övriga arkiv

Järnvägskommittéer och kommissioner (allmän del) 1893–1947

1918 års järnvägskommitté

Bantekniska utredningar i {F2A}, {F2B} och {F2C}. Exempel är utredningsmaterial avseende Härnösand–Sollefteå järnväg bestående av kortfattad beskrivning, karta, bangårdsplaner, tekniska uppgifter om

järnvägsanläggningarna, spåröverbyggnadens bärförmåga och annan information {F2C}.

Bantekniska byrån/Banavdelningen (Bbr) 1855–1963

Bantekniska byrån/Banavdelningen (Bbr) 1855–1963

Äganderättshandingar finns inom inkomna handlingar 1899–1963 {E2}. Expropriationsavtal förekommer, exempelvis i ett ärende angående röjningsarbeten inför elektrifieringen av linjen Skövde–Karlsborg. Äganderättsliga handlingar för både statliga och enskilda järnvägar {F14}, för tiden 1857–1943 avseende ett urval järnvägsbolag, bland dem Borås–Alvesta och Mönsterås–Alsterbro.

Rättsavdelningen (Ra) 1893–1963

Rättegångshandlingar angående markförvärv {F1}.

Byggnadsbyrån, nybyggnadsavdelningen (Bybr) 1898–1940

I samband med upprättandet av arbetsplaner för bandelar framställdes dokument med relevans för expropriationsförfarandet {F3A}–{F3N}.

1918 års järnvägskommitté

Juridiska utredningar av äganderätt från flera järnvägsbolag, med handskrivna koncept {F6}.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med föregångare | Järnvägsavdelningen 1883–1967 | Huvudarkivet 1883–1967

Avstyckningsärenden och koncessionsvis ordnade markärenden {F5}.

Järnvägshandlingar vid Stockholms Rådhusrätt/Tingsrätt/Inskrivningsenheten Stockholms Tingsrätt 1860–1994

De järnvägar som registrerats är numrerade i en svit. Numreringen korresponderar inte med koncessionsnumren. Järnvägsakter finns med sammandrag över ägor som har exproprierats, gravationsbevis, köpekontrakt, lagfartshandlingar, protokollsutdrag och aktprotokoll med dokumentförteckningar {F2}.

Ett exemplar av expropriationshandlingar för enskilda järnvägsprojekt finns i allmänhet bevarat genom renovationshandlingar i arkivet från Stockholms rådhusrätt. Inskrivningsärenden med bilagematerial bestående av cirka 3 600 expropriationskartor och andra äganderättskartor för enskilda järnvägar och ett fåtal statliga {F5A}. Tid ca 1860–1960.

Kartbeskrivningar finns med ägobeskrivningar och utdrag ur domböcker {F5B}.

Expropriationskartor finns bevarade inom Lantmäterimyndigheternas arkiv. Originalkartorna förvaras hos Riksarkivet i Härnösand. Åtskilliga expropriationskartor finns inskannade och tillgängliga genom Lantmäteriet. Kartorna har vanligtvis lagts till expropriationsakten och kan alltså återfinnas i respektive akt. För att hitta en karta som hör till en expropriationsakt kan man behöva ha tillgång till uppgifter om det län och den socken där fastigheten var belägen. Det finns särskilda register för järnvägsakterna som kan underlätta återsökning.

Fastighetsdivisionen. Divisionskontoret 1988–2000

Det centrala äganderättsarkivet från SJ är en rik källa till såväl äldre som nyare uppgifter angående äganderätt för järnvägar som varit statliga från början och enskilda järnvägar som förstatligats. Tidsgränsen 1988 för arkivet gäller inte för äganderättshandlingarna, vilka finns arkiverade för både enskilda och statliga järnvägar. En stor mängd expropriationsakter, avtal och andra äganderättshandlingar från 1800- och 1900-talet förvaras i samlingen. Dokumenten belyser hur SJ köpt mark av privatpersoner, kommuner och andra markägare. Akter med avtal och andra äganderättshandlingar finns i {F2A}, äganderättshandlingar finns i {F2B}. En del kartor finns i akterna, men många kartor förvaras separat. Sökning sker alfabetiskt på en järnvägssträckas namn med hjälp av ett register. En fastighet som efterfrågas söks inom den samlade fastighetsdokumentationen för den järnvägslinje där fastigheten låg, och ett ärendenummer kan därmed tas fram. Det finns också ett ortsregister i kortlådor.

Några typiska handlingstyper i expropriationsakter är:

- Kungl. Maj:ts resolutioner angående en järnvägs anläggning i orter längs järnvägens sträckning.
- Beskrivning i anslutning till expropriationskartan med angivande av ägor och deras areal. Data ges angående fastigheters namn och ägare, jordregisternummer, areal och pris.
- Köpebrev
- Domboksutdrag
- Ritningar
- Lagfartsprotokoll

Statens järnvägars ritningssamling Avställda äganderättskartor

Äganderättshandlingar till statliga järnvägar finns också i distriktsarki-

ven. Ofta är sådana handlingar dubbleringar av äganderättshandlingar som SJ har förvarat centralt.

Statens järnvägar. 11 bansektionen (Nässjö) med föregångare
Äganderättshandlingar 1862–1964 {F3}.

Mekaniska och elektriska säkerhetsanordningar

För att reglera tågtrafiken har signalering använts, dels genom flaggor, lyktor och andra redskap, dels genom fasta installationer. Även signalanläggningar vid vägkorsningar har hört till järnvägsbolagens ansvar. Tågtrafiken har i grunden reglerats med stoppsignaler respektive körsignaler. Till att börja med användes mekaniska signaler som skivsignaler och semaforer. Dessa placerades vid sidan av spåren, bland annat vid in- och utfarter till stationer. Växlar och signaler inom stationsområden kom att manövreras med vevar och andra mekanismer från ställverk. Fotogenlampor användes för visning av signalernas läge i mörker. Järnvägarna drog tidigt nytta av elektricitet. Vid signalering användes elektriskt alstrat ljud och ljussignaler vilka ersatte de mekaniska signalerna för att reglera tågtrafiken. Till regleringen av tågvägen med växlar användes elektriska motorer och elektriska ställverk (reläställverk).

För att öka säkerheten i trafiken mellan två stationer började statsjärnvägen vid mitten av 1800-talet att använda tåganmälan per telegraf, från 1920-talet per telefon. På så sätt kunde man förebygga att två tåg befann sig samtidigt på samma spår eller stationssträcka. Linjeblockering gav ytterligare säkerhet. Detta innebär att den spårsträcka där ett tåg befinner sig, en blocksträcka, spärras manuellt för andra tåg. Snart infördes en automatisk motsvarighet i och med automatisk linjeblockering. Ifall den automatiska linjeblockeringen kan styras från en centralt belägen plats (fjärrställverk) regleras fordonsrörelserna genom fjärrblockering. Denna typ av säkerhetslösning infördes på enkelspåriga linjer med hög trafiktäthet. Den första SJ-sträckan med fjärrblockering var linjen Ånge–Bräcke 1955. Fjärrblockering på dubbelspåriga huvudlinjer började också användas på 1950-talet.

Bestämmelser om säkerhet och signalering publicerades i tjänstgöringsreglementena. Signal- och säkerhetsfrågorna lyftes 1906 ur tjänstgöringsreglementet och blev till en särskild signal- och säkerhetsordning. Bestämmelserna infördes i »Säkerhets- och signalordning«. Publikationen betitlades »Säkerhetsordning« från och med 1924.

Banbyrån respektive Bantekniska byrån ansvarade för signal- och sä-



Fjärrstyrd manövrering av tågväg från panel med ställare i elektriskt ställverk vid utbildning i Halmstad 1962. På väggen en illuminerad spårplan över stationsområdet.

kerhetsanläggningar fram till 1963. Tiden före 1938, då Signalavdelningen inom Bantekniska byrån bildades, fanns det inte någon byrå vid SJ speciellt för frågor som rörde signaler och signalering. 1898–1907 handhades en del signalärenden av Kontoret för elektrisk järnvägsdrift inom Maskinbyrån, vilket var en enhet inom Maskinavdelningen. Mellan 1908 och 1937 hade Bantekniska byrån (fram till 1932 under namnet Banbyrån) hand om signalärenden. 1908–1914 ansvarade Signalavdelningen vid Bankonstruktionsbyrån för ritningar och beräkningar av signal- och säkerhetsanordningar vid järnvägsspår längs linjen och vid stationer. Från och med 1921

skedde verksamheten inom den då inrättade Signalavdelningen, som var en del av Banbyrån och därefter Bantekniska byrån.

Till följd av att elektricitet användes tidigt till signaler var signalteknik under många år också en angelägenhet för Elektrotekniska byrån: en del av verksamheten rörande signaler flyttades 1943 till Signalavdelningen vid Elektrotekniska byrån. Tiden 1964–1988 administrerades signalärenden inom Banavdelningen, varefter Banverket tog över ansvaret för järnvägarnas signalfrågor.

Genom åren utredde flera kommittéer säkerhetsfrågor. 1914 års säkerhetskommitté skulle utarbeta ett förslag till ändringar av säkerhets- och signalordningen. 1944 års signalkommitté hade till uppgift att utreda och föreslå lösningar för signal- och säkerhetsväsendet vid SJ samt i samband med detta särskilt uppmärksamma funktionen hos ställverk, spårledningar och andra signal- och säkerhetsanläggningar vid små och medelstora stationer. Kommittén var engagerad i omarbetningen av SJ:s ställverks- och blockinstruktion. Arbetet resulterade i Signalteknisk handbok, SJH 325.1, som utgavs 1968.

ARKIV ▸ SÄKERHETSANORDNINGAR

Flera arkiv innehåller uppgifter om mekaniska och elektriska säkerhetsanordningar.

Bantekniska byrån/Banavdelningen (Bbr) 1855–1963

Uppgifter om äldre signal- och säkerhetsanläggningar kan eftersökas i Banavdelningens handlingar. Upphandlingar av signal- och säkerhetsanläggningar 1917–1935 {A3}, register till signalärenden 1892–1929 {C2C}. En del ärenden handlar om växelförregling vid ett antal orter. Hänvisning sker till Bankonstruktionsbyrån (Bkbr) 1908–1914 {E2}.

Bankonstruktionsbyrån (Bkbr) 1908–1914

Ingående enhet:
– Signalavdelningen vid Bankonstruktionsbyrån.
Handlingar i signalärenden {E2}. (Register till denna serie finns i Bantekniska byrån/Banavdelningen (Bbr) 1855–1963 {C2C}.) Växel- och signalsäkerhetsanläggningar vid SJ 1890–1919 {F1}.

1914 års säkerhetskommitté 1909–1915

Bland dokumenten ingår PM angående signal- och säkerhetsanordningar och register över bestämmelser för säkerhetstjänsten.

Bantekniska byrån, signalavdelningen (Bbrsi) 1921–1949

Ingående enhet med inriktning på signalärenden:
– Signalavdelningen inom Bantekniska byrån 1921–1943.
I detta arkiv finns även handlingar från Banbyrån och från Elektrotekniska byrån, Signalavdelningen november 1944 och senare.

Elektrotekniska byrån (Ebr) 1903–1963

Inkomna handlingar för åren 1901–1907 från Kontoret för elektrisk drift finns i {E1}. Kontoret för elektrisk drift hörde till Maskinavdelningen, trots att arkivering har skett inom Elektrotekniska byråns arkiv. In- och utgående skrivelser från Byrån för elektrisk drift och Elektrotekniska byrån finns i {E2}.

Elektrotekniska byrån, signalavdelningen (Ebrsi) 1944–1964

Statens järnvägar (SJ) med föregångare, Övriga arkiv

1944 års signalkommitté 1944–1970
Arkivet innehåller en verksamhetsberättelse för 1944 års signalkommitté.

Banavdelningen (Ba) 1963–1988

Ämnesordnade handlingar i {F1B}. Ett exempel på ett signalärende är Dnr 79–1448 med sakgruppsnummer 55107, »Järnvägssignalanläggningar på trafikplatser–Ör td [Örebro trafikdistrikt]«. En skrivelse skickad från distriktschefen för Örebro bandistrikt till Banavdelningen vid SJ:s centralförvaltning har titeln »Hallsberg, nytt signalställverk och bangårdsombyggnad.« Till ärendet hör flera ritningar {F1B:632}.

Geoteknik

Geotekniska frågor har beaktats i samband med ärenden som rör järnvägars bana och trafiksäkerhet. En vanligt förekommande uppgift för geoteknisk expertis har inneburit att bedöma geotekniska förutsättningar i samband med byggande av järnvägar. En mer speciell tillämpning av de geotekniska kunskaperna har varit att stabilisera järnvägsbankar för att förebygga tjälskador. Till de geotekniska frågor som kan bli aktuella i samband med järnvägar hör vattenregleringar och grundundersökningar för broar, viadukter och byggnader.

En geoteknisk kommission var verksam inom SJ åren 1914–1922. Vid Banbyrån inrättades 1920 en geoteknisk avdelning. Inom Bantekniska byrån fanns också en banteknisk avdelning i vars uppgifter ingick att utföra geotekniska undersökningar. Till Banavdelningen 1963–1988 hörde Geo-

tekniska kontoret. Från mitten av 1970-talet kallades enheten Geoteknik och ingenjörsgeologi. Ett geotekniskt laboratorium fanns inom enheten. En del av Geotekniska kontorets ärenden bestod av framställning av rapporter och geotekniska utlåtanden som kunde röra en järnvägsbank eller ett rubbat spårläge för en viss järnvägssträcka. Förslag om geotekniska förstärkningsåtgärder lämnades, exempelvis förslag om sanddränering och förbättrad vattenavledning. Under senare delen av 1900-talet uppmärksammades också alltmer geotekniska omständigheter i samband med buller och vibrationer som uppstår vid järnvägsdrift.

ARKIV ▸ GEOTEKNIK

Några SJ-arkiv har handlingar om geoteknik:

Bantekniska byrån/Banavdelningen (Bbr) 1855–1963
Geotekniska ärenden kan sökas i registret {C2B:6} på »Geotekniska undersökningar«. Handlingar finns i serie {E2}. Redogörelser för Geotekniska kontorets verksamhet i början av 1960-talet finns i {E2:673}, dnr 412/61. Geotekniska meddelanden 1951–1962 från Geotekniska avdelningen {B5}, med innehållsförteckning även för andra år. Ett exempel är en redogörelse för skredet vid Guntorp på Bergslagsbanan, linjen Kil–Göteborg 1953.

SJ:s geotekniska kommission 1914–1922
Diarium, dagböcker och ansökningar till tjänster.

Banavdelningen (Ba) 1963–1988
Geotekniska kontoret publicerade under åren 1963–1987 en rad PM och meddelanden angående markvibrationer och andra geotekniska problem. Geotekniska utlåtanden 1963–1987 med sakgruppsnummer 3311 {B3}, geotekniska meddelanden och rapporter 1955–1965 {E2}. I en del akter till byggnadsärenden redovisas geotekniska undersökningar {F5}. Geotekniska ritningar förekommer. Ett exempel är ett utlåtande från Geotekniska kontoret 1973 angående en planerad tillbyggnad av ett förråd i Tillberga {F5:83}.

Statens järnvägar (SJ) med föregångare, Övriga arkiv Öresundsutredningen 1954–1960
Information om geotekniska undersökningar finns i {F4F}.

Statens Vägverk Tekniska avdelningen, Huvudarkivet 1944–1996
Dokumentation av geotekniska undersökningar för Angeredsbanan {F4AB:2–3}.

Förvaltning av banor

Bantjänst handlar om det fortlöpande underhållet av banor. Hit räknas även konstruktion av nya byggnader och bangårdar. Banavdelningen ansvarade från och med 1863 för drift och underhåll av fasta anläggningar vid de statliga järnvägarna. Arbetsuppgifterna togs 1898 över av Banbyrån, en enhet inom Banavdelningen. Till byråns uppgifter hörde att bereda banärenden, att utföra ritningar och beräkningar för banbyggnader, att hantera kontrakt, ritningar, böcker och andra handlingar och att granska inkommande tjänsterapporter.

En sammanslagning av bantekniska verksamheter skedde 1915. I den nya Banbyrån integrerades flera funktioner från tidigare byråer: bevakning av banor, underhåll av banor med tillhörande byggnader och anläggningar, husbyggnad, brobyggnad och signalfrågor. 1916 tillkom en äganderättsavdelning och 1918 en spåravdelning som administrerade ärenden rörande konstruktion av spåröverbyggnader. Spåravdelningen utfärdade också tekniska bestämmelser för spåröverbyggnaden och ansvarade för anskaffning av sliprar och annat virke. 1920 inrättades en geoteknisk avdelning och 1929 en värme- och sanitetsteknisk avdelning.

Som en följd av en mindre organisationsförändring 1932 döptes Banbyrån om till Bantekniska byrån. En del ärenden överfördes till den nyinrättade Drifttjänstbyrån. Bantekniska byråns uppgifter bestod i att svara för ny-, till- och ombyggnad av banor, rälsbyten, konstruktion av banöverbyggnad, konstruktion av byggnader, geotekniska undersökningar, upphandling, kontroll och besiktning av broar, byggnader och plattformstak. Byrån skulle vidare svara för förvärv, byte och försäljning av mark, lantmäteriförrättningar och föreskrifter om största tillåtna hastighet och hjultryck på bandelar. Vid slutet av 1950-talet skulle byrån dessutom svara för elektrisk tågdrift, signalsäkerhets- och telekommunikationsanläggningar.

Till större banarbeten hörde elektrifiering, dubbelspårsbyggnader, breddningsföretag (breddning av smalspåriga linjer till normalspåriga), byte av träsliprar till motsvarande av betong och byte av material i banvallar till makadam. Sliprar tillhandahölls från Slipersfaktoriet i Piteå 1916–1933. Impregnering av sliprar i större utsträckning inleddes redan 1864. Senare uppfördes en impregneringsanläggning i Nässjö, vilken var i bruk till 2005. En viktig del av banarbetena var hanteringen av räler med olika vikt och med tillhörande skarvjärn, underlagsplåtar, skruvbultar, skruvmuttrar och rälsspikar. Till mindre banarbeten hörde standardhöjningar i form av spårförstärkningar, uträtning av snäva kurvor, bangårdsutvidgningar och ny- eller ombyggnad av rangerbangårdar. Många av dessa arbeten utfördes av Spåravdelningen inom Bantekniska byrån.

År 1963 ombildades Bantekniska byrån till Banavdelningen. I detta sammanhang inlemmades Elektrotekniska byrån i Banavdelningen. Avdelningen svarade för underhåll, konstruktion och byggande av företagets fasta anläggningar. Den svarade också för SJ:s fastighetsregister och elkraftförsörjningen. 1982 övergick Banavdelningen i en ny organisation med samma namn. Banavdelningen var en sammanhållen organisatorisk enhet tills Banverket tog över verksamheten 1988.

ARKIV ▶ FÖRVALTNING AV BANOR

Beträffande förvaltningen av banor, se bland annat följande arkiv.

Bantekniska byrån/Banavdelningen (Bbr) 1855–1963

Ingående enheter:
1. Banavdelningen 1863–1897.
2. Banbyrån 1898–1907 (byrå inom Banavdelningen).
3. Banbyrån 1908–1932 (självständig byrå).
4. Bantekniska byrån 1932–1963.

Angående tillverkning av räls och inköp av räls {F7}. Provningsprotokoll och inspektionsrapporter. Kontrakt, dokumentation av bestämmelser för tillverkning av vågar för vägning av järnvägsvagnar {F10}. Besiktningsbevis och förteckningar över vändskivor och pivåer {F11}.

Drifttjänstbyrån (Dbr) 1870–1962

Årsrapporter över bevakning och underhåll av bana och byggnader, över hyresverksamhet och över underhåll av anläggningar för elektrisk tågdrift. Uppgifter om antal vattenstationer och husbyggnader för tjänstebruk {F22}.

Banavdelningen (Ba) 1963–1988

Mikrofilmade handlingar fram till 1982 {F1A}, ämnesordnade handlingar 1963–1988, främst sådana som inte har mikrofilmats {F1B}. Tekniska PM varav många redovisar arbetsstudier, till exempel studier av arbete vid byte av räler {F6}. Andra ämnen för PM är gräsklippning, ballastklassificering och prov med transport av 40 m räler.

Slipersfaktoriet i Piteå 1916–1933

Utredningar och avtal i samband med anskaffning av virke.

Förrådsverksamhet

En viktig stödfunktion inom järnvägsförvaltningar är förråden. I dessa har alla slags materiel som använts vid järnvägar förvarats – rälsspik, smörjmedel, glödlampor och en stor mängd andra artiklar. Ett par särskilt viktiga förrådsartiklar var sliprar och räler. Redovisningen av förråden sköttes noggrant redan från början. Förrådshanteringen hörde under 1800-talet till Maskinavdelningen. Verksamheten överfördes 1898 till den då inrättade Förrådsbyrån.

Frågan om förråden skulle administreras lokalt, regionalt eller centralt var återkommande genom SJ:s historia. De flesta förråden har varit placerade inom SJ:s distrikt. Upphandlingar administrerades tidigt av Maskinavdelningen och Banavdelningen men från 1898 av Förrådsbyrån. Förrådsbyrån var till att börja med uteslutande en upphandlingscentral för de förbrukningsvaror som lämpade sig för centralt inköp. Byrån skötte upphandlingsärenden för både nybyggnationen och för de trafikerade järnvägarna.

Högsta chef var överdirektören för Maskinavdelningen. I och med att organisationen med överdirektörer slopades 1908 fick Förrådsbyrån en självständig ställning inom SJ:s organisation. Byrån fick ta hand om egna personalfrågor och annan administration. År 1918 inrättades en tjänst för att övervaka förrådens bokföring och redovisning. Förrådsbyrån ansvarade för vård av förrådsartiklar, materialprovningar och leveransbesiktningar. Till förrådsartiklarna hörde bland mycket annat material till signal- och säkerhetsanläggningar, skrivmateriel, biljetter och formulär. Vid 1950-talets slut var Förrådsbyråns uppgifter att redovisa förrådseffekter, sälja uttjänta maskiner, inspektera förrådstjänsten, inventera förrådslager, bokföra, redovisa och sätta pris på förrådseffekter, upphandla materiel och årsvis planera disposition av redskap. Byrån skulle också ansvara för lagerhållning till försvarsberedskapen, materialprovningar och leveransbesiktningar, försälja utrangerade maskiner, ordna med upplagsplatser och lossningsanordningar inom hamnar för kol och underhålla byggnader och anläggningar.

Huvudförråden var regionala förvaltningsorgan. De började administreras centralt 1932 när Förrådsbyrån övertog ansvaret för verksamheten från distrikten. År 1962 fanns det sex huvudförråd med fem annexförråd.

De frågor som Biljett- och blankettkontoret hanterat ingick från och med 1963 i Förrådsbyråns uppgifter. I och med att Ekonomiavdelningen 1963 övertog uppgifter från Förrådsbyrån organiserades förrådsverksamheten i förrådsregioner. De regionala huvudförråden med tillhörande filialförråd hörde administrativt till Ekonomiavdelningen. Centrala förrådsfrågor däremot handlades av Materialsektionen inom Ekonomiavdelningen. Hu-

vudförråd var en administrativ benämning på en förrådsregion. Det fysiska förrådet på regionens huvudort benämndes centralförråd. Till respektive huvudförråd hörde vissa filialförråd.

I samband med omorganisationen 1973 slutade huvudförråden med tillhörande filialförråd att vara regionala förvaltningsorgan. De ersattes av fem Centralförråd vilka knöts organisatoriskt till Materialsektionen inom Ekonomiavdelningen. Med början 1982 hörde förråden till Finans- och inköpsavdelningen. År 1988 överfördes förråden i Bollnäs, Åmål, Örebro, Tillberga och Östersund till verkstadsregioner inom Maskinavdelningen, därefter Maskindivisionen respektive Teknikdivisionen.

KONTROLL AV INKÖPTA VAROR

SJ upphandlade och förbrukade stora kvantiteter av sliprar, räler, bränslen, oljor, textilvaror och åtskilliga andra artiklar. I början av 1900-talet kontrollerade Maskininspektionsbyrån lok och annan rörlig materiel som eventuellt skulle inköpas. Järn och stål granskades av en särskilt anställd ingenjör. Många andra upphandlade varor kontrollerades genom kemiska och fysiska undersökningar. Kontroller gjordes av bland annat färgstoff, metaller och legeringar, oljor, såpa, talg, stenkol, torv och textilier. Dessutom undersöktes vatten för ångpannor.

Järnvägsstyrelsen beslutade 1905 att ett kemiskt laboratorium skulle inrättas knutet till Förrådsbyrån. Personal var till att börja med en föreståndare, en assistent och ett laboratoriebiträde. Laboratoriet tillfördes 1913 en tjänstebefattning som byråingenjör. Denna person skulle ansvara för provning av materiel. Laboratoriet verkade i nära samverkan med övriga avdelningar inom Förrådsbyrån. Under åren 1935–1999 hade laboratoriet varierande organisatorisk hemvist inom SJ. Till att börja med sorterade Kemiska laboratoriet under Förrådsbyrån. År 1963–1982 användes alternativt beteckningarna Kvalitetskontoret och Avdelningen för kvalitetskontroll (under Kemiska laboratoriet). 1983 och framåt användes beteckningen Kemiska laboratoriet och Kemisk-teknisk kvalitetskontroll, Kemiska laboratoriet. Laboratoriet utförde analyser av bland annat stenkol, bensin, motorsmörjolja och färger.

ARKIV ▸ FÖRRÅDSVERKSAMHET

Beträffande SJ:s hantering av förrådsverksamheten, se bland annat följande arkiv.

Förrådsbyrån (Fbr) 1855–1963

Ingående enheter:
1. Maskinavdelningen 1863–1897.
2. Förrådsbyrån, enhet inom Maskinavdelningen, 1898–1907.
3. Förrådsbyrån 1908–1963.

Protokoll över inköp, försäljningar och personalärenden finns i {A3}. Koncept rörande upphandlingsärenden finns i {B4}, rörande försäljningsärenden i {B5}.

Statens järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven

Vid byggandet av stambanorna och övriga statliga järnvägslinjer bokfördes förråden genom förrådshuvudböcker, förrådskontrollböcker och förrådsjournaler. Information ges om tillgångar inom förråden vid de statliga järnvägsbyggena, exempelvis angående kvantiteter av olika typer av livsmedel.

Förrådsbyrån, byggcentralförrådet (Bycf) 1958–1960

Upphandlingsärenden {E1}. Upphandlingar av maskiner för banunderhåll {F1}.

Drifttjänstbyrån, maskinförrådet (Mfd) 1961–1962

Ekonomiavdelningen (Ea) 1962–1982

Förrådsbyrån Kemiska laboratoriet 1921–1961

Årsvis inbundna analysprotokoll. Det finns information om rullande materiel, till exempel diesellok, i samband med analyser av bränslen. I {F1} ges analyser av bränslen. Färger och andra kemiska ämnen är dokumenterade i form av protokoll. Serie {F2} innehåller kategoriserade analyser. PM angående analyser av bränslen och färger. I anslutning till detta material finns inbundna analysprotokoll från tiden cirka 1960–1999.

Slipersfaktoriet i Piteå 1916–1933

Hanteringen med sliprar finns dokumenterad bland annat avseende tillgång och behov av sliprar {F5}.

Miljöfrågor

Järnvägar har i modern tid kommit att förknippas med en begränsat negativ påverkan på miljön jämfört med flera andra transportmedel. Miljöfrågor i samband med järnvägar uppmärksammades allt mer på 1980-talet. 1988 bildades en miljöfunktion inom SJ som publicerade informationsmaterial. Tågens miljömässiga fördelar motiverade att järnvägstrafik framhävdes framför biltrafik och flyg vilka befanns ge upphov till avsevärda miljöproblem.

Järnvägarna har tvärtemot också ansetts bidra till miljöförstöringen. Miljöfrågor har aktualiserats när giftiga kemikalier använts till impregnering av sliprar. Kreosotoljeimpregnerade sliprar användes av SJ redan på 1860-talet. Miljöproblem har också uppstått i samband med ogräsbekämpning. Klorex, Hormoslyr och Karmex 80 är några av de kemikalier som användes till vegetationsbekämpning. Hormoslyr och Karmex 80 klassades senare som mycket miljöfarliga ämnen. Några andra områden där miljöproblem har uppmärksammats inom SJ:s egen verksamhet är spridning av metaller från räls och kontaktledningar, asbest i vagnar och i bromsbelägg och kadmiumhaltiga färger. Tågtoaletterna har utgjort miljöproblem och en del järnvägsfordon sprider dieselolja och hydraulolja.

På 1990-talet utarbetade SJ en miljöpolicy. Det fanns en miljörevisionsmanual för SJ verkstäder. Med denna som bas var avsikten att kartlägga den yttre miljön. SJ hade också en miljörevisor. Buller, vibrationer, föroreningar och andra miljöproblem uppstår i samband med järnvägsbyggen. Sådana faktorer vägdes in när tillståndsärenden behandlades. Tillstånd enligt miljöskyddslagen måste från och med år 1969 sökas för byggnation eller utbyggnad av järnvägar och för järnvägstrafik. Sådana ärenden togs upp av Koncessionsnämnden för miljöskydd. Även inom Miljödepartementet har denna typ av frågor behandlats. Miljödepartementet tog även upp andra frågor som hade att göra med miljötillstånd i samband med järnvägsdrift och relaterade verksamheter, till exempel impregnering av sliprar. Frågor rörande transporter av hälso- och miljöfarliga varor avgjordes av Produktkontrollnämnden. Även frågor om bekämpningsmedel för besprutning av banvallar togs upp. Under 1990-talet utreddes olika transportslags energiförbrukning och miljöpåverkan. En återkommande idé var att transporter om möjligt skulle ske med tåg istället för med bilar. Från och med 1999 fanns fem miljödomstolar som prövade miljöskyddsärenden.

ARKIV ▸ MILJÖFRÅGOR

Miljöfrågor finns dokumenterade i flera arkiv.

Koncessionsnämnden för miljöskydd 1969–1998

Tillståndsärenden med beslut enligt Miljöskyddslagen.
Beslutsregister 1969–1988 {D4}. Besluten förekommer årsvis och i nummerordning.

Produktkontrollnämnden 1973–1985

Ärenden rörande hälso- och miljöfarliga varor som SJ har transporterat kan sökas via register till diarier {C2}.

Miljödepartementet Huvudarkivet 1987–1996

Tillstånd i miljöfrågor och tillståndsfrågor för järnvägstrafik kan eftersökas via register till diariet. Ett exempel är regeringsbeslut 1988-10-06 nr 13, rörande tillstånd till en impregneringsanläggning i Nässjö kommun. I beslutsakten finns skrivelser från divisionschefen vid SJ Industridivisionen, från Statens naturvårdsverk och från Länsstyrelsen i Jönköpings län.

Planteringar

När järnvägarna etablerades kom miljöerna kring spåren att påverkas. Arkitektur och utsmyckningar som följde med järnvägarnas miljöer fungerade som kulturella uttryck. Att utsmycka stationsområden och banvaktsfastigheter med växter uppfattades som åtgärder som ledde till att samhällen och andra miljöer förskönades. Fruktträd, bärbuskar, häckplantor, rosor och andra typer av växter planterades. Häckplanteringarna skulle skydda mot gnistor från ångloken, och de fungerade även som skydd mot stormar och snö (snöskärmshäckar). Ett mera organiserat planteringsväsende inom SJ kom igång i och med att Västra stambanan öppnades 1862. En trädgårdsdirektör, Olof Eneroth, anställdes. Trädgårdsdirektören skulle leda och övervaka arbetet inom distrikten.

Växtdepåer inrättades på 1860-talet bland annat i Uppsala, Liljeholmen och Alingsås. Efterhand uppfördes allt fler växtdepåer när antalet distrikt inom SJ ökade. År 1931 fanns växtdepåer i Värtan, Alingsås, Hässleholm, Östersund och Boden. Organisatorisk hemvist för planteringsväsendet var inledningsvis Banavdelningen och därefter Banbyrån. Trädgårdspersonalen var på 1930-talet organiserad inom Drifttjänstbyrån. Trädgårdsmästarna var underställda trädgårdsdirektören, vilken i sin tur var underställd



Förslag till plantering för banmästarstugan i Bjärka Säby. Sifferkoder används för att markera föreslagna växter. Banmästarstugan syns till vänster i bilden, järnvägen är utritad som en horisontell linje upptill i bilden.

byråchefen för Drifttjänstbyrån. Trädgårdsdirektören ansvarade för utbildning av trädgårdsmästare och trädgårdsförmän.

Det fanns också trädgårdsförmän placerade vid växtdepåerna samt utmed järnvägslinjerna i respektive distrikt. En trädgårdsförman (1920-talet) eller en trädgårdsmästare (1950-talet) var anställd inom respektive bansektion. Titlarna trädgårdsmästare och förste trädgårdsmästare användes både centralt och inom distrikten. SJ ordnade med odlingslotter för anställda i anslutning till järnvägarna. Koloniträdgårdsrörelsen har sitt ursprung i sådana odlingslotter.

På grund av gallring finns endast en begränsad dokumentation från SJ:s planteringsväsende bevarad. Med hjälp av register till diariet kan man dock göra sig en bild av de handlingar som funnits och också få en del information om anställda. Några av de typer av dokument som bevarats från trädgårdshanteringen är planteringsplaner, planteringsföreskrifter och anvisningar, detaljritningar över planteringar, årsredogörelser, personalhandlingar och korrespondens.

Bantekniska byrån/Banavdelningen (Bbr) 1855–1963

Avgångna skrivelser 1869–1897 {B3}. Diarium i trädgårdsärenden 1873–1888 {C3}. Korrespondens kring planteringsplaner i distrikten. Inkomna handlingar till Överdirektörens expedition 1869–1899 {E1}. Inkomna handlingar 1899–1963 {E2}. Ärenden ordnade efter diarienummer och år. En sökingång finns genom ett register {C2B}. Ett exempel är ett ärende från 1920 angående underhåll av planteringar vid boställhus. Till ärendet hör ett särtryck från 1918, »Föreskrifter och anvisningar rörande anläggning och underhåll av Statens järnvägars planteringar.«

Årsredogörelser för trädgårds- och planteringsväsendet 1891–1958 finns i {F3}.Redogörelser i löpande text och ekonomisk redovisning från distrikten. Ett exempel är en tabell över »I växthus och trädskola vid 1891 års slut befintliga växter tillhörande 3dje Distriktet« {F3:1}. Bland de ämnen som behandlas kan nämnas vädret under det gånga året, jordarbeten, nya prydnadsplanteringar och utvidgningar av äldre planteringar.

Kgl. styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888

Enstaka trädgårdsärenden finns bevarade, till exempel en skrivelse år 1886 från Kongl. Landtbruks Akademiens Förvaltnings-Komité angående »plantering af fruktträd vid jernvägsstationer, banvaktsstugor samt utmed själva banan«. Uppgifter om ärendet ges genom ett alfabetiskt register i {C3:10} (sökord är »Fruktträdsodling«) vilket ger diarienummer och år. Diarium finns i {C1:34} och akten i {E3:7}.

Drifttjänstbyrån (Dbr) 1870–1962

I Drifttjänstbyråns arkiv finns information om trädgårdsväsendet bevarad speciellt genom diarier och register till diarier. Exempel: Registerkort med namngivna trädgårdsförmän 1932–1953 {C1BB}. Inkomna handlingar med enstaka trädgårdsärenden {E1}. Dokumentation från anställning av trädgårdsdirektör vid SJ 1938 {E1:47}. Redogörelser för

arbetet vid SJ:s planteringsväsen och för verksamheten vid stations- och bostadsplanteringar 1956–1961. Med uppgifter om antal växter som har planterats {E1:389}.

HITTA RITNINGAR ▸ PLANTERINGAR

Det finns inget bevarat samlat ritningsbestånd med trädgårdsritningar, men sådana ritningar kan återfinnas sporadiskt i järnvägsarkiven. Man kan hitta trädgårdsritningar dels som inslag i allmänna bangårdsritningar, dels som specifika planteringsritningar (planteringsförslag).

Statens järnvägars ritningssamling Bangårdar

Det finns en del ritningar som återger planteringsförslag, till exempel för bangården i Akkavare vid Inlandsbanan.

Statens järnvägars ritningssamling Centralförvaltningen 1850c–1930c

Planteringar kan finnas utritade i bangårdsritningar och ritningar över banvaktsstugor. Förekomsten av utritade planteringar har inte alltid noterats i beskrivningar över ritningarna.

Bantekniska byrån/Banavdelningen (Bbr) 1855–1963

Ritningar till trädgårdsanläggningar finns i {F9}.

I arkiven efter enskilda järnvägar som övertagits av staten finns handlingar som illustrerar odlingar vid järnvägsstationer, till exempel:

Varberg–Ätrans järnvägs AB 1876–1940

Planteringsritningar för stationerna Obbhult, Hunnestad, Rolfstorp, Skinnarlyngen och Träslöf {F1:3}.

Nedläggning av järnvägar

När en järnvägslinje befunnits vara olönsam har detta lett till att banans ekonomi har utretts. En hel eller partiell övergång till landsvägstrafik har i vissa fall befunnits vara ekonomiskt motiverad. En partiell nedläggning har genomförts med avseende på trafikslag (gods- eller persontrafik), tid för trafikering (nedläggning av trafiken under vissa tidsperioder) eller med avseende på trafikapparatens storlek och organisation. Om persontrafiken har lagts ned kan ändå godstrafik ha behållits genom spärrfärder (vagnuttagningar) eller mer reguljär godstrafik. Huvudman för utredningarna var SJ centralt och aktuellt SJ-distrikt. SJ samrådde med Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, Arbetsmarknadsstyrelsen, Näringslivets trafikdelegation och andra intressenter. Nedläggningar har vanligtvis föregåtts av politiska diskussioner och beslut i regering och riksdag. I det trafikpolitiska beslutet 1963 framhöll riksdagen att nedläggningen av olönsamma linjer skulle fortsätta. Beslutet ledde dock inte till någon ökad nedläggningstakt.



Vid nedläggning av järnvägar togs rälsen ofta upp med hjälp av rälsupptagningståg. På bilden syns ett sådant tåg i Arkösund 1960. Det var Vikbolandsbanan som lades ned. En lokomotor syns i mitten av tåget och en tjänstebil längst fram. Vikbolandsbanans arkiv fram till 1950 förvaras inom SJ:s arkiv hos Riksarkivet i Täby.

Ekonomibyrån hade en samordnande roll i beslutsgången i samband med nedläggningar. Den som söker arkivmaterial om nedläggning av järnvägar kan leta i Ekonomibyråns inkomna handlingar. En del skrivelser behandlar nedläggning av järnvägslinjer respektive av trafiksvaga bandelar. Dokument om de järnvägslinjer vars eventuella nedläggning utretts har arkiverats i mappar. Ofta ingår kartbilagor och tabeller där trafikfrekvensen redovisas. Exempel på ärenden är nedläggningen av trafiken på sträckorna Sveg–Hede och Kristianstad södra–Åhus. En viktig handlingstyp är skrivelser till och från Kungl. Maj:t som förvaras inom Civildepartementets respektive Kommunikationsdepartementets arkiv. Kostnader för avdelningar redovisas liksom intäkter från persontrafik.

De utredningar som föregått en nedläggning finns arkiverade i form av kostnadskalkyler (kalkylpromemorior) med rubriker som »Mindrekostnader« och »Mindreintäkter« för olika varianter av nedläggning, varav en möjlighet var total nedläggning av en järnvägslinje. Kalkyler utarbetades också för landsvägstrafik som alternativ till järnvägsdriften. PM i samband med utredningar kunde ha titlar som »Förslag till framställning om ändrad driftform«. Ekonomisk redovisning kunde bifogas. Texter kunde även förekomma om tekniska uppgifter och ekonomi, om trafikområdets befolknings- och näringsförhållanden och om trafikområdets transporter.

Från och med 1957 användes sakgrupp 1924 för dokument som rörde nedläggning av järnvägar.

Ekonomibyrån (Ekbr) 1914–1963

Promemorior 1949–1963 {B2}. Separat register finns där samtliga PM är uppställda årsvis. En del PM rör ekonomiska kalkyler i samband med nedläggning av järnvägar.

Utredningar av ekonomi, fusioner mellan vissa järnvägar och förutsättningar för statsinlösen {F1}. 1932 års järnvägsekonomiutredning {F4A}. Granskning av möjliga nedläggningar av järnvägar. En av utredningarna verkställdes av Trafikförvaltningen Östergötlands smalspåriga järnvägar och rör de båda linjerna Klockrike–Borensberg och Vadstena–Ödeshög. Utredningen med bilagor, varav en bilaga ger redovisning av inkomstminskningar vid nedläggande av trafiken, finns i {F4A:6}. Ek 70–Utredning angående nedläggning av trafiksvaga bandelar 1952–1963 {F8B}. Denna utredning fick sitt uppdrag av Kungl. Järnvägsstyrelsen, och en arbetsplan utarbetades.

Statens Vägverk
Tekniska avdelningen, Huvudarkivet 1944–1996
Järnvägsnedläggelser Inlandsbanan {F4BA} och överenskommelser om järnvägsnedläggelser {F4BB}.

Bantjänstfrågor från och med 1988
Även om järnvägsarkiven hos Riksarkivet sträcker sig till år 2000, finns arkivmaterial om bantjänst, banbyggande och nedläggningar i stort sett bara fram till 1988. Infrastrukturfrågorna flyttades nämligen detta år från SJ till den nybildade myndigheten Banverket. Såväl frågor med inriktning på nybyggnation som banadministration flyttades till Banverket, som hade egen arkivbildning.

Stab Ekonomi och finans (SE) 1988–2000
Separationen mellan SJ och Banverket {F2}.

Person-, post- och godsbefordran

Centralt för järnvägsverksamhet är transporter av människor och gods och en stor del av järnvägsmyndigheternas arkivbildning rör trafikfrågor. Från Statens järnvägar har bevarats arkiv från trafiktjänst, drifttjänst och säkerhetstjänst. Avgifter för resor och transporter är ett av de områden som speglas i arkiven



Järnvägsvagnar med speciellt inredda postkupéer började tas i bruk under senare delen av 1800-talet. Interiör från postkupé på Uddevalla–Vänersborg–Herrljunga Järnväg (UWHJ) 1928. Arkivet efter denna enskilda järnväg finns inom SJ:s arkiv.

Trafiktjänst

De verksamheter som hör samman med befordran av passagerare, post och gods har inom SJ sammanfattande betecknats som trafiktjänst. Samtidigt som den statliga nybyggnationen på 1850-talet pågick var det nödvändigt att administrera de banor som hade börjat trafikeras. Både byggnadsfrågor och trafikfrågor hanterades till att börja med inom myndigheten Statens järnvägsbyggnader. Trafikfrågorna överfördes 1863 till Styrelsen för statens järnvägstrafik som fram till 1888 ansvarade för trafikering och underhåll av de statliga järnvägarna. Myndigheten behandlade ärenden angående den allmänna trafiken på stambanorna och vidmakthållande av banorna med byggnader, verkstäder och materiel. Trafikavdelningen var en av de viktigare avdelningarna vid sidan av Administrativa avdelningen, Banavdelningen och Maskinavdelningen. Några av de tjänstebefattningar som fanns vid Styrelsen för statens järnvägstrafik var generaldirektör, byråchef och intendent. Generaldirektör var från 1863 Carl Oscar Troilius. Det fanns en intendent för respektive trafikdistrikt. Byråchefen skulle ha överinseende över kontoren inom Byråavdelningen och bereda och föredra alla ärenden som angick ekonomin, redogörelseverket, kassaförvaltningen och statistiken.

Fram till början av 1900-talet fanns inte några transportmedel till lands som kunde konkurrera med järnvägarna, speciellt inte på längre sträckor. Fördelningen av resurser till järnvägarna fungerade väl i förhållande till behovet av transporter. Så småningom uppstod en obalans till följd av brist på planer för utbyggnaden av transportväsendet. Regionala hänsyn kom att styra satsningen på järnvägar, snarare än att styrning skedde utifrån det väntade trafikunderlaget.

SJ hade under senare delen av 1800-talet haft monopol på delar av transportsektorn, men utvecklades under 1900-talet alltmer till ett konkurrensföretag. En del järnvägar som hade administrerats som renodlade järnvägsföretag övergick till att bli blandade transportföretag med verksamheter som järnvägstrafik, biltrafik, sjöfart och lagerrörelse. En ökad anpassning mot affärsmässighet eftersträvades och påverkades av faktorer som urval av produkter, taxor, service och goodwill. Biltrafiken började vid början av 1920-talet att på allvar konkurrera med järnvägstrafiken, även om de båda trafikslagen också kompletterade varandra. Användning av biltrafik på kortare distanser och järnvägstrafik på längre var en princip som

eftersträvades. När konkurrensen från biltrafiken ökade, krävdes strukturförändringar av järnvägsnätet.

Från och med det senare 1930-talet förbättrades de svenska järnvägarnas ekonomi avsevärt till följd av elektrifiering och motordrift, vilket gav förutsättningar för effektivare transporter. Järnvägstekniken inriktades på individualiserad transportservice genom användning av godsbehållare, lastpallar, vagnbjörnar och lastspår för större transportkunder. Konkurrensen skedde inte på lika villkor. Till skillnad mot biltrafiken och flyget reglerades järnvägstrafiken av sociala och näringspolitiska förpliktelser med grund i trafikstadgan. SJ hade en transportplikt som innebar skyldighet att upprätthålla trafik även på olönsamma bandelar. SJ hade också en taxeplikt vilken innebar att enhetliga avgifter för person- och godstransporter skulle tillämpas. Avgifterna skulle göras genomsnittliga, så att de företagsekonomiskt sett var för låga för trafiksvaga linjer och för höga för trafikstarka linjer. Resenärernas avgifter utjämnades relativt avgifterna för godstrafik och styckegodstrafikens avgifter utjämnades relativt motsvarande för vagnslastgodstrafiken. Utjämning skedde även beträffande transportavgifter för färdigproducerade varor relativt råvaror och av transportavgifter för produkter från jordbruk relativt från industrier. Konkurrensen med biltrafiken försvårades till följd av utjämningarna eftersom järnvägen hade mindre möjlighet att differentiera priserna än andra trafikslag.

En strävan var att trafiken skulle generera ett överskott som täckte räntebetalningar, amorteringar och investeringar. Som ett exempel kan nämnas perioden 1940–1954 då krigsårens och efterkrigsårens högtrafik gav full kostnadstäckning. Statskapitalet förräntades och gav dessutom vinst. Avskrivningar måste dock göras.

Specifika verksamhetsområden inom SJ:s trafiktjänst har utgjort grunden för administrativa enheter vilka också fungerat som arkivbildare. Till dessa områden hör säkerhet, vagnanvändning, hantering av tågplaner, taxor och resebyråer i utlandet. Överlappningarna mellan verksamheterna var många. Gränsen mellan Bantekniska byråns och Drifttjänstbyråns arbetsuppgifter ansågs av SJ svår att precisera. Likaså ansågs gränsdragningar i samarbetet mellan Trafikbyrån och Drifttjänstbyrån ge problem eftersom byråerna delade intresseområden.

Trafikbyrån och huvuddelen av Drifttjänstbyrån övergick 1963 organisatoriskt till Driftavdelningen. Även verksamhet från Biltrafikbyrån övergick dit. Vid omorganisationen 1973 ombildades Driftavdelningen till Trafikavdelningen. Underenheten Drifttjänstkontoret drogs in och driftverkstäderna med det löpande fordonsunderhållet överfördes till Maskinavdelningen. Trafikavdelningen svarade för produktion av transporttjänster inom områdena järnvägstrafik, busstrafik och färjetrafik. Avdelningen admi-



Telegrafister vid Trafikbyrån vid Järntorget i Stockholm ca år 1900.

nistrerade den regionala och lokala transportförsäljningen, men inte resebyråverksamheten. Trafikavdelningen hade även hand om förvaltning av fasta anläggningar, och före 1973 ansvarade man dessutom för rullande materiel.

År 1982 omvandlades Trafikavdelningen till Godstransportavdelningen, Persontrafikavdelningen och Tågdriftavdelningen. Vid nästa omorganisation, 1988, bildades Persontrafikdivisionen som en efterföljare till Persontrafikavdelningen. Verksamheten spaltades upp i dels ett antal funktionella affärsområden, dels ett antal geografiska affärsområden. År 1993 blev områdena rent funktionella och Persontrafikdivisionen kom nu att omfatta bland annat Affärsområde avtalstrafik 1993–2000 och Affärsområde egentrafik 1993–2000. Affärsområde avtalstrafik ansvarade för den trafik som SJ körde åt regionala och lokala uppdragsgivare. Affärsområde egentrafik ansvarade för den trafik som bedrevs i SJ:s egen regi.

Organisationen av SJ:s trafikbyråer med alla förändringar fram till 1963 bildar sammantaget en komplicerad struktur. Följande uppställning syftar till att åskådliggöra sambanden i organisationen relaterat till arkivbildningen. De arkiv som har efterlämnats av organisatoriska enheter inom SJ:s trafikbyråer har slagits samman av Riksarkivet till större arkivenheter. Med grund i organisationens utveckling urskiljs här fyra tidslinjer.

TIDSLINJE 1. FÖRSTA TRAFIKBYRÅN

Drifttjänstbyrån (Dbr) 1870–1962

Trafiktjänst, säkerhetsfrågor. Persontransporter och godstransporter. Arkivmaterial finns från följande enheter:

1. 1863–1897 Trafikavdelningen (endast en serie finns bevarad, {C1A} Diarium, inom arkivet Drifttjänstbyrån (Dbr) 1870–1962).
Persontransporter och godstransporter.

2. 1898–1916 Trafikbyrån
1898–1907 var Trafikbyrån en enhet under Trafikavdelningen, därefter en fristående byrå. Trafiktjänst och säkerhetsfrågor, persontransporter och godstransporter.
1917: Godstransporter fortsatte i (9.) Andra trafikbyrån.
1917: Persontransporter, post, resgods fortsatte i (13.) Tidtabellsbyrån (förutom Vagnavdelningen).

3. 1917–1932 Första trafikbyrån
Trafiktjänst, säkerhet, trafikplatser.

4. 1932–1962 Drifttjänstbyrån
Trafiktjänst, fördelning av lok, resebyråer i utlandet.
1932: verksamhet hit från (3.) Första trafikbyrån, från Banbyrån och från Maskinbyrån.

(Separat arkiv: 1963– Driftavdelningen.)

TIDSLINJE 2. ANDRA TRAFIKBYRÅN – VAGNAVDELNINGEN

Godstrafikbyrån (Gbr) 1908–1952

Vagnanvändning. Arkivmaterial finns från följande enheter:

5. 1908–1914 Tidtabellsbyrån | Vagnavdelningen

6. 1915–1916 Tidtabells- och vagnbyrån

7. 1917–1932 (juni) Andra trafikbyrån | Vagnavdelningen

8. 1932 (juli)–1952 Godstrafikbyrån | Vagnavdelningen
Vissa år fördes diariet gemensamt med Transportavdelningen.

TIDSLINJE 3. ANDRA TRAFIKBYRÅN – GODSTRANSPORTER

Godstrafikbyrån (Gbr) 1908–1952

Godstransporter. Arkivmaterial finns från följande enheter:

9. 1917–1932 Andra Trafikbyrån | Transportavdelningen
1917: verksamheten med godstransporter flyttades hit från (2.) Trafikbyrån. Vissa år fördes ett diarium gemensamt med Vagnavdelningen.

10. 1932–1953 Godstrafikbyrån | Transportavdelningen
Godstransporter. Vissa år gemensamt diarium med Vagnavdelningen.

1953: Verksamhet fortsatte i (16.) Trafikbyrån.

TIDSLINJE 4. TIDTABELLSBYRÅN OCH TREDJE TRAFIKBYRÅN

Trafikbyrån (Tbr) 1908–1962

Arkivmaterial finns från följande enheter:

11. 1908–1914 Tidtabellsbyrån
Tidtabeller. 1908: Verksamhet övertagen från (2.) Trafikbyrån.

12. 1915–1917 (februari) Tidtabells- och vagnbyrån
Tidtabeller.

13. 1917 (mars)–1918 Tidtabellsbyrån (förutom Vagnavdelningen)
1917: Persontransporter, post, resgods flyttade hit från (2.) Trafikbyrån.

14. 1919–1932 (juni) Tredje trafikbyrån
Namnändring.

15. 1932 (juli)–1952 Persontrafikbyrån
Namnändring.

16. 1953–1962 Trafikbyrån
1953: Verksamhet flyttad hit från (10.) Godstrafikbyrån.

Driftavdelningen/Trafikavdelningen (Da/Ta) 1963–1988

Persontrafikavdelningen (P) 1982–1988

Godstransportavdelningen (G) 1982–1988

Godstransportavdelningen, styckegodsdivisionen (Gs) 1982–1988

SJ Persontrafikdivision, divisionskontoret (P) 1988–2000

SJ Persontrafikdivision, affärsområde försäljning (PD) 1993–2000

SJ Persontrafikdivision, affärsområde fordon (PF) 1991–1993

SJ Persontrafikdivision, affärsområde buss 1988–1990

SJ Persontrafikdivision, affärsområde trafikproduktion (PT) 1986–1993

SJ Persontrafikdivision, affärsområde avtalstrafik (PA) 1993–2000

SJ Persontrafikdivision, affärsområde egentrafik (PK) 1993–2000

SJ Persontrafikdivision, affärsområde kundorientering Kurt Hultgrens arkiv inkl. SJ:s rådgivningsdelegation för handikappfrågor 1970–2000

Maskindivisionen (M) inkl. SJ Teknik 1988–2000

Godstrafikdivisionen (G), centrala stabsenheten 1988–2000

Drifttjänst

Medan det övergripande begreppet trafiktjänst har en klar innebörd hos statliga och enskilda järnvägar, är begreppet drifttjänst snävare och mer oklart. Termen ingick i beteckningen på en av SJ:s större byråer, Drifttjänstbyrån. Denna ansvarade för en mängd verksamheter inom trafiktjänsten, och hade dessutom en överordnad funktion. Många av verksamheterna gick in på områdena bantjänst och maskintjänst. Drifttjänstbyrån med föregångare 1870–1962 ansvarade för administrativa och ekonomiska frågor. Bland ekonomiska frågor märks upphandlingar och utgifter för driften inom distrikten och SJ:s resebyråer i utlandet. Byrån kontrollerade affärsverksamheter inom SJ, bland annat affärsrörelser ombord på persontågen. Byrån ansvarade också för utnyttjandet av personal i tågtjänst, personal vid föreningsstationer, personal i förvaltningen och personalfrågor för SJ resebyråer i utlandet.

Ytterligare exempel ur den brokiga samlingen av uppgifter var att utarbeta föreskrifter för drifttjänsten och ha visst ansvar för verkstadstjänst och för anläggningar speciellt inriktade på framställning av gas respektive av sliprar. Utnyttjandet av vagn- och lokparken hörde till byråns uppgifter, i synnerhet godsvagnsanvändning. Byrån skötte dessutom namngivning av stationer och hållplatser, inrättandet av godsinlämningsställen, postfrågor samt rengöring och smittrening av personvagnar. Drifttjänstbyrån var också delaktig i taxeärenden och tidtabellsärenden. Den utarbetade tjänstgöringsföreskrifter och redigerade SJ:s särtryckssamling, tryckta utdrag ur Statens Järnvägars författningssamling med instruktioner och föreskrifter.



Dokumenthantering på Drifttjänstbyrån 1952. Byrådirektör Sten Ubbe visar upp fyra typer av pärmar. Den minsta pärmtypen finns kvar i Drifttjänstbyråns arkiv och används till diarieregister.

Inom SJ förekom en omfattande inspektionsverksamhet. Det var vanligt att detta skedde som samarbeten mellan verksamhetsområdena trafiktjänst, bantjänst och maskintjänst. Inspektionsverksamhet spelade också en stor roll centralt inom Drifttjänstbyrån, med inspektion av driftekonomi, personalens tjänstgöring, inspektion av förbrukningen av drivmedel och mycket annat. Man inspekterade banan samt byggnader och anläggningar med undantag för huvudverkstäder och huvudförråd.

ARKIV ▶ DRIFTTJÄNST

Beträffande drifttjänsten, se bland annat följande arkiv.

Drifttjänstbyrån (Dbr) 1870–1962

Arkiv ingår från:
1. Trafikavdelningen 1863–1897.
2. Trafikbyrån (under Trafikavdelningen fram till 1907) 1898–1916.
3. Första trafikbyrån 1917–1932.
4. Drifttjänstbyrån 1932–1962.

Från Trafikavdelningen 1863–1897 finns bara registratur 1870–1897 bevarat.

Drifttjänstbyrån, maskinförrådet (Mfd) 1961–1962

Driftavdelningen/Trafikavdelningen (Da/Ta) 1963–1988

Arkiv ingår från:
1. Driftavdelningen 1963–1973.
2. Trafikavdelningen 1973–1982.
3. Godstransportavdelningen 1982–1988.

Persontrafikavdelningen (P) 1982–1988

Godstransportdivisionen (G) 1988–2000

(Flera delarkiv.)

SJ Persontrafikdivision, divisionskontoret (P) 1988–2000

(Flera delarkiv.)

Säkerhetstjänst

Säkerhetstjänsten vid järnvägarna rörde säkerheten vid fasta installationer som signaler och växlar, säkerheten i järnvägstrafiken, säkerhetsfrågor i samband med järnvägsolyckor och liknande frågor. Säkerhetsfrågor handlades inom SJ under många år av Säkerhetsavdelningen. Denna var först underordnad Trafikbyrån (1908–1916), därefter Första trafikbyrån (1917–1931) och Drifttjänstbyrån (1932–1962). Säkerhetstjänsten kopplades till trafiktjänsten, men var relativt fristående från denna. Från och med 1915 utfördes inspektion med anknytning till säkerhetsfrågor inom de statliga järnvägarna av en säkerhetsinspektör som var verksam inom Trafikbyrån. Några av de arbetsuppgifter som denna tjänsteman skulle utföra var att inspektera säkerhetstjänsten och dess anläggningar, att medverka vid förhör i samband med olyckor, att undersöka tågklareringen vid stationerna, att granska förslag till placering av spårväxlar och signaler samt att utarbe-

ta tjänstgöringsreglementen för enskilda järnvägar. Drifttjänstens befattningshavare centralt och inom distrikten redovisade undersökningar med inriktning på säkerhetsfrågor. Rapporterna författades av säkerhetsinspektörer eller av trafikinspektörer vid trafiksektionerna, och kunde riktas till byråchefen vid Trafikbyrån. Skrivelserna rörde ämnen som spårväxlar, signaler och tågs ankomsttider.

Drifttjänstbyråns säkerhetsavdelning dokumenterade olyckshändelser vid järnvägarna, både med person- och materialskador. Säkerhetsföreskrifter utformades både för bandelar med normal drift och för bandelar med förenklad drift. Drifttjänstbyrån utarbetade också föreskrifter för växlingstjänsten, signalföreskrifter, instruktioner för ställverk och föreskrifter för enmansbetjäning på lok. Under åren 1963–1988 ingick säkerhetsfrågor först i Driftavdelningens och därefter i Trafikavdelningens uppgifter. En del säkerhetsfrågor hanterades under 1980- och 1990-talen genom Trafiksäkerhetsenheten inom Trafiksäkerhet och försvar (1983–1988), Trafiksäkerhetsenheten inom Persontrafikdivisionens divisionskontor (1988–1989) och från och med 1990 Stab Trafiksäkerhet och tågplanering. Förutom handläggare inom den centrala staben fanns regionala handläggare. Under tiden 1993–1994 var en funktion för tågplanering placerad inom staben. Funktionen övergick senare till att vara en egen stab.

Regler för säkerheten vid de statliga järnvägarna utformades tidigt. Säkerhetsreglementen publicerades med början 1856. Titlarna varierade. En tidig upplaga hade titeln »Reglemente för tjänstgöring vid trafiken å statens järnvägar 1858«. Enligt en kungörelse 1874 skulle de enskilda järnvägarnas tjänstgöringsreglementen fastställas av Styrelsen för statens järnvägstrafik. Staten utövade således kontroll av säkerheten på de enskilda järnvägarna. Genom 1879 års tjänstgöringsreglemente erhöll de enskilda järnvägarna gemensamma bestämmelser för driften. 1904 års trafiksäkerhetskommitté (Kommittén angående trafiksäkerhetens tillgodoseende å de enskilda järnvägarna 1904) utarbetade förslag till förordning angående de enskilda järnvägarnas byggnad och underhåll och förslag till driften på de enskilda järnvägarna. Samma år tillsattes 1904 års säkerhetskommitté, en intern arbetsgrupp med uppdraget att utreda signalordningen och säkerhetsordningen vid SJ. En omarbetning av signal- och säkerhetsordningarna vid SJ utreddes av 1914 års säkerhetskommitté. Det förslag som kommittén lade fram var avsett att omfatta både de enskilda och de statliga järnvägarna. 1921 års tjänstgöringsreglemente tillkom för enskilda banor med karaktär av huvudbana men även för sådana som hade karaktär av sekundärbana. Även ett tjänstgöringsreglemente för mindre banor, tertiärbanor, utarbetades. Säkerhetsordningar (SÄO) med tillägg gavs ut 1924, 1934, 1959 och 1979 med flera år. Den upplaga av säkerhetsordningen som utkom 1934

utarbetades gemensamt av Järnvägsstyrelsen, Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och Järnvägsföreningen. Den medförde enhetliga bestämmelser för SJ och enskilda järnvägar. Skrifter inom SÄO publicerades i Statens järnvägars författningssamling. Tillägg till en SÄO kunde publiceras separat.

ARKIV ▸ SÄKERHETSTJÄNST

Beträffande säkerhetstjänsten, se bland annat följande arkiv.

Drifttjänstbyrån (Dbr) 1870–1962

Det finns många ärenden som rör säkerhetsordningen, med ämnen som placering av infartsförsignaler, bromsskor, manövrering av helbommar genom tågpersonalens försorg och tågvägsinspektion enligt SÄO. I början av 1960-talet hade säkerhetstjänstens ärenden saknummer 650.

Drifttjänstbyrån, säkerhetsavdelningen (Dbrs) 1908–1952

Arkivmaterial finns från:
1. Trafikbyråns säkerhetsavdelning 1908–1916.
2. Första trafikbyråns säkerhetsavdelning 1917–1931.
3. Drifttjänstbyråns säkerhetsavdelning 1932–1962.

Arkivet rymmer handlingar från ungefär 1910 till 1960. En del handlingar som tar upp säkerhetsfrågor får eftersökas inom den övergripande Drifttjänstbyråns arkiv, där Trafikbyråns arkiv ryms. Protokoll från Drifttjänstbyråns säkerhetsavdelning förvaras ihop med protokoll från den allmänna Drifttjänstbyrån, vilken ansvarade för säkerhetsfrågor 1953–1962. Flera F-serier innehåller föreskrifter för säkerhet, särskilt Säkerhetsordningen och tolkningar av denna.

Säkerheten vid smalspåriga bandelar reglerades genom ett Säkerhetsreglemente (Sär) vid SJ:s smalspåriga bandelar {F4}. Andra ämnen som tas upp är undantag från säkerhetsordningens föreskrifter {F5B}, redogörelser angående verksamheten inom säkerhetstjänsten {F6} och inspektionsrapporter av inspektörer {F7}. Säkerhetsavdelningen ansvarade för ordergivning genom veckoorder {F10}. Ytterligare ämnen för skrivelser var signalanordningar, ställverk och andra anordningar för säkerheten {F11}. Föreskrifter för fordon utfärdades också.

Begreppet säkerhet inom Säkerhetsavdelningens verksamhet ledde till en ärendehantering inom flera områden. Några exempel på ärenden i {E1} med inkomna handlingar är: »För hög hastighet i expresstågen«, »Förslag om ändring av innehållet i SJ:s förbandslådor«, »Undantag från säo § 93:2 vid Långsjönäs på str. Kisa–Verveln« {E1:38}, 1949.

Driftavdelningen/Trafikavdelningen (Da/Ta) 1963–1988

Säkerhetstjänsten hade vid denna tid sakgruppsnummer som började på 18, till exempel sakgrupp 181 Övriga säkerhetsföreskrifter.

Trafiksäkerhet och Försvar (TF) 1983–1988

Trafiksäkerhetsenheten ansvarade för säkerhetsfrågor.

SJ Persontrafikdivision, divisionskontoret (P) 1988–2000

Trafiksäkerhetsenheten hade hand om säkerhetsfrågor 1990 och framåt.

Säkerhetskommittéer

Kommittén angående trafiksäkerhetens tillgodoseende å de enskilda järnvägarna 1904

1904 års trafiksäkerhetskommitté, YK 1890.

Statens järnvägar (SJ) med föregångare, Övriga arkiv

1904 års säkerhetskommitté 1894–1906
Äldre handlingar angående signalordning. Förslag till säkerhetsordning och förslag till signalordning.

1914 års säkerhetskommitté 1909–1915

Drifttjänstbyrån (Dbr) 1870–1962

Trafikavdelningens tjänstgöringskommission (intern säkerhetskommitté) {F16}.

Järnvägsolyckor

Järnvägs- och spårvägsolyckor har gett upphov till omfattande utredningar. Några av de större järnvägsolyckorna under SJ-perioden inträffade i Lagerlunda 1875, Malmslätt 1912, Getå 1918, Bollnäs 1928, Ställdalen 1956, Holmsveden 1966, Lerum 1987 och Göteborg 1992 (spårvagn). Större olyckor mellan tåg och motorfordon vid vägövergångar har inträffat bland annat i Kärra (Mölndal) 1923, Lerbäck (söder om Hallsberg) 1935, Möckeln (Småland) 1939 och Edsvalla (Värmland) 1947.

Att dokumentera olyckshändelser räknades till uppgifterna för säkerhetstjänsten, dels olyckor som ledde till personskador, dels materiella skador i tåg- och växlingstjänst. Tiden 1893–1928 dokumenterades olycksfall av Administrativa byrån, 1928–1949 av Ombudsmannen, 1949–1963 av Rättsavdelningen. Missöden som drabbade SJ mellan 1963 och 1992 dokumentera-



Bärgning av personvagn med ångdrivna kranvagnar efter en urspårning vid Undersvik 1956.

des genom rapporter skapade inom Stab Trafiksäkerhet och dess föregångare. Under perioden 1963–1984 dokumenterades bara utredningar från olyckor med omfattande person- eller materialskador. Från och med 1985 samlades utredningar från alla olyckor, stora som små, ämnes- och årsvis. Uppgifter om händelser och tillbud åren 1986–1993 dokumenterades även av Persontrafikdivisionens affärsområde Trafikproduktion. Stab Trafiksäkerhet utarbetade med start år 1988 rapporter över olyckor och missöden.

Under perioden 1963–1998 handlades ärenden rörande olyckshändelser dessutom av de juridiska enheterna. Detta innebar för åren 1963–1971 Administrativa avdelningens rättsenhet, 1972–1988 Juridiska avdelningen/enheten, 1988–1998 Allmän service juridik och från och med maj 1998 Stab Juridik.

ARKIV ▸ JÄRNVÄGSOLYCKOR

Dokumentation av olyckshändelser finns särskilt i följande arkiv.

Kgl. styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888

Tågsammanstötningar och urspårningar, bland annat angående sammanstötningen vid Sandsjö {F1}.

Rättsavdelningen (Ra) 1893–1963

Arkivmaterial från:
1. 1893–1928 Administrativa byrån
2. 1928–1949 Ombudsmannen
3. 1949–1963 Rättsavdelningen

I detta arkiv finns rättsärenden kring järnvägsolyckor bevarade från perioden 1893–1963.

Alfabetiskt register över olyckshändelser 1950–1961 {C4A:20–21}. Akter med dokumentation av olyckshändelser {E2}. Ett exempel är följande registeruppgift »Ekebybruk den 2.12.1960, växlingsmissöde, då skador uppstod för Upsala–Ekeby AB« {C4A:20}. Med tillhörande akt i {E2:173}. Ett annat exempel är olyckshändelse år 1915 i Södertunneln vid Stockholm {F5}.

Administrativa byrån (Abr) 1899–1928

Rörande tågsammanstötningar och urspårningar 1873–1912 {F2}. Lagerlundaolyckan 1875 {F2:1}.

Drifttjänstbyrån, säkerhetsavdelningen (Dbrs) 1908–1962

Diarier med anteckningar om olyckor och om andra typer av ärenden, till exempel angående order för ändrat tågmöte {C1A}. Exempel: en olyckshändelse varvid en eldare slagit huvudet i en belysningsstolpe {C1A:1A}. Kortregister för olyckshändelser {C2}. I F-serier redogörs för tågsammanstötningar och urspårningar, olyckshändelser i tågtjänst och fall från tåg {F1}, till exempel tågsammanstötning på sträckan Grycksbo–Sågmyra {F1:8}, olyckshändelser {F2A}.

Administrativa avdelningen, rättssektionen (Aar) 1963–1988

Register till olyckshändelser 1963–1971 {C1B:10–11}. Mikrofilmade handlingar i diarienummerordning {F1A}. För register till filmerna, se Administrativa avdelningen {D3}. Ej mikrofilmade handlingar i diarienummerordning {F1B}.

Juridiska avdelningen/enheten (Ja) 1972–1988

Kronologiska register till diarier, rörande olycksfall {C1BC}. Handlingarna till diarierna är delvis utgallrade och mikrofilmade {F1A}. Ej utgallrade handlingar {F1BB}.

SJ Persontrafikdivisionen, affärsområde Trafikproduktion (PT) 1986–1993

Tillbud {F2}.

Stab Personal 1988–2000

Rapporter om olyckor och missöden 1960-talet till ca 1990 {F5}.

Specialinspektörerna för statens järnvägsdrift Arbetarskyddsstyrelsen 1913–1949

Handlingar till och från specialinspektören för säkerhets- och trafiktjänsten Anmälningar om olycksfall i arbete {E1A}. Anmälningar om olycksfall, polisrapporter och handlingar rörande skyddsombud {E2}.

Statens haverikommission 1978–1994

Utredningar av spårbunden trafik 1990–1994 {F1E}.

Statens Energiverk (STEV) 1983–1991

Redogörelser för olycksfall genom elektrisk ström från kontaktledningar vid järnvägar {F12A}.

Godstransporter

Under järnvägarnas första år var de flesta tågen blandade, de innehöll både gods- och personvagnar. Men redan i tågplaner på 1860-talet medtogs lokdragna tåg med bara godsvagnar. I och med detta hade godstrafiken skilts från persontrafiken. Godstågen gjorde uppehåll på de flesta stationer för lastning, lossning och omkoppling av vagnar. En uppdelning av godstrafiken i fjärr- och lokaltrafik dröjde ännu ett tag. På 1870-talet blev godstrafiken mer betydande, och inbringade 60 % av SJ:s totala inkomst, vilket kan jämföras med 1950-talet då en något större del av järnvägens inkomster kom från godstrafiken. Järnvägsstyrelsen utfärdade generella bestämmelser för godstrafik först under början av 1900-talet. Bestämmelserna gällde mottagning, lastning och utlämning av gods.

Tiden 1863 till 1907 hanterades frågor som rörde gods- och persontransporter av en och samma administrativa enhet inom SJ, Trafikavdelningen. Omorganisationen 1908 medförde att Trafikavdelningens verk-



Godståg drivet av ackumulatorlok litt. Öd 449 vid Nykvarn 1971. Loket kunde drivas med elström från inbyggda ackumulatorer alternativt från kontaktledning.

samhet delades upp i flera trafik- och taxebyråer. Två enheter kom genom åren att ha namnet Trafikbyrån – dels Trafikbyrån 1908–1916, dels Trafikbyrån 1953–1962. Under åren 1898 till 1907 var Trafikbyrån en enhet under Trafikavdelningen.

Drifttjänstbyrån, Driftavdelningen och Trafikavdelningen var andra enheter som hade verksamhet med anknytning till godstrafiken under olika tidsperioder. I och med organisationsförändringarna 1973, 1982 och 1988 kom godshanteringen att administreras av Driftavdelningen 1963–1973, Trafikavdelningen 1973–1982 och Godstransportavdelningen 1982–1988. Organisationen som infördes 1988 innebar inrättandet av Godstransportdivisionen med en rad underliggande affärsområden, bland annat försäljning och systemtåg.

För att kunna administrera godsvagnsparken behövde SJ:s byråer ta ställning till hur många vagnar med olika litteraklassificering som krävdes för vissa typer av trafik, hur många vagnar som behövde hyras in från ex-

terna företag, hur lång tid vagnarna behövde vara avdelade för viss trafik och hur lång tid som krävdes för avsyning av vagnarna. Det var viktigt att ha kontroll över körning med tomma vagnar. I SJ:s årsstatistik redovisas statistiska uppgifter om tomvagnskörning. Mot slutet av 1960-talet infördes det datoriserade VET-systemet vid SJ. I en dator registrerades varje vagnförflyttning. Bland dem som använde systemet märks speditörskunder som fick möjlighet att hålla reda på specifika vagnar.

Till godsvagnshanteringen hörde beräkningar av vagnanvändningsavgifter, utrustning av godsvagnar för speciella ändamål och inregistrering av privata godsvagnar och godsbehållare. Förslag gavs till anskaffning och ändring av godsvagnars konstruktion, vagnsdelar, lasttillbehör och transportredskap. Man behövde ta ställning till reparation och översyn av godsvagnar. Föreskrifter utvecklades för användning och fördelning av godsvagnar. Speciella åtgärder fick ibland vidtas i samband med godstrafiken, till exempel åtgärder för att hindra att smittsamma sjukdomar spreds.

ARKIV ▶ GODSTRANSPORTER

Ärenden som rör gods- och persontrafik kan behöva eftersökas inom flera arkiv inom trafiktjänsten.

Drifttjänstbyrån (Dbr) 1870–1962

Arkiv med både ärenden som rör godstransporter och ärenden som rör persontransporter. Arkivmaterial från:
1. Trafikavdelningen 1863–1897
2. Trafikavdelningen | Trafikbyrån 1898–1907
3. Trafikbyrån (fristående enhet) 1908–1917

Maskintekniska byrån (Mbr) 1861–1963

Ett par F-serier tar upp godsvagnar vid samtrafik med Norge, Danmark och England.

Godstrafikbyrån (Gbr) 1908–1952

Arkivmaterial från:
1. Tidtabellsbyrån | Vagnavdelningen (Tibrv) 1908–1916
2. Andra trafikbyrån | Vagnavdelningen (Tbr II) 1917–1931
3. Godstrafikbyrån | Vagnavdelningen 1932–1952

Separata serier med konceptskrivelser för Vagnavdelningen och Transportavdelningen 1917–1947.

Trafikbyrån (Tbr) 1908–1962 yngre Trafikbyrån

– Trafikbyrån (Tbr) 1908–1962
Den yngre Trafikbyrån. Den äldre Trafikbyråns arkiv ingår inte här. Arkivmaterial som rör godstransporter finns från:
– Trafikbyrån 1953–1962

Kommersiella byrån (Kmbr) 1954–1962

Registratur för godstrafik finns i {B1}.

Drifttjänstbyrån, organisationsavdelningen (Dbrorg) 1942–1963

Rapporter om såväl gods- som persontrafik finns bevarade i {E1}.

Driftavdelningen/Trafikavdelningen (Da/Ta) 1963–1988

Arkivmaterial finns från:
1. Driftavdelningen (Da) 1963–1973
2. Trafikavdelningen (Ta) 1973–1982
3. Godstransportavdelningen (G) 1982–1988

Godstransportavdelningen, styckegodsdivisionen (Gs) 1982–1988

Flera arkiv härrör från Godstransportdivisionen, bland dem:

Godstransportdivisionen (G), affärsområde kontinent

Godstransportdivisionen (G), affärsområde Malmbanan med föregångare 1964–1998

Godstransportdivisionen, GPO Gävle 1998

Motsvarande arkiv finns från godstransportdivisionerna i Borlänge, Malmö, Umeå, Nässjö och Göteborg.

Postbefordran

För att transportera post på tåg användes till att börja med trälådor och sorteringen av posten gjordes på postkontor. Snart började Postverket att förhandla med SJ och med enskilda järnvägar om att få tillgång till vagnar speciellt avsedda för postbefordran. När Västra stambanan hade öppnats för trafik 1862 inrättades fullständiga postkupéer med expedition. Postkupéerna på tåg fungerade som ambulerande postanstalter där sortering av post skedde under resans gång. En del postvagnar eller postfinkor för postbefordran byggdes med dels en avdelning avsedd att vara postkupé,



Posthantering i Älvsbyn 1966. Postsäckar lossas och lastas till »Nordpilen«, ett persontåg som trafikerade sträckan mellan Stockholm och Narvik.

dels en avdelning för resande eller för resgods. Somliga postkupéer försågs med brevinkast. I de minsta postkupéerna arbetade bara en postiljon, i de större även postexpeditörer. År 1872 omfattade järnvägspostföringen bland annat Västra och Södra stambanan och sammanbindningsbanan Hallsberg–Örebro. Med åren blev postvagnarna allt större och bekvämare. Personalutrymmena förbättrades med pentry och matplats. Även enskilda järnvägar befordrade post, till exempel Gävle–Dala, Uddevalla–Vänersborg–Herrljunga och Ystad–Eslöv. Överenskommelser slöts med Postverket om postutrymmen i tåg och på tågfärjor. Järnvägarna hade även en funktion för postbefordran kopplad till stationshus. En järnvägspoststation var en poststation förenad med en järnvägsstation och förestods av järnvägsstationens chef.

ARKIV ▶ POSTBEFORDRAN

Beträffande postbefordran med tåg, se följande arkiv:

Postverket, Generalpoststyrelsens huvudarkiv 1850–1964

Register över postala förordningar och skrivelser {B8}. Referat av cirkulär och instruktioner, till exempel »Instruktion för postbefordran i postkupé« 1863.

Postverket, Driftbyrån 1859–1976

En stor mängd information om inrättande av järnvägspost, ersättningsfrågor och över huvud taget dokumentation av järnvägspostföring finns i Driftbyråns arkiv. Som hjälp för sökningen kan användas register till koncept {B3}. Under rubriken »Järnvägsstyrelsen, Kungl.« ges uppgifter om järnvägspost. Tidtabeller för järnvägsposten förvaras i Postverkets publikationsarkiv {B44:638–644}. Sakregister till Drifttjänstbyråns trafikavdelnings diarier 1952–1964 {C9}. Exempel på sökord är »postvagnar« och »tidtabellsskifte«. Statistiska data om posten vid järnvägsposts tationer belägna längs statliga och enskilda järnvägar {E4B}. Handlingar ordnade enligt dossiéplan 1910–1976 {F1A}–{F1C}. Exempel på ärenden är ökning av postkupéutrymme och poststations förenande med järnvägsstation. Ärenden angående enskilda järnvägar ordnade enligt bifogad förteckning {F6}.

Persontrafik

Befordran av passagerare har varit föremål för flera SJ-byråers verksamhet. Trafikavdelningen hade hand om dessa frågor 1863–1897, följt av Trafikbyrån 1898–1907. Därefter kom Tidtabells- och vagnbyrån 1908–1916, som administrerade både person- och godstrafik, och Tredje trafikbyrån 1919–1932, som främst sysslade med tidtabellsärenden. Under åren 1932–1952 hanterades frågor som rörde persontrafik av en särskild byrå med namnet Persontrafikbyrån. Denna byrå ansvarade för tidtabeller och vagnanvändning, utförande av person-, post- och resgodstransporter samt kontroll av mottagning och lastning av resgods. Persontrafikbyrån var huvudredaktör för tidtabellsverket i dess helhet, men Godstrafikbyrån ansvarade för godstågsplanen. Den därpå följande enheten för persontrafiksfrågor var Trafikbyrån 1953–1962 (både person- och godstrafik). Även Drifttjänstbyrån hade hand om persontrafikfrågor. Den administrerade fjärrpersontrafik och fjärrgodstrafik, snabbgående tågförbindelser, omledning av trafik från hårt belastade järnvägslinjer och andra persontrafik-

frågor. Under åren 1963–1982 ansvarade Driftavdelningen/Trafikavdelningen för persontransporter. Trafikavdelningen svarade för produktionen av transporttjänster inom järnvägs-, buss- och färjetrafiken samt för den regionala och lokala transportförsäljningen. Avdelningen förvaltade fasta anläggningar och ansvarade före 1973 för rullande material. Under åren 1982–1988 var det Persontrafikavdelningen som hade ansvaret för SJ:s persontrafik. Bland avdelningens arbetsuppgifter ingick marknadsanalyser, produktutveckling, prispolitik och försäljning. Uppgifterna innefattade också behovsbedömning och krav på utformning av vagnar och terminaler.

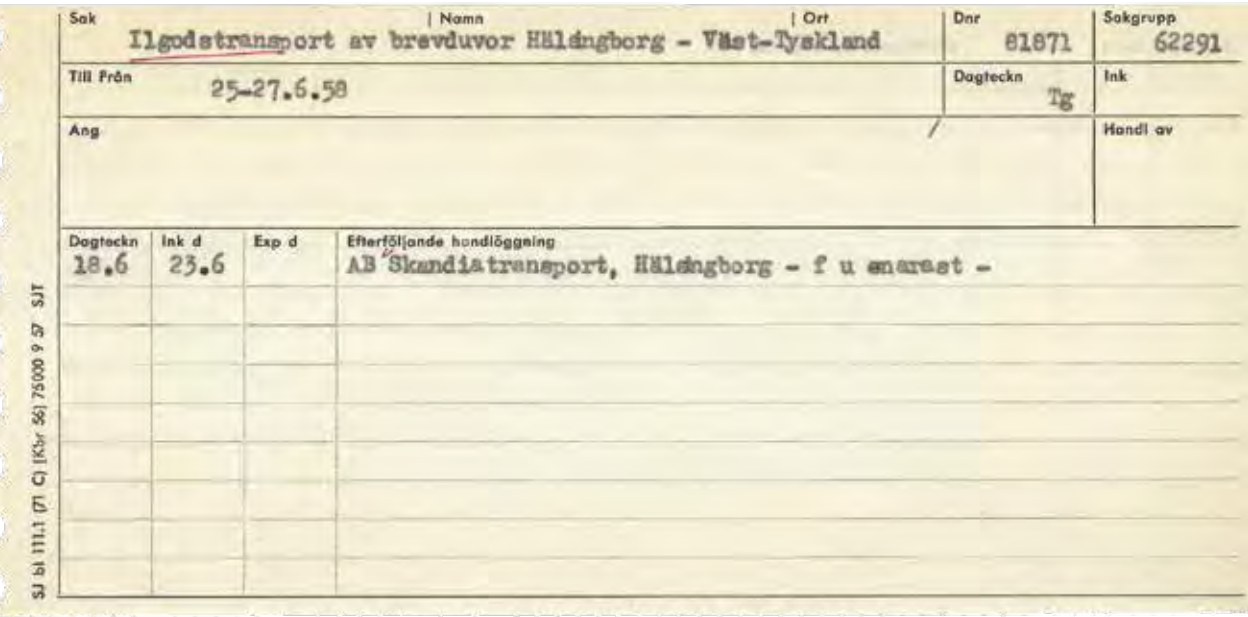
Med start år 1988 samlades en del centrala och regionala driftfrågor under SJ Persontrafikdivision. Verksamheten vid 1990-talets mitt innefattade persontransporter, marknadsföring, planering och utveckling, ekonomi och redovisning, ADB-samordning, personalfrågor, organisation, fordonsupphandling samt kvalitet och säkerhet. År 1998 skedde ett namnbyte till SJ Resedivision. Under de sista åren fanns en kontaktorganisation mot externa återförsäljare genom SJ Persontrafikdivision, Affärsområde försäljning.

Att större väskor, cyklar och annat resgods befordrades i samband med personresor på tåg var förr mycket vanligt. Föreskrifter utarbetades om transport av väskor, cyklar och annat resgods och av djur, som medfördes av resande. Ilgods var resgods som befordrades snabbare. Snabb transport av brevduvor är ett exempel på gods som krävt speciella arrangemang.

Även om nattåg förekom redan 1873 sattes sovvagnar in först 1886. Sommaren 1932 fanns 29 direkta sovvagnsförbindelser inom landet. Sommaren 1955 hade antalet ökat till 58. Förbindelserna med Norrland innefattade på 1950-talet direkta sovvagnar från Stockholm till Luleå, Skellefteå och flera andra orter.

Under större delen av 1800-talet fanns inga restaurangvagnar i tågen. På längre distanser måste därför måltidsuppehåll göras så att resenärerna kunde få förtäring i en restaurang i stationshuset eller dess närhet. Järnvägsrestauranger byggdes i Gnesta, Charlottenberg och andra orter. Under det senare 1800-talet förekom särskilda järnvägshotell där resenärerna både kunde bo och äta. Sådana järnvägshotell förekom bland annat i Gällivare, Borlänge och Nässjö. Restaurangvagnar infördes i dagsnälltåg 1897 på Södra stambanan och 1894 på den enskilda Upsala–Gävle Järnväg. Dessa restaurangvagnar hade vedeldade järnspisar och saknade större förråd. Resande i 1 och 2 klass tillhandahölls mat, kaffe, te, frukt och dylikt. Modernare typer av restaurangvagnar introducerades åren 1911, 1933, 1946 (med elspisar) och 1953.

1906 kom Restaurantvagnsaktiebolaget till. Detta bolag uppgick snart i Turisttrafikförbundets restaurantaktiebolag. Bolaget hade en omfattande



Sak	Namn	Ort	Dnr	Sakgrupp
Ilgodstransport av brevduvor Hälsingborg - Väst-Tyskland			81871	62291
Till Från 25-27.6.58			Dagteckn Tg	Ink
Ang				Handl av

Dagteckn	Ink d	Exp d	Efterföljande handläggning
18.6	23.6		AB Skandiatransport, Hälsingborg - f u enarest -

SJ bl 111.1 (71 C) (Kbr 56) 75000 9 57 SJT

Diarieförd ilgodstransport med järnväg och färja av brevduvor från Hälsingborg till Västtyskland.

verksamhet och var indelat i regionala avdelningar. Till följd av ett riksdagsbeslut 1937 bildades ett nytt statligt restaurangbolag, Aktiebolaget Trafikrestauranger. År 1955 var 1500 personer sysselsatta i bolaget. Vid denna tid hade man 35 stationära restauranger, därtill restaurang- och kafévagnar på tåg och dessutom restauranger på SJ:s tågfärjor på lederna Malmö–Köpenhamn, Trelleborg–Sassnitz och Trelleborg–Travemünde. Vid 1980-talets början hade TR-service, en avdelning inom Trafikrestauranger, ansvaret för restaurangverksamheten, dels på tågen, dels inom arrendeenheter i bland annat Kiruna, Nässjö och Halmstad.

En rad verksamheter vid SJ kom att ombesörjas av enskilda näringsidkare och privata bolag. SJ:s stationsrestauranger och restaurangväsendet vid tågfärjorna lejdes av Turisttrafikförbundet, av privatpersoner och av andra aktörer. Servering i restaurangvagnar lejdes också ut, liksom servering i annan vagn än restaurangvagn och plattformsförsäljning av frukt, karameller, smörgåsar, pilsnerdricka och liknande varor. SJ medgav också rätten till bolag och privatpersoner att lägga ut resebroschyrer i tågen, att sätta upp annonstavlor och att sälja tidningar på stationer. Även personvågar för avgiftsbelagd vägning liksom chokladautomater ägdes av privata intressenter.

ARKIV ▸ PERSONTRAFIK

Beträffande persontrafiken, se bland annat följande arkiv.

Drifttjänstbyrån (Dbr) 1870–1962

Trafikbyrån (Tbr) 1908–1962

I Trafikbyråns arkiv finns ekonomiska handlingar i form av avräkningar i persontrafik {B2} med diarium i {C2}. Persontrafiken med utlandet finns dokumenterad genom {E3}.

Drifttjänstbyrån, organisationsavdelningen (Dbrorg) 1942–1963

Rapporter om såväl gods- som persontrafik finns i {E1}.

Kommersiella byrån (Kmbr) 1953–1963

Registratur för persontrafik finns genom {B2}. Korrespondens som handlar om in- och utrikes person- och godstrafik finns i E-serier.

Driftavdelningen/Trafikavdelningen (Da/Ta) 1963–1988

Persontrafikavdelningen (P) 1982–1988

SJ Persontrafikdivision, divisionskontoret (P) 1988–2000

Resedivisionen, namnbyte 1999.

AB Trafikrestaurangers arkiv

Arkivet förvaras vid Järnvägsmuseet.

Statens järnvägar (SJ) med föregångare, Övriga arkiv

Turisttrafikförbundets restaurant AB m.fl. 1871–1973
Kontrakt rörande bedrivande av restaurangrörelse på Stockholms central, vid vissa andra stationer, i restaurangvagnar i tåg och på tågfärjor.

REDOVISNING AV TRAFIK

Kontrollkontoret vid SJ hade uppsyn över intäkterna från trafiken. Det fanns en avdelning för godstrafik och en avdelning för persontrafik. På 1880-talet kontrollerades både statsbanorna och de enskilda järnvägarna, till följd av en överenskommelse om samtrafik. Kontorets centrala ställning kom dock att inskränkas i och med att kontrollen av viss persontrafik avskaffades. Uppsikten över samtrafiken med enskilda järnvägar, som hade administrerats centralt av SJ, flyttades till ett kontrollkontor för samtrafik



Trafikrestauranger AB var kontrakterade av SJ att försälja frukt och drycker till resenärer, här på en perrong vid Stockholms Centralstation 1957.

som inrättades av de enskilda järnvägarna. Detta kontor administrerade även godssamtrafiken med Norge och Danmark.

SJ förde redan från starten på 1850-talet statistik över såväl gods- som personbefordran. Statistiken rörde dels trafikens omfattning och typ, dels trafikens ekonomi. En typ av statistik gick ut på att beräkna de sträckor som olika typer av tåg genomlöpte. En utförlig statistisk redovisning publicerades i BiSOS Statens järnvägar. Där fanns tabeller som visade antalet tågkilometer per bankilometer, tåghastigheten, vagnaxelkilometer per tågkilometer. Andra tabeller visade vagnrörelser och transportarbete och vagnaxelkilometer per vagnaxel. Person- och godstrafik redovisades i tabeller, till exempel en tabell som visar antal betalda resor ett visst år. En annan tabell visar ökningen av antalet resor efter olika biljettslag ett visst år.

Redovisning av persontrafiken skedde genom att uppgifter samlades in om antal sålda personbiljetter av olika slag. Redovisningen var vid början av 1930-talet uppdelad på kategorier, däribland personbiljetter, militärbiljetter och snälltågstillägg. Även godstrafiken redovisades med avseende på flera kategorier, till vilka hörde typ av gods och kilometertal.

Enligt en uppdelning som tillämpades fram till 1922 gjordes en åtskillnad mellan dels paket- och ilgods, dels fraktstyckegods och fraktgods i vagnslaster. En annan typ av statistik utgår från data om kapacitet hos rullande materiel och fasta installationer. Med statistik som grund är det till exempel möjligt att slå fast att SJ hade en avsevärt ökad kapacitet vad beträffar personvagnar 1925 jämfört med 50 år tidigare: antalet sittplatser hade niofaldigats. Uppdelningen medförde merarbete för Kontrollkontoret.

Statistiskt arbete med inriktning på trafiken utfördes under många år av Milkontoret, som hade varierande organisatorisk hemvist. Milkontoret bildades 1863, och hörde ursprungligen till Byråavdelningen. Från och med 1898 hörde kontoret till Administrativa avdelningen. Föreståndaren, en milkontrollör, var chef över ett antal bokhållare och kontorsskrivare. Med start 1908 hörde Milkontoret till Trafikbyrån, därefter till Tidtabellsbyrån, följt av Tidtabells- och vagnbyrån. Milkontoret flyttades 1919 till Andra trafikbyrån. Det var Milkontorets uppgift att beräkna längden för den väg som lok och vagnar tillryggalade. Såväl statens som enskilda järnvägars rullande materiel beaktades. Uppgifter från andra järnvägars förvaltningar visade på SJ-tågens gång på främmande järnvägar. Ett par av de mått som användes var personkilometer (som motsvarar att en person reser en kilometer) och godstonkilometer (som motsvarar att ett ton gods förflyttas en kilometer). Måttet trafikenhet definierades som summan av personkilometer och godstonkilometer. Ytterligare ett mått var vagnaxelkilometer.

Statistiken hade en viktig ekonomisk aspekt. Det finns ett nära samband mellan trafik och driftresultat. Från 1850-talet till 1928 fördes årlig statistik

över lönsamheten på bandelar genom SJ:s årsredovisning. När särredovisningen med avseende på bandelar upphörde 1929, intriktades det statistiska arbetet istället på att skapa underlag för bedömning av taxeläget.

ARKIV ▶ REDOVISNING AV TRAFIK

Beträffande redovisningen av trafiken, finns information i flera arkiv.

Drifttjänstbyrån (Dbr) 1870–1962

En av Milkontorets placeringar, och därmed arkiveringar i SJ:s arkiv är inom Trafikbyrån vars arkiv har inkorporerats i Drifttjänstbyråns arkiv. Tjänsterappporter med statistiska uppgifter om trafik {D3}.

Kontrollkontoret (Kk) 1857–1962

Statistiska kontoret (Ssk) 1864–1963

Bandelsutredningar 1947–1953, gods- och persontrafik {F7}. Bandelsundersökningar 1958–1962. Med redovisning av godstrafik inom SJ:s regioner {F9}.

Ekonomiavdelningen (Ea) 1963–1982

Ingående enhet:
– Transportredovisningssektionen
Handlingar ordnade efter dossiéplan {F1}.

Järnvägstaxor

En avgörande aspekt på förvaltning av järnvägar är de inkomster som trafiken ger med grund i fastställda taxor. Inkomsterna kommer dels från persontrafiken, dels från godstrafiken. Det har inte rört sig om en kontinuerlig tillväxt av trafik och därmed av inkomster. En förklaring är att järnvägsekonomier är starkt konjunkturkänsliga. Inkomsterna från järnvägstrafiken reagerar nästan omedelbart på förändringar i den allmänna ekonomiska konjunkturen, medan utgifterna är förbundna med en betydande tröghet. Det är främst godstrafiken som påverkas och omsättningen av export- och kapitalvaror som järn och stål varierar efter konjunkturerna mer än omsättningen av konsumtionsvaror. Generellt sett har godstrafiken gett större inkomster än persontrafiken. Såväl under 1870-talet som under 1940-talet stod persontrafiken för ungefär 40 % av inkomsterna medan godstrafiken stod för ungefär 60 %.

Sammandrag af Svenska jern-

Anmärkningar.	Jernvägens namn.	Trafikerad banlängd. Kilometer.	Trafik. Resande. Antal.	Hästar. St.	Hundar. St.	Boskap. St.	Gods. Tonn.
	Statens jernvägar	2 403	4 085 269	10 282	14 041	237 952	2 225 483
	Enskilda jernvägar.						
	Gefle—Ockelbo jernväg	38	48 114	112	155	126	49 032
	Gefle—Dala jernväg	92	173 414	117	521	3 737	501 376
	Bergslagernas jernväg	486	333 091	398	1 055	10 231	408 304
	Näs—Morshyttan jernväg	12	4 633	—	3	—	25 236
	Siljans jernväg	37	34 140	13	157	485	23 009
	Södra Dalarnes jernväg	67	99 253	209	275	2 736	86 208
	Krylbo—Norberg jernväg	19	12 285	—	53	250	89 783
	Upsala—Gefle jernväg	132	146 543	763	620	3 633	184 117
	Upsala—Lenna—Norrtelje jernväg	81	76 536	—	352	1 184	39 422
	Stockholm—Rimbo jernväg	56	120 012	11	538	5 221	20 583
	Stockholm—Vesterås—Bergslagen, Sala—Tillberga, Norbergs och Klackbergs jernvägar	247	495 084	1 105	989	20 915	229 408
	Köping—Hult jernväg	71	113 600	659	512	25 851	201 050
	Köping—Uttersberg jernväg	36	31 758	—	185	2 033	58 716
	Uttersberg—Riddarhyttan jernväg	12	2 961	—	15	34	12 403
	Frövi—Ludvika jernväg	98	58 342	14	150	9 153	198 269
	Storå—Guldsmedshyttan jernväg	4	——	—	—	—	29 164
	Bånghammar—Kloten jernväg	22	1 368	—	4	—	22 057
	Smedjebackens jernväg	18	11 166	—	30	—	22 299
	Säfsnäs jernväg	47	4 612	—	—	—	28 706
	Pålsboda—Finspong jernväg	58	25 142	—	82	555	48 928
	Finspong—Norsholm jernväg	27	26 734	—	67	1 105	45 438
	Oxelösund—Flen—Vestmanland jernväg	156	192 791	365	719	13 664	82 500
	Askersund—Skyllberg—Lerbäck jernväg	14	21 499	—	67	15	13 017
	Vadstena—Fogelsta jernväg	10	15 368	—	45	1	5 924
	Norsholm—Vestervik—Hultsfred jernvägar	184	81 183	12	296	3 583	111 474
	Vikern—Möckeln jernväg	54	2 157	—	13	—	42 104
	Nora—Karlskoga och Nora—Ervalla jernvägar	133	61 415	20	181	739	152 892
	Östra Vermlands jernväg	66	30 807	15	68	1 448	84 715
	Filipstads norra bergslags jernväg	17	15 816	—	56	472	33 159
	Nordmark—Klarelfven jernväg	73	14 453	—	96	461	68 507
	Dalslands jernväg	69	34 980	75	206	6 176	58 500
	Mariestad—Moholm jernväg	18	29 085	—	113	101	5 768
	Hjo—Stenstorp jernväg	55	36 514	—	169	655	40 840
	Lidköping—Skara—Stenstorp jernväg	50	68 975	26	428	1 968	25 703
	Lidköping—Håkantorp jernväg	28	27 227	—	108	941	10 276
	Borås jernväg	42	66 305	121	346	1 124	38 950
	Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernväg	92	132 621	188	460	4 633	83 926
	Ulricehamn—Vartofta jernväg	37	18 794	—	139	189	14 259
	Kinds härads jernväg	39	23 840	—	137	94	9 428
	Varberg—Borås jernväg	85	88 728	40	324	508	51 924
	Nässjö—Oskarshamn jernväg	148	110 126	417	282	4 477	102 959
	Vimmerby—Hultsfred jernväg	21	12 908	1	40	117	8 467
	Halmstad—Nässjö och Kinnared—Fegen jernvägar	203	80 530	50	514	1 133	76 348

Ett uppslag med statistik ur publikationen Statens järnvägar / av Kungl. Järnvägsstyrelsen. Järnvägsstyrelsen (1888–1962).

vägars trafik-rapporter år 1886.

Inkomster.														
Resande, resgodsöfvervigt och extra persontåg.		Post, lik, åkdon, lokomotiv m. m.		Lefvande djur.		Gods.		Extra.		Summa.		Per dag och bankilometer.		
7 106 162	53	461 897	46	512 752	55	10 925 376	77	138 244	11	19 144 433	42	21	83	Statens jernvägar.
														Enskilda jernvägar.
42 013	07	4 381	80	661	70	114 312	51	728	73	162 097	81	11	69	Gefle—Ockelbo jernväg.
133 130	10	14 852	67	2 371	96	1 165 601	88	8 417	91	1 324 374	52	39	44	Gefle—Dala jernväg.
555 877	09	88 681	04	12 321	27	1 928 083	65	24 247	27	2 609 210	32	14	71	Bergslagernas jernväg.
1 918	90	122	64	——	75	36 573	20	——	—	38 615	49	8	82	Näs—Morshyttan jernväg.
40 201	90	6 920	35	291	00	70 022	07	4 115	28	121 550	60	9	—	Siljans jernväg.
84 840	08	12 453	91	1 681	87	179 683	80	1 159	14	279 818	80	11	44	Södra Dalarnes jernväg.
9 035	17	315	34	49	75	131 349	34	212	60	140 962	20	20	33	Krylbo—Norberg jernväg.
196 428	75	22 352	39	7 294	80	449 275	40	15 393	49	690 744	83	14	34	Upsala—Gefle jernväg.
57 131	55	7 186	84	1 364	60	77 685	47	891	27	144 259	73	4	88	Upsala—Lenna—Norrtelje jernväg.
77 354	95	4 870	59	3 714	10	70 205	57	7 955	52	164 100	73	8	03	Stockholm—Rimbo jernväg.
456 239	06	27 610	15	45 290	68	800 499	12	11 381	84	1 341 020	85	14	87	Stockholm—Vesterås—Bergslagen, Sala—Tillberga, Norbergs och Klackbergs jernvägar.
156 721	52	12 195	82	17 691	43	437 639	15	1 976	44	626 224	36	24	16	Köping—Hult jernväg.
26 060	03	2 924	02	766	97	137 091	85	980	37	167 823	24	12	77	Köping—Uttersberg jernväg.
1 278	85	105	13	14	05	14 395	35	37	69	15 831	07	3	61	Uttersberg—Riddarhyttan jernväg.
57 045	40	11 173	05	1 685	36	414 031	18	3 317	63	487 252	62	13	62	Frövi—Ludvika jernväg.
——	—	——	—	——	—	14 384	50	1	—	14 385	50	9	85	Storå—Guldsmedshyttan jernväg.
1 056	00	13	—	1	20	48 028	05	33	—	49 131	25	6	12	Bånghammar—Kloten jernväg.
7 542	36	378	85	12	20	43 093	11	806	46	51 832	98	7	89	Smedjebackens jernväg.
4 280	60	——	—	——	—	120 956	20	1 088	83	126 325	63	7	36	Säfsnäs jernväg.
18 312	04	7 089	61	260	22	129 634	64	5 689	61	160 986	12	7	60	Pålsboda—Finspong jernväg.
16 486	29	3 337	85	156	51	75 915	10	4 310	36	100 206	11	10	17	Finspong—Norsholm jernväg.
174 113	70	19 512	74	7 207	70	251 671	64	2 887	87	455 393	65	8	—	Oxelösund—Flen—Vestmanland jernväg.
11 256	44	1 222	33	27	58	20 364	05	90	30	32 960	70	6	45	Askersund—Skyllberg—Lerbäck jernväg.
8 446	15	382	80	18	50	10 382	52	308	11	19 538	08	5	35	Vadstena—Fogelsta jernväg.
106 051	44	21 582	12	2 558	95	278 456	43	3 358	24	412 007	18	6	13	Norsholm—Vestervik—Hultsfred jernvägar.
1 260	45	254	17	5	20	97 119	70	769	26	99 408	78	5	04	Vikern—Möckeln jernväg.
46 764	06	8 982	18	533	73	326 139	16	10 127	47	392 546	60	8	09	Nora—Karlskoga och Nora—Ervalla jernvägar.
37 366	73	5 404	97	500	46	223 453	56	4 503	23	271 228	95	11	26	Östra Vermlands jernväg.
9 728	37	960	75	60	60	51 332	70	736	36	62 818	78	10	12	Filipstads norra bergslags jernväg.
14 982	25	3 105	75	175	45	249 941	48	18 831	93	287 036	86	10	77	Nordmark—Klarelfven jernväg.
54 808	47	43 581	22	6 502	14	105 711	14	4 154	86	214 757	83	8	53	Dalslands jernväg.
21 889	85	1 547	37	161	70	15 621	05	445	70	39 665	67	6	04	Mariestad—Moholm jernväg.
30 328	86	3 196	78	545	40	87 085	21	1 584	40	122 740	65	6	11	Hjo—Stenstorp jernväg.
62 621	79	6 297	04	2 001	43	65 193	50	925	27	137 039	03	7	51	Lidköping—Skara—Stenstorp jernväg.
19 167	60	303	57	1 171	29	25 640	48	513	56	46 796	50	4	58	Lidköping—Håkantorp jernväg.
72 324	51	6 622	36	1 664	40	142 695	06	1 725	26	225 031	59	14	68	Borås jernväg.
125 485	65	15 312	26	5 706	30	252 187	05	5 231	27	403 922	53	12	03	Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernväg.
23 333	67	4 382	—	392	75	48 445	98	669	59	77 223	99	5	72	Ulricehamn—Vartofta jernväg.
25 278	29	3 149	91	257	95	30 494	15	4 217	44	63 397	74	4	45	Kinds härads jernväg.
92 480	38	9 899	39	1 021	45	197 644	65	3 863	70	304 909	57	9	83	Varberg—Borås jernväg.
123 285	65	20 579	70	4 404	95	391 371	47	30 218	45	569 860	22	10	55	Nässjö—Oskarshamn jernväg.
8 396	67	609	03	93	35	17 319	90	216	06	26 635	01	3	47	Vimmerby—Hultsfred jernväg.
128 124	31	23 353	92	2 306	21	370 485	44	2 713	02	526 982	90	7	11	Halmstad—Nässjö o. Kinnared—Fegen jernvägar.

Ett komplicerat samspel mellan enskilda och statliga järnvägars taxesättning ägde rum under hela den period som behandlas i denna bok. Taxorna har genomgående styrts av beslut från regering och riksdag. Vinstintresset var bara en av flera faktorer som beaktades. SJ:s ansvar för både företagsamhet och regionalt välstånd spelade en stor roll då järnvägstaxorna bestämdes.

En stor del av järnvägarna i Sverige har tillkommit trots att kalkyler visat att banorna inte skulle bära sig ekonomiskt. Sådana järnvägar byggdes åren 1911–1937 framför allt i Norrland. Regionalpolitiska aspekter ansågs från politiskt håll vara viktiga – en lägre godstaxa gynnar näringslivet i en region. Samtidigt fanns en strävan att täcka såväl räntekostnader som löpande kostnader. En av flera möjliga ekonomiska principer för järnvägsdrift är att eftersträva full täckning av utgifterna för drift och underhåll varje år. Eftersom taxesättningen för de statliga järnvägarna är del i ett större sammanhang, har frågan även behandlats i utredningar med ett samlat grepp om flera trafikslag. I synnerhet konkurrensen mellan biltrafik och järnväg har varit av intresse för utredarna.

En provisorisk taxa för statsbanorna lades fram 1856. Fem tariffklasser användes för vanligt fraktgods. Fraktsatserna var proportionella mot godsets vikt och transportens längd. Persontaxorna följde från början indelningen i vagnsklasser i 1, 2 och 3 klass. En genomgripande förändring skedde i och med 1862 års taxa. Speciella tariffer för ilgods infördes. En nyhet var även fallande avgifter med avståndet – ju längre transport, desto lägre avgift per kilometer för en viss godsvikt. Denna princip har spelat stor roll både för statliga och enskilda järnvägar för att underlätta transporter på stora avstånd. SJ använde sig också av värdetariffering, en differentierad prissättning av transporterna. Prissättningen övertogs från trafiken på landsvägarna och kanalerna. Ett syfte var att åstadkomma billiga transporter av råvaror och halvfabrikat.

1875 års riksdag ansåg att en revision av SJ:s taxor behövdes för att öka nettoinkomsten från järnvägarna. Resultatet blev måttliga höjningar av taxorna. Ej heller i ett förslag till taxa 1880 gjordes några större förändringar av avgifterna. En anledning var att statsbanorna hade trafikresurser som inte utnyttjades och man ville understödja en utökad industriell verksamhet. Taxan gällde under nio år. 1887 års järnvägstaxekommitté stödde sig på 1875 års ekonomiska mål, och tillämpade en normalkalkyl med 4 % förräntning av SJ:s anläggningskapital utan amorteringar. År 1889 trädde den nya taxan i kraft. Denna gav otillräcklig nettoinkomst för att förränta hela anläggningskapitalet. Den otillräckliga förräntningen accepterades för att kunna hålla nere tarifferna under de dåliga tiderna.

En järnvägstaxekommitté tillsattes 1907 för att utreda en taxerevision till följd av en lönereglering. Det primära var att få balans i taxorna, vilket

krävde minskade anspråk på att fullt ut betala räntorna på lånen. Kommittén hade två delvis motstridiga uppgifter, att främja person- och godstrafiken och därmed utveckla landets ekonomiska källor samtidigt som järnvägen skulle täcka sina driftkostnader, och om möjligt ge ränta på anläggningskapitalet. Det handlade om en avvägning mellan nationalekonomiska och företagsekonomiska mål. Tidigare bestämde de enskilda järnvägarna själva om de skulle medverka i den allmänna samtrafiken. År 1917 avgav 1907 års järnvägstaxekommitté ett betänkande med förslag till ny godssamtrafiktaxa. 1919 yttrade sig Järnvägsföreningen och biföll kommitténs förslag. Först 1925 uttalade sig SJ och föreslog en taxesänkning.

Den värdeminskning av SJ:s anläggningar som uppkommit genom förslitning av materielen tänktes kunna kompenseras genom förnyelsefonder. SJ inrättade år 1912 en förnyelsefond. 1919 tillsattes en kommitté för att utreda Statens järnvägars ekonomi –Statsbaneekonomikommissionen. Denna avgav 1921 ett betänkande som var förenligt med SJ:s linje men som stod i motsättning till 1907 års taxekommitté.

Ett återkommande problem var betalningar av räntan på de stora lån som tagits för investeringar i järnvägarna. För att minska räntekraven föreslog 1923 års taxekommitté en uppdelning av statsbanekapitalet i en räntabel del och en icke-räntabel del. Med hänsyn till näringslivets behov avgav 1924 Järnvägsrådet ett yttrande i taxefrågan. Järnvägsrådets förslag innebar att SJ borde delas upp i affärsbanor och kulturbanor. Med affärsbanor avsågs statliga järnvägar som var lönsamma och där full förräntning kunde uppnås. Med kulturbanor avsågs statliga järnvägar, främst i Norrland, med litet trafikunderlag.

1929 års taxa innebar en avsevärd reducering (cirka 13 %) av fraktavgifterna. Åren 1931–1934 framlade Järnvägsstyrelsen flera förslag till provisoriska taxeändringar, vilka fastställdes av Kungl. Maj:t. Under många år var gods av vissa slag dyrare att skicka med tåg än andra godsslag. En taxeändring 1934 innebar att taxeringen av styckegodset frigjordes från varuslaget och helt blev beroende av sändningens storlek.

Järnvägstaxekommittén 1938 lämnade ett betänkande med förslag till ny godstaxa 1939. Konkurrensen med biltrafiken stegrades, vilket ökade kraven på en revision av godstaxan. Centralt var hänsynstagande till statsbanetaxans normerande betydelse för taxor och fraktavgifter vid landets övriga kommunikationsslag. En strävan var att åstadkomma en reglering av förhållandet mellan biltrafik, järnvägar och sjöfart. Man beaktade att de enskilda järnvägsbolagen, till skillnad mot SJ, generellt sett inte ville sänka taxan.

På uppdrag av 1942 års Järnvägskostnadsutredning skulle Kostnads- och taxerådet planlägga och svara för utförandet av undersökningar i kostnadsfrågor inom SJ. Tidigare taxeutredningar hade inriktats på vilka kostnader

som kunde tas ut av trafikanterna. 1942 års utredning inriktades istället på bedömningar av lönsamhet med beaktande av marknadsförhållanden. Ytterligare en järnvägstaxekommitté tillsattes 1948. Taxorna fastställdes med hänsyn till en indelning av Sverige i geografiska zoner. Zontariffen hade ändrats flera gånger, bland annat år 1922.

Nedskrivningar av statens skulder för järnvägsinvesteringar kom under 1900-talet att bli ett allt viktigare medel för att få ordning på järnvägarnas underskott. En större nedskrivning av statskapitalet skedde 1938. Förutom genom avskrivningar kom statliga investeringsanslag att spela en allt större roll under 1900-talets mitt. 1949 utreddes SJ:s investeringsbehov för perioden 1949–1959, vilket ledde till ökade investeringar.

Mot slutet av 1900-talet kom taxorna mer och mer att regleras genom överenskommelser inom EU. Som exempel kan nämnas EU-kommissionens »Rättvisa trafikavgifter« 1998, en modell för ett stegvist införande av gemensamma avgiftsprinciper för transportinfrastruktur i EU. Enligt denna modell ska avgifterna höjas till en så hög nivå att användaren betalar kostnaden även för olyckor, buller och föroreningar.

TAXEFRÅGOR INOM SJ:S ÄRENDEHANTERING

En del taxeärenden hörde till Ekonomibyråns ansvarsområde. Denna byrå svarade för grunderna för SJ:s system med taxor samt arbetade med löpande taxeärenden av större ekonomisk omfattning. Den skulle också ta ställning till enskilda järnvägars taxor och ge underlag till bestämning av avgifter för posttransporter. En annan enhet som ansvarade för taxor var Godstaxebyrån inom Kommersiella avdelningen 1941–1953 (oktober–december 1953 »Godstrafikvärvningen«).

Frågor om taxor inom persontrafiken administrerades under två perioder av byråer med samma namn – Persontaxebyrån 1908–1914 och Persontaxebyrån 1941–1953. Godstaxor hanterades på motsvarande sätt av Inrikes godstaxebyrån och Utrikes godstaxebyrån 1908–1914 respektive Godstaxebyrån 1941–1953.

Kommersiella byrån (1954–1963) hade ansvar för flera större taxefrågor, däribland SJ:s taxor och dithörande bestämmelser för person-, resgods-, expressgods- och godstrafik, tariffavstånd samt avståndstabeller för person- och godstrafik. Andra verksamheter var militärtaxan, avgifter för trafikering av håll- och lastplatser samt hamn- och sidospår, avgifter för extratåg, avgifter för post på SJ:s färjeleder, taxor för avhämtning och utforsling av gods, avgiftsnedsättningar, fraktlindring för transport, återbetalning av avgifter och fraktavgifter för felsända transportföremål. En administrativ enhet med liknande inriktning var den senare Kommersiella avdelningen 1963–1982.

TAXOR VID ENSKILDA JÄRNVÄGAR

De enskilda järnvägarna var i hög grad beroende av intäkter från trafiken enligt samma principer som för statsjärnvägarna. Kungl. Maj:t beslutade för varje järnvägsbolag att ombesörja person- och varutransporter för de militära myndigheternas eller för det allmännas räkning. I koncessionens villkor reglerades avgifterna allmänt. Intäkterna härrörde från de avgifter som togs ut för persontrafiken och från differentierade fraktavgifter. Nivån på persontaxor och godstariffer påverkades av en rad faktorer. De enskilda bolagen kunde inte bestämma avgifterna själva, utan var beroende av andra bolags avgifter, speciellt vid samtrafik, och de var framför allt styrda av statliga påbud. Vid 1930-talets slut användes SJ:s godstaxa också som norm för samtrafiktaxan. Taxesättningen vid SJ hade vid denna tid sedan länge varit normerande vid utformningen av de enskilda järnvägarnas lokala taxor.

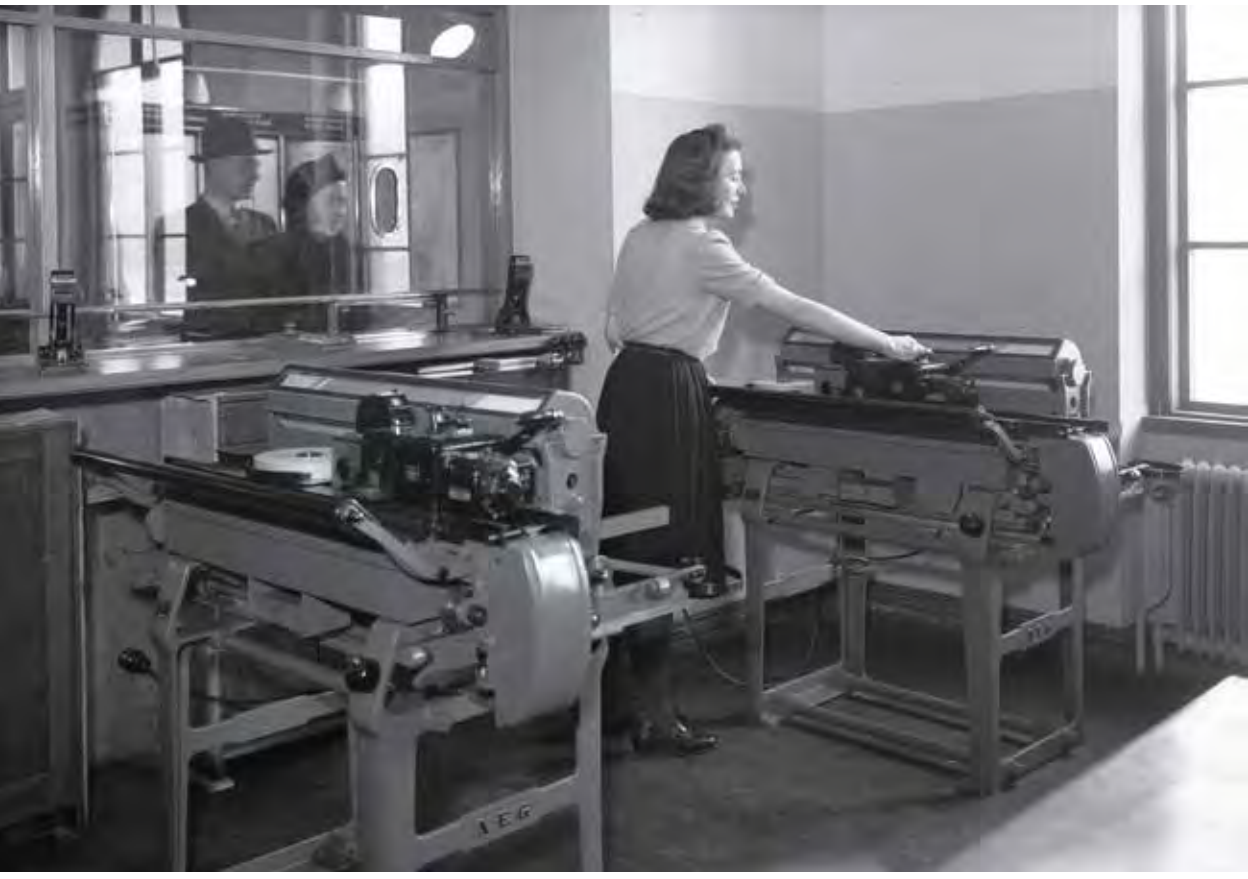
FÄRDBEVIS

Redan från starten av de statliga järnvägarna var transportförsäljningen en viktig funktion. Biljetter måste tryckas och det måste finnas biljettkontor för försäljning av färdbevisen. Personresorna behövde också marknadsföras. Mellan 1885 och 1898 var det Biljett- och formulärförrådet som ansvarade för anskaffning och lagerhållning av biljetter och blanketter. År 1898 skedde ett namnbyte till Biljett- och blankettkontoret. Uppgifterna inrymde ansvar för att anskaffa underlag till personbiljetter och att ombesörja tryckning av biljetter. Biljetter skulle sändas ut till stationer och andra försäljningsställen. Även blanketter, papper och tryckalster skulle handhas. Från och med 1908 var kontoret en självständig enhet, men övergick 1923 till Administrativa byrån. Genom 1928 års omorganisation fick kontoret en självständig ställning utanför byråindelningen. Biljett- och blankettkontorets funktioner flyttades till Förrådsbyrån 1962.



Edmondsonsk biljett för resa i andra klass sträckan Stockholm C–Oslo Ö och åter 1963.

Ursprungligen användes tre vagnsklasser – 1, 2 och 3 klass – för resande. Systemet förenklades 1956 så att två klasser återstod. Bland biljettslagen fanns enkla biljetter, tur-



Expeditionspersonal hanterar en biljettmaskin för utskrift av färdbevis vid biljettexpeditionen i Helsingborgs centralstation.

och returbiljetter samt månadsbiljetter. Tur och returbiljetten, som infördes 1924, svarade 1956 för ca 70 % av inkomsterna från färdbiljetter. Till att börja var åtgången på biljetter och blanketter liten. 1866 inköptes en handdriven biljettryckmaskin. Framställning av biljetter med biljettmaskiner är ett av många områden inom järnvägarna där tekniska framsteg har möjliggjort rationaliseringar. Personalen på biljettexpeditionerna instruerades i hur de skulle använda biljettmaskiner och biljettautomater. Under åren 1954–1963 svarade Kommersiella byrån, Persontrafikförsäljningen för försäljning av resor. Byrån inrättade biljettyper och bestämde biljetternas utseende. Det fanns administrativa enheter för såväl inländsk som utländsk godstrafik, liksom en resebyråavdelning. Byrån ansvarade för SJ:s del i internationella fördrag angående befordran av resande och

gods, avgifter för trafikering av håll- och lastplatser, avgifter för extratåg och mycket annat.

Åren 1963–1982 hade Kommersiella avdelningen hand om transportförsäljningen. Avdelningen var uppdelad på en persontrafiksektion och en godstransportsektion. Båda enheterna hade egen diarieföring och arkivering. 1982–1988 hade Godstransportavdelningen, Pversontrafikavdelningen och Resebyrådivisionen ansvaret för transportförsäljningen. Biljetternas utformning bestämdes från och med 1963 av Kontrollkontoret.

Vid 1980-talets början såldes järnvägsbiljetter på järnvägsstationer och busstationer, på SJ:s resebyråer, på andra resebyråer och på tågen. Vid denna tid användes ett datoriserat bokningssystem, SNAP, vilket togs i bruk 1970. Det fanns en dator i Tomteboda där bokningarna skedde, och närmare 300 terminaler på biljettexpeditioner och resebyråer över hela landet.

FRIBILJETTER

Många ärenden inom SJ initierades i och med att fribiljetter delades ut. Förutsatt att vissa villkor var uppfyllda kunde personalen, speciellt högre tjänstemän, tilldelas fribiljetter. Förmånen reglerades ursprungligen av 1882 års fribiljettsreglemente med ändringar under åren. Ursprungligen fanns tre typer av fribiljetter, stående (för hela året), tillfälliga (endast för en resa) och hushållsfribiljetter (resor för tjänstemans familj). Statsråd och riksdagsmän fick fria årskort för resor på SJ. Mellan 1915 och 1927 vilade ansvaret för fribiljetter på Kameralbyrån, enheten för fribiljettsärenden. Därefter, 1928–1962, var det Kanslibyrån, enheten för fribiljettsärenden som hade detta ansvar. Kanslibyrån skulle besluta om bestämmelser för fribiljetter och för utbyte av fribiljetter med främmande järnvägsförvaltningar. En tjänsteman inom ett distrikt kunde skriva till Kanslibyrån för att anhålla om fribiljett.

Tiden 1962–1982 hanterades fribiljettsärenden av Administrativa avdelningen, allmänna delen och av Personalsektionen, fribiljettsärenden. Specialfribiljetter hanterades av Förvaltningssekretariatets inrikesdel. Även Kommersiella byrån hade ansvar för fribiljetter. Byrån skulle svara för fribiljetter eller biljettprisnedsättning för till exempel deltagare i kongresser samt för personer »som verksamt bidraga till befrämjande av trafiken«. Fria årskort administrerades 1915–1962 av Enheten för fribiljettärenden inom Kameralbyrån och därefter av Kanslibyrån. Medlemmar av regeringen hörde till dem som fick årskort. År 1925 registrerades det först noterade årskortet på statsministern för första klass sovvagn. Även militärassistenter och andra högt uppsatta tjänstemän inom SJ fick årskort i första klass, men inte i sovvagn.


STATENS JÄRNVÄGAR

Nr 15796 FRIBILJETT 3 klass

1948

å bandel Storvik - Gävle C

för stud. Ingegerd Margareta Andersson,

Storvik under tiden

20/8 1948 — 21/12 1948

Gävle den 18/8 1948

Vänd!

Fribiljett från Statens järnvägar. Biljetten var giltig för resor i tredje klass på bandelen Storvik-Gävle C för en person under tiden 20 augusti till 21 december 1948.

ARKIV ▸ JÄRNVÄGSTAXOR

Dokumentation om järnvägstaxor finns i följande arkiv:

Förrådsbyrån (Fbr) 1855–1963

Koncept {B3}, till exempel ett ärende år 1962: »Anhållan om fribiljett i 2 klass för ex. tjm K E gällande på I, II och III distrikten…« {B3:36}.

Kontrollkontoret (Kk) 1857–1862

Överenskommelser med enskilda järnvägar om tariffer {F8}.

Biljett- och blankettkontoret (Bbk) 1870–1964

Skrivelser rörande biljetter och särtryck {E2}, exempel: utdelningsplan för broschyr »På fjällvägar och vandringsleder« 1953 {E2:7}.

Kanslibyrån, fribiljettärenden (Kbrf) 1915–1962

Liggare med anteckningar om innehavare av årskort.

Taxebyrån (Txbr) 1898–1907

Persontaxebyrån (Pxbr) 1908–1914

Inrikes godstaxebyrån 1908–1914

Utrikes godstaxebyrån (Ubr) 1915–1940

Trafikbyrån (Tbr) 1908–1962

Arkivet efter Persontrafikbyrån 1932–1952 är integrerat med detta arkiv.

Ekonomibyrån (Ekbr) 1914–1963

Inrikes taxebyrån (Ibr) 1915–1940

Godsfraktkontoret (Gfk) 1936–1940

Persontaxebyrån (Pxbr) 1941–1953

Godstaxebyrån (Gxbr) 1941–1953

Kommersiella avdelningen (oktober–december 1953 »Godstrafikvärvningen«).

Kommersiella byrån (Kmbr) 1954–1963

Diarier för in- och utländsk godstrafik, godstransportförsäljning, fraktrestitutioner (ekonomisk utjämning) i inländsk och i utländsk trafik.

Administrativa avdelningen, allmänna delen och personalsektionen (Aa) 1961–1988

Fribiljettsärenden 1964–1982 {B2}.

Förvaltningssekretariatet (Fvs) 1962–1982

Fribiljettsärenden {F1B:3}.

Kommersiella avdelningen (Ka) 1963–1988

Ingående enheter:
1. Kommersiella avdelningen 1963–1982
2. Godstransportavdelningen 1982–1988

Ekonomiavdelningen (Ea) 1963–1982

Ekonomi- och planeringsavdelningen (E) 1982–1988

Persontrafikavdelningen (P) 1982–1988

Godstransportavdelningen (G) 1982–1988

Godstransportdivisionen (G) 1988–2000

SJ Persontrafikdivision, divisionskontoret (P) 1988–2000

Några viktigare ärendeslag var trafikavtal, reseavtal, fordonsupphandling och kundärenden. Ett par F-serier ger information om internationella taxor och tariffer för resande och resgods. Europeiska tariffer (för Eurail) hör till de ämnen som finns representerade i {F4C} med handlingar från utlandskontorets verksamhet.

SJ Persontrafikdivision, delarkiv för affärsområde trafikproduktion (PT) 1986–1993, affärsområde egentrafik (PK) 1993–2000, affärsområde avtalstrafik (PA) 1993–2000, affärsområde försäljning (PD) 1993–2000.

Utrikesdepartementet 1902 års dossiersystem | 40 Kommunikationsväsen | L Järnvägar och andra förbindelser till lands

Skrivelser med utbyte av information mellan Sverige och andra länder om trafiktaxor finns i flera målnummer under grupp 40, avdelning L, till exempel:

Mål 41 (vol. 2664 A) Utländska järnvägstariffer och trafiktaxor 1899–1919.
Mål 42 (vol. 2664 B) Svenska järnvägstariffer och trafiktaxor 1894–1927.

Civildepartementet I | Fjärde byrån/ Järnvägsbyrån 1857–1920

Liggare över taxor för enskilda järnvägar cirka 1857–1919 {D2A}.

Angående taxor för enskilda järnvägar perioden 1870–1920 {F}. De till stor del tryckta dokumenten är alfabetiskt ordnade efter järnvägsbolagens namn. En del av handlingarna har tjänat som koncept till Kungl. Maj:ts beslut om taxor.

Kommunikationsdepartementet | Järnvägsbyrån/ Tekniska byrån (1:a byrån, 2b-byrån, 3:e byrån, C-byrån) 1853–1963

Avskrifter av handlingar i ärenden beträffande taxor och biljettpriser för SJ och för enskilda järnvägar {F2}, tryck med uppgifter om taxor och biljettpriser för enskilda järnvägar {F4}.

Taxekommittéer

Arkiv från taxekommittéer finns dels bland kommittéarkiven (YK-nummer), dels inom SJ:s arkiv.

Kontrollkontoret (Kk) 1857–1862

1937 års biljettkommitté {F10}. Förslag och yttrande från linjetjänstemän. Vägföreskrifter och avståndstabeller.

Kommissionen ang statsbaneekonomien m m 1919

Järnvägstaxekommittén 1938

YK 832.

Järnvägstaxekommittén 1948

YK 1581.

Järnvägstaxekommittéer och kommissioner 1907–1948

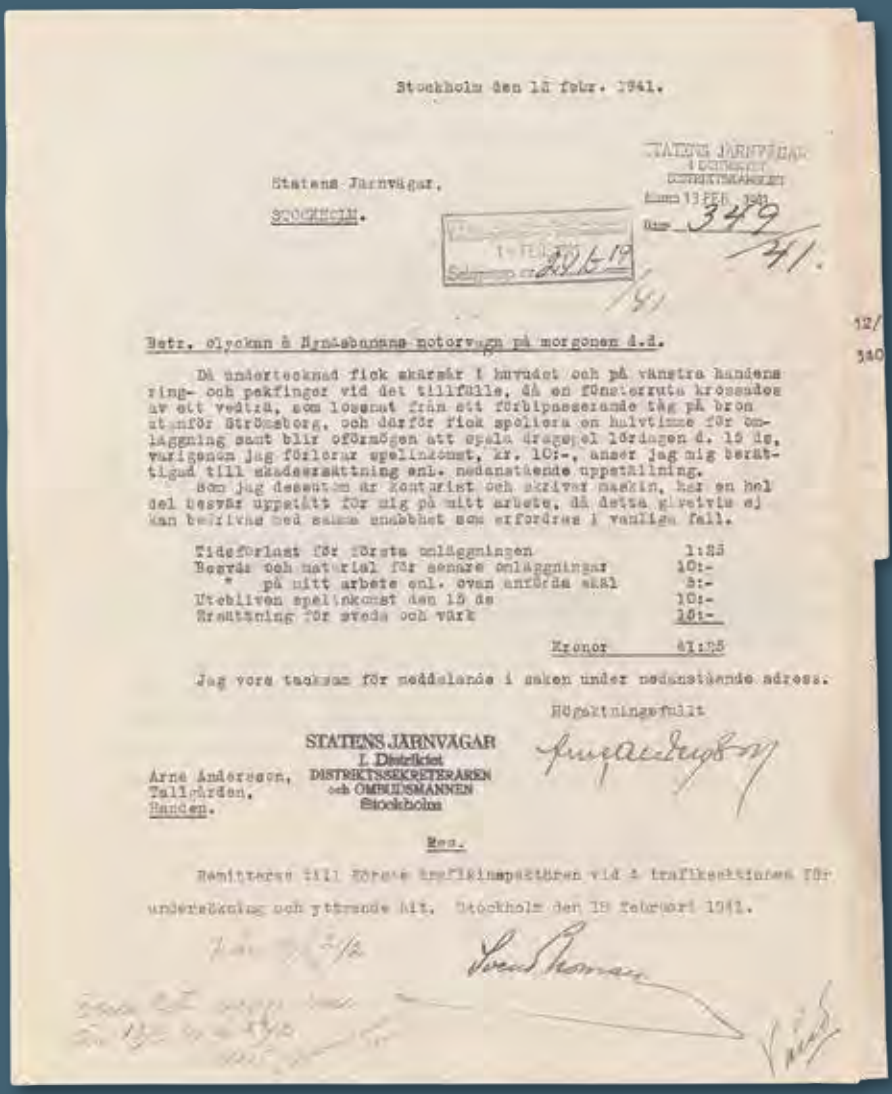
Skrivelser från två kommittéer:
– 1907 års järnvägstaxekommitté
– 1948 års järnvägstaxekommitté

Järnvägskommittéer och kommissioner Del III (nordisk samtrafik, vagnförbund, förortstrafik)

Taxor för trafik med utlandet.
– 1913 års Sverige- Englandkommission
– 1918 års kommission för trafik med Östersjöns ostkust
– 1921 års svensk- finska trafikkommission
– 1921 års svensk- norska mellanriksbanekommission

KLAGOMÅL FRÅN RESANDE

Trafikbyråerna hanterade stora mängder klagomål från resenärer. Klagomålen kunde röra förseningar av tåg, felaktiga biljetter, felaktig information till resande, brutna förbindelser. Exempel på ärendemeningar är »X 2000 försenat. Tog taxin från Stockholm C för att hinna till en konferens på Musikaliska akademien.«, »Pga felupplysning missade resenären sitt tåg. Vill ha ersättning för platsbiljett. Bif. 3 originalbilj.«, »Rabattsatsen på Reslustkort enl reklamen stämmer inte i och med att avrundning av biljettpriset sker uppåt. Resa Sthlm-Leksand.«



Stockholm den 13 febr. 1941.

STATENS JÄRNVÄGAR
I DISTRIKTET
DISTRIKTSKANSLIET
Kom 13 FEB. 1941
Dnr 349

Statens Järnvägar,

STOCKHOLM.

Betr. olyckan å Arnö-banans motorvagn på morgonen d.d.

Då undertecknad fick skärsår i huvudet och på vänstra handens ring- och pekfinger vid det tillfälle, då en fönsterruta krossades av ett vedträ, som lossnat från ett förbipasserande tåg på bron utanför Strömsberg, och därför fick spoliera en halvtimme för omläggning samt blir oförmögen att spela dragspel lördagen d. 15 ds, varigenom jag förlorar spelinkomst, kr. 10:-, anser jag mig berättigad till skadeersättning enl. nedanstående uppställning.

Som jag dessutom är konstnärlig och skriver maskin, har en hel del besvär uppstått för mig på mitt arbete, då detta givetvis ej kan beskrivas med samma noggrannhet som erfordras i vanliga fall.

Tidsförlust för första omläggningen	1:25
Besvär och material för senare omläggningar	10:-
" på mitt arbete enl. ovan anförda skäl	5:-
Utebliven spelinkomst den 15 ds	10:-
Ersättning för sveda och värk	10:-
Kronor	41:25

Jag vore tacksam för meddelande i saken under nedanstående adress.

Högaktningsfullt

Arne Andersson,
Tallgården,
Handen.

STATENS JÄRNVÄGAR
I. Distriktet
DISTRIKTSSEKRETERAREN
och OMBUDSMANNEN
Stockholm

Remitteras till förste trafikinspektören vid å trafikexpeditionen för undersökning och yttrande hit. Stockholm den 19 februari 1941.

Ett exempel på klagomål från resenär, ett brev med skadeståndsanspråk inkommet till distriktskansliet vid SJ:s första distrikt 1941. Ett juridiskt ärende har initierats genom skrivelsen. En person kräver ersättning av SJ för sveda och värk och andra olägenheter.

ARKIV ▸ KLAGOMÅL FRÅN RESANDE

Flera arkiv innehåller information om klagomål från resande:

Trafikbyrån (Tbr) 1908–1962

Driftavdelningen/Trafikavdelningen (Da/Ta) 1963–1988

Klagomål har arkiverats under sakgrupp 64442 (brutna förbindelser) och 6471 (trafikanters klagomål).

SJ Persontrafikdivision, divisionskontoret (P) 1988–2000

Under dossiernummer 66 finns brev med klagomål från privatpersoner {C1B}.

SJ Persontrafikdivision, Affärsområde försäljning (PD) 1993–2000

Många dokument finns med klagomål och önskemål avseende trafik och transporter, dossiernummer 6608.

Tågplaner och tidtabeller

För att trafiken ska kunna flyta smidigt och för att olyckor ska förhindras krävs planering av tågrörelserna. Trafikbyråerna hade en lång rad uppgifter i samband med järnvägstrafik, varav flera rörde tågplaner och tidtabeller:

- utarbetande av tågplaner,
- framställning av tjänstetidtabeller och grafiska tidtabeller,
- tidtabellspublikationer och tidtabellsanslag för allmänheten,
- tågföring,
- undanröjande av orsaker till tågförseningar,
- planer och bestämmelser för hantering av trafiktoppar,
- planer för godsvagnarnas fördelning på bangårdarna,
- planering av tågfärjornas gång,
- fördelning av godstrafiken mellan färjeleder,
- föreskrifter för godsbefordringens väg,
- trafikteknisk planläggning och ordergivning om resor som kräver extratåg eller särskilda vagnutrymmen,
- transportplaner för resgods, levande djur, gods i allmänhet och tjänsteförsändelser,
- planer och bestämmelser för reservering av sitt- och sovplatser i vagnar.

Vid sporadisk godstrafik, vid trafik med arbetståg och vid spärrfärder (vagnuttagningar) har inte tidtabeller krävts. Vid sådan trafik har istället säkerheten garanterats genom att linjen spärrats av för andra järnvägsfordon under den tid ett visst tåg är i trafik.

Planeringen av tågrörelser har skett både på övergripande nivå genom tågplaner, och på detaljnivå genom tidtabeller (har tidigare alternativt benämnts tågplaner). Tågplaner utarbetas med hänsyn till både gods- och persontåg. En del av SJ:s byråer har ansvarat för framställning av tidtabeller av olika slag och har haft hand om frågor som rör tillfällig trafik, extratåg, inställda tåg och omläggningar av tåg. En strävan har varit att göra tidtabeller som tillmötesgår trafikanternas önskningar och krav, men tidtabeller kan också användas för att skapa ny trafik. En tidtabell där ett nytt nattåg lades in kunde exempelvis generera nya resor. I tågplaner för kulturbanor behövde mer hänsyn tas till samhällsfaktorer än till företagsekonomiska omständigheter. Ekonomiska hänsyn kunde lättare tas även för dessa banor i och med den tilltagande rälsbussdriften under 1950-talet. Lokdragna tåg användes fortfarande för att klara trafiktoppar vid helger.

Ett tidigt exempel är den första tidtabellen för stambanan Stockholm–Göteborg. Planen från 1862 tog upp ett snälltåg i vardera riktningen och restiden var 14 timmar. På stambanan Stockholm–Malmö fanns tidigt två nattsnälltåg i vardera riktningen. Efter elektrifieringen 1934 insattes ytterligare ett snälltågspar. År 1955 trafikerades sträckan av sju snälltåg och expresståg. Ett par andra exempel: att åka från Stockholm till Östersund tog mot slutet av 1800-talet två dagar med övernattning i Bollnäs; expresståget »Lapplandsexpressen« behövde 1903 två dygn för att färdas från Stockholm till Narvik.

Att framställa tågplaner och tidtabeller ingick på 1800-talet i trafikavdelningarnas verksamhet. Den första byrå som speciellt hade hand om konstruktion av planer för tågens gång och tidtabeller var Tidtabellsbyrån med start 1908. I verksamheten rymdes frågor om disposition av vagnparken. Byrån tog över en del ärenden som tidigare ålegat Trafikbyrån.

Vad beträffar de trafikstarka linjerna utarbetades vid 1900-talets mitt grundversioner av tågplaner centralt av Trafikbyrån. Detaljarbetet utfördes av distrikten och trafiksektionerna inom respektive distrikt. För mindre statliga järnvägslinjer utarbetades tågplanerna helt inom distrikten och fastställdes av distriktscheferna. I början av hösten diskuterade Järvägsstyrelsen och distriktscheferna tidtabellsförändringar utifrån gällande tågplaner.

Vid Driftavdelningen och vid Trafikavdelningen fanns på 1960-talet–1980-talet en funktion för framställning av tidtabeller. Inom Stab Trafiksäkerhet fanns under åren 1993–1994 en funktion för tågplanering,

som 1994 blev till en egen Stab Tågplanering. Denna stab framställde tågplaner och tidtabeller.

TJÄNSTETIDTABELLER OCH GRAFISKA TIDTABELLER

Grafiska tidtabeller framställdes årsvis för trafiksektionerna. I sådana tidtabeller finns alla tågnummer för ordinarie gods- och persontåg med. Tidpunkter markeras på den horisontella axeln, stationer och andra trafikplatsers namn framgår, liksom förkortningar för dessa på den vertikala axeln. Tåglägen, tågmöten och situationer där ett tåg kör om ett annat illustreras genom grafer.

En tjänstetidtabell var en tidtabell som tog upp trafikplatserna längs en sträcka. Avångstider och ankomsttider vid respektive trafikplats framgår, liksom gångtiden för olika sträckor. Tågmöten framgår också liksom signalbilder.



Tågklarerare vid SJ år 1950 som övervakar tågens rörelser med hjälp av en grafisk tidtabell.



Tåghem bestående av ett tågsätt uppställt på Björklidens station 1956. Boende på tåghemmet vistas vid en godsvagn speciellt avsedd för förvaring och transport av skidor.

EXTRATÅG

Tågplanerna reglerade trafiken med ordinarie tåg, men konstruerades för att tillåta ökad trafik vid större helger. Trafiken under julhelgen fordrade långtgående planering redan under sommaren. Även trafiken i samband med andra större helger och vid föreningsverksamhet och utövning av vintersporter, till exempel vid bandymatcher och liknande aktiviteter måste planeras långt i förväg. Trafik som krävde särskild planering kunde utgöras av sällskapsresor, gruppresor, utflyktståg och föreningsresor. En speciell företeelse var tåghemmen, som SJ administrerade i samarbete med Svenska Turistföreningen. Ett tåghem var ett hotelliknande tågsätt som stod uppställt flera dygn på vissa stationer.

Insättandet av extratåg var således en viktig uppgift för SJ:s trafikbyråer. I tågplanerna skulle utrymme också ges för arbetståg. I arkiven förvaras många dokument om enstaka extrainsatta tåg, till exempel noggrant inplanerade resor för kungligheter. Dessa resor skedde vanligtvis enligt tillfälliga tidtabeller, men kunde också följa en reguljär tidtabell. Ett exempel på en tidtabell för kungligheter visas i följande figur:

SAMMANSÄTTNING AV TÅG

Samtidigt som arbetet med en ny tågplan försiggick utarbetades också planer för den normala sammansättningen av vagnar i godståg och persontåg. Ordningsföljden mellan vagnar i tåg reglerades genom normalplaner (till mitten av 1970-talet) respektive sammansättningsplaner (mitten av 1970-talet och framåt). SJF:er utgavs med information om sammansättningsplaner, bland annat för fjärrtåg, se SJF 650.1. Även transportplaner för resgods och andra typer av gods utarbetades.



19 47

Pbr C 23 Beslut den 14 augusti (exp.

Närvarande: Delgives:

Fröd, TA.

KGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Vaktbavande adjutanten hos
HKH Kronprinsen
Lilljeresidenset
V i s b y.

Med anledning av telefonsamtal den 13 augusti 1947 med Major Hård af Segerstad har järnvägsstyrelsen ären meddela följande ändrade resplan för DD AK HH Kronprinsen och Kronprinsessans jämte uppvaktning resa Stockholm (Getå)-Hälsingborg den 17 augusti.

Dag	Från	Kl	Till	Dag	Kl.	Vagn
17/8	Stockholm C	13.15	Getå	17/8	15.19	87
"	Getå	15.19	Hässleholm	"	20.36	87
"	Hässleholm	20.55	Hälsingborg	"	22.42	2537

Salongsvagn nr 1841 anvisades för resan.

I tåg 87 framföres salongsvagnen, som ändras vagn från lok, och restaurangvagnen kommer att gå närmast efter salongsvagnen.

Styrelsen har noterat, att HKH Kronprinsessan kommer att stiga på tåg 87 vid Getå. Stationsföreståndaren vid Getå anvisar HKH Kronprinsessan, var salongsvagnen stannar vid tågets uppställ.

Resorna kunna ske utan tillsyn.

14/8 Fröd

87

111 Pbr

för kännedom

När kungligheter skulle resa längre sträckor inom landet reste man gärna med järnväg. Dessa resor kunde ske med extrainsatta tåg, vars färd måste planeras noga med till fälliga tidtabeller som koordinerades med den ordinarie gods- och persontrafiken. C' inom beteckningen »Pbr C 23« tyds som kategori C = Kungliga personers resor, enligt diarieplan för Persontrafikbyrån.

ARKIV ▸ TÅGPLANER OCH TIDTABELLER

Beträffande tågplaner och tidtabeller, se följande arkiv:

Drifttjänstbyrån (Dbr) 1870–1962

Information om tidtabeller, tågplaner och liknande finns från följande enheter:
1. 1863–1897 Trafikavdelningen
2. 1898–1907 Trafikbyrån under Trafikavdelningen

Kungl. Järnvägsstyrelsen (Kjsty) 1888–1962

Registratur och inkomna handlingar. Äldre ekonomihandlingar. Register till diarierna 1889–1907 med tidtabellsärenden {C1B}.

Trafikbyrån (Tbr) 1908–1962

Innehåller följande byråers arkiv:
1. 1908–1914 Tidtabellsbyrån
2. 1915–1917 Tidtabells- och vagnbyrån
3. 1917 (första mars)–1918 Tidtabellsbyrån
4. 1919–1932 Tredje trafikbyrån
5. 1932–1952 Persontrafikbyrån
6. 1953–1962 Trafikbyrån

Konstruktion och ändringar av tidtabeller 1908–1959 {F1}. Många detaljer ges om ordinarie tåg och extratåg, militärtåg, extra godståg, nya hållplatser och tåguppehålls längd. Förslag till tidtabeller från distriktsförvaltningar finns liksom dokumentation av dubbleringståg.

Driftavdelningen/Trafikavdelningen (Da/Ta) 1963–1982

Ämnesordnade handlingar med en del tidtabellsföreskrifter från 1960-talet {F1B}. Från senare år finns PM med inriktning på tågplaner, speciellt från europeiska järnvägsmöten.

Godstransportavdelningen (G) 1982–1988

Persontrafikavdelningen (P) 1982–1988

Godstransportdivisionen (G) 1988–2000

SJ Persontrafikdivision, divisionskontoret (P) 1988–2000

Dokumentation av internationella konferenser om tågplaner 1990–1999 {F4A}.

Sammansättningsplaner

Planer som visar hur vagnar brukar ordnas i tåg, sammansättningsplaner, är till stor del utgallrade ur SJ:s arkiv. Sakgruppsnummer som användes för planerna var 6431 (loktåg) respektive 6432 (motorvagnar). Enstaka sammansättningsplaner finns bevarade inom ramen för diarieförda ärenden.

Driftavdelningen/Trafikavdelningen (Da/Ta) 1963–1988

Utgående skrivelser {B1}. Exempel: planer för vissa tågs sammansättning under påsktrafiken 1963 {B1:3}.

Sammansättningen av tåg framgår av tryckta skrifter utgivna av SJ. Speciellt del B av Tidtabellsboken innehöll sammansättningsplaner, förutom tjänstetidtabeller och information om bandispositioner. Däremot innehöll senare upplagor av Tidtabellsbokens del B inte några uppgifter om tågsammansättningar. Dessa uppgifter samlades istället i bihang 1 till denna bok. (Bihang 2 innehöll väntetidsbestämmelser vid tågförseningar.)

Sammansättningplaner för speciellt fjärrtåg finns dokumenterade genom SJF 650.1, Sammansättningsplan. En annan SJF, 650.4, innehåller omloppsplaner för vagnar i resandetåg.

Vid Järnvägsmuseet finns sammansättningsplaner från tiden 1900–1955.

Grafiska tidtabeller

Statens Trafikkommission. Sektionen för järnvägstrafik och civil luftfart (Jvs)

Grafiska tidtabeller 1946–1948 {F5F}, bland annat nr 145 (hela landet), nr 79 (Västergötland–Göteborgs järnvägar), nr 117 (Göteborg–Dalarne–Gävle), och nr 120 (Torsby–Kil).

Vid Järnvägsmuseet finns grafiska tidtabeller från tiden 1867–2000.

TJÄNSTETIDTABELLER

Järnvägsmuseet har arkiverat utgåvor av SJ Tjänstetidtabeller fram till 1955. Därefter finns sporadiska bestånd fram till mitten av 1980-talet, varefter samlingen är mer komplett. Vid Svenska Järnvägsklubbens arkiv finns en del tjänstetidtabeller från 1960 och framåt.

Trafik med utlandet

Samtrafik med utlandet förekom tidigt. Ett exempel är sträckan Stockholm–Oslo (Christiania). Resan tog 18 timmar 1871 då Nordvästra stambanan Laxå–Charlottenberg var klar. I motsatt riktning, med start i Oslo, krävdes övernattning i Arvika för att fortsätta nästa morgon med ankomst till Stockholm på kvällen.

En viktig ärendetyp för Kommersiella byrån var internationella fördrag för befordran av resande, resgods och gods. Trafiken med utlandet med såväl gods- som personvagnar krävde nämligen överenskommelser i form av internationella fördrag. Kommersiella byrån hanterade även andra internationella överenskommelser för person-, resgods-, express- och godsvagnssamtrafik. Avtalen med utländska järnvägsförvaltningar kunde röra ömsesidig användning av lasttillbehör och transportredskap. Genom överenskommelserna reglerades person-, resgods-, expressgods- och godssamtrafiken med bil-, båt- och flyglinjer både inom Sverige och utomlands med utländska trafikföretag. För samtrafiken utarbetades en samtrafiktaxa, vilken gav underlag för beräkning av biljett- och fraktavgifter.

Trafikbyråerna var med om att utarbeta tågplaner som var anpassade för utlandstrafiken. Samtrafiken med utlandet krävde ett omfattande samarbete mellan SJ och utländska järnvägsbolag. I början av oktober hölls den årligen återkommande europeiska tidtabellskonferensen. På konferensen utarbetades och fastställdes tidtabeller för de internationella tågen i Europa och deras viktigare förbindelser. Man bestämde vilka direkta vagnar som skulle framföras mellan olika länder. Även trafiken till sjöss med järnvägsfärjor behövde samordnas och järnvägsföretagen samarbetade därför med rederiföretag.

Tidvis har SJ haft resebyråer både inom och utom Sverige. Resebyråernas ärenden innefattade beredning av driftkostnadsstaten för distrikten och SJ:s resebyråer i utlandet, rekrytering, tjänstetillsättning, vikariatsförordnanden, förflyttning och tjänstgöringsförhållanden vad avser personalen vid distrikten och vid SJ:s resebyråer i utlandet. Turistbyråer öppnades i Berlin (1909) och Paris (1913) efter att den reguljära tågfärjeförbindelsen Trelleborg–Sassnitz hade startat. Första världskriget medförde att Pariskontoret lades ned och Berlinkontoret drevs på sparlåga. SJ satsade desto mer på turism inom Sverige och gav ut resehandböcker, bland annat för tåglinjer i övre och nedre Norrland.

En del frågor om resebyråer hanterades under 1950- och 1960-talet av Kommersiella byrån, bland annat den kommersiella ledningen av SJ:s rese- och upplysningsbyråverksamhet, och svenska och utländska resebyråer. Vid 1980-talets början var SJ Resebyrå den största resebyrån i Skandinavien. Det fanns ett 50-tal fristående kontor, och flera kontor i Öst- och

Västtyskland. SJ Resebyrå var en särredovisad verksamhet inom SJ och den lydde under chefen för Kommersiella avdelningen.

År 1870 tog en resa från Stockholm till Hamburg mer än 50 timmar. Järnvägstrafik till kontinenten möjliggjordes redan på 1800-talet genom tågfärjor. En tågfärjeförbindelse kräver förutom fartyg även färjelägen med järnvägsspår och andra anläggningar genom vilka järnvägen ansluts. Färjeförbindelser mellan två länder förutsätter dessutom överenskommelser om trafik och om hur färjorna ska användas. Frågan om att inrätta en färjeförbindelse med tågtransporter mellan Sverige och Danmark behandlades av en kommitté 1884. Den första tågfärjeförbindelsen med utlandet invigdes 1892 och initierades av Danska statsbanorna och Skåne–Hallands järnväg, en tågfärjeled mellan Helsingör och Helsingborg trafikerad med danska fartyg. SJ tog över färjetrafiken 1896. Sträckan Malmö–Köpenhamn fick en ångfärjeförbindelse 1895. År 1900 fick SJ sin första tågfärja benämnd Malmö. Till att börja med överfördes den största mängden gods i riktningen från Sverige till Danmark. Det som transporterades var främst tyngre varuslag som skogsprodukter, cement och tegel.

Ångfärjelinjen Trelleborg–Sassnitz öppnade 1897. Därmed minskades restiden till ungefär hälften. 1909 infördes tågfärjor på denna sträcka (Kungsleden). Direkta vagnar till Berlin medfördes på färjorna. Linjen Trelleborg–Sassnitz drevs som ett samarbete mellan statliga svenska och preussiska järnvägsbolag. Efter andra världskriget kom allt mer gods- och persontrafik att riktas mot Västtyskland. SJ satte på 1950-talet in järnvägsfärjor på linjen Malmö–Travemünde. Travemünde i Västtyskland kom i och med detta alltmer att ersätta Sassnitz i Östtyskland som destination för tågfärjor från Sverige.

För att trafik skulle kunna bedrivas måste flera typer av avtal träffas, däribland ett statsfördrag mellan Sverige och Tyskland angående färjetrafiken, en överenskommelse angående svenska och tyska postvagnar på färjorna, en överenskommelse om sovvagnar (fördelning av inkomster) och ett tullavtal.

Flera tågfärjor moderniserades efter hand när de blev omoderna. Färjorna Drottning Victoria och Konung Gustaf V byggdes 1909 och båda byggdes om ca 1950. Tågfärjan Malmöhus sattes i trafik på leden Malmö–Köpenhamn 1945.

Tågfärjesektionen Malmö bildades 1952. Verksamhet togs över från tredje distriktets kanslimaskiningenjör. 1964 ombildades Tågfärjesektionen Malmö till förvaltningsorganet Färjedrift. Denna sektion hörde till Malmö, 3:e distriktet. 1972 blev administrationen av tågfärjetrafiken centralt placerad genom att en färjesektion inrättades under Driftavdelningen, senare Trafikavdelningen.

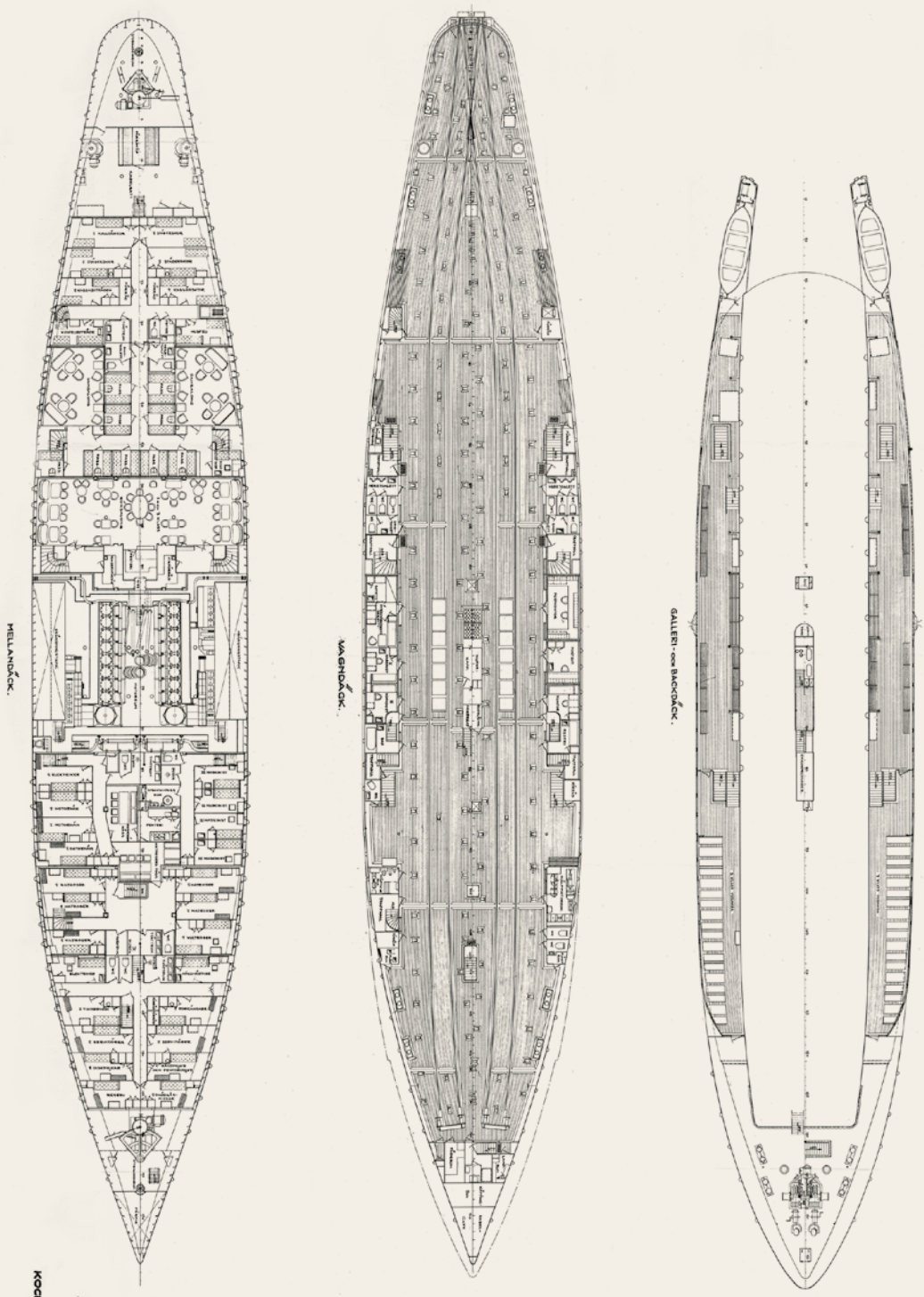
Verksamheten med färjor hörde organisatoriskt till en sektion under



En av SJ:s resebyråer var belägen i Umeå. Bilden är tagen på 1940-talet.

Godstransportavdelningen fram till 1986. Detta år flyttades verksamheten till den då inrättade Färjedivisionen, vilken två år senare övergick i Affärsområde Färja inom Godstransportdivisionen. Organisationen med färjetrafik omfattade flera tågfärjeleder, med persontrafik och transporter av fordon och gods. Marknadsföring var en del av verksamheten. 1991 bolagiserades Affärsområde Färja (inom Godstransportdivisionen) och övergick till Sweferry AB. Ett namnbyte skedde 1997 till Scandlines AB. SweFerry avvecklade järnvägsfärjorna 1999.

SJ har haft del i trafik med tågfärjor mellan Sverige och Finland. Under slutet av 1940-talet och början av 1950-talet hade SJ trafik till Polen i samarbete med Polska statsjärnvägarna (Gdynia och Odra Port). Med start



Planritningar över däck på tågfärjan Malmöhus 1945. Systemet med två järnvägsspår framgår.

1974 fanns en tågfärja till Polen från Ystad. Några av de färjeleder som SJ trafikerade vid början av 1980-talet var: Malmö–Köpenhamn, Helsingborg–Helsingör och den då nystartade Helsingborg–Köpenhamn.

ARKIV ▶ TRAFIK MED UTLANDET

Beträffande utlandstrafiken, se bland annat följande arkiv.

Drifttjänstbyrån (Dbr) 1870–1962

Trafikbyrån (Tbr) 1908–1962

1. 1919–1932 Tredje trafikbyrån
2. (1932–1952 Persontrafikbyrån)
3. 1953–1962 Trafikbyrån

Internationella fördrag om godsbefordran på järnväg finns i {E2}. Godstrafik till utlandet behandlas i {E4}. Ö-serier innehåller redogörelser för flera fall av godssamtrafik, däribland svensk-norsk godssamtrafik och nordisk-nederländsk-fransk-belgisk godssamtrafik.

Utrikes godstaxebyrån (Ubr) 1908–1914

Utrikes taxebyrån (Ubr) 1915–1940

Kommersiella byrån (Kmbr) 1954–1963

Registratur för godstrafik {B1}. Diarier rörande persontrafik {C1A}, resebyråer {C1B}, in- och utländsk godstrafik {C1C}, godstransportförsäljning {C1D}. Korrespondens angående utrikes godstrafik, godstransportförsäljning samt fraktnedsättningar, fraktavtal och restitutioner i godstrafik {E1}. L'Union internationale des chemins de fer (UIC), Le Comité international des transports ferroviaires (CIT) {E4} och {E5}.

Resebyråer inom Sverige 1956–1980

SJ Persontrafikdivision, divisionskontoret (P) 1988–2000

Utlandsfrågor angående tågplanering {F4A}.

Kommersiella avdelningen (Ka) 1963–1988

Arkivmaterial finns från Godstransportavdelningen, Persontrafikavdelningen och Resebyrådivisionen.

Resebyrådivisionen (SJR) 1982–2000

Resebyråverksamhet inom och utom landet.

SJ Resebyrå (RB) 1988–1989

Resebyråverksamhet inom och utom landet.

UD 1902 års dossiersystem

40 Kommunikationsväsen:
L81 Överenskommelse Sverige–utlandet rörande biljettförsäljning, 1916–1919
L83 Svenska järnvägsvagnar i trafik i utlandet, utländska d:o i Sverige, 1914–1919

Persontrafikavdelningen (P) 1982–1988

Godstransportavdelningen (G) 1982–1988

Utländsk godsvagnssamtrafik (sakgrupp 6631).

ARKIV ▸ TÅGFÄRJOR

Arkivmaterial om tågfärjor finns inom flera centrala och regionala SJ-arkiv. Information om färjor som befordrat gods- och passagerartåg till och från kontinenten har kategoriserats i ämnen dels med avseende på maskinteknik, dels med avseende på trafikaspekter. Enligt sakgruppssystemet från 1979 klassificeras färjor under gruppen Maskinteknik, medan driften med färjor klassificeras under gruppen Trafik/ transport. Statistiska frågor i samband med färjetrafik kategoriseras däremot under Ekonomi. Ett exempel, under sakgrupp 47 »Färjor och hamnanläggningar (konstruktionsärenden)« finns bland annat kategorierna 471 Färjelägen och hamnanläggningar och 472 Fartyg med tillhörande utrustning och inredning.

Maskintekniska byrån (Mbr) 1861–1963

Angående tågfärjor {F7}, med ritningar {E1:35b–c}.

Statistiska kontoret (Ssk) 1864–1963

Färjetrafiken, Öresundsräkningen, försålda biljetter (utlandet) {F14}.

Drifttjänstbyrån (Dbr) 1870–1962

Ångfärjeleden Trelleborg–Sassnitz {F1}, färjeförbindelser med Polen och Tyskland {F4}.

Kommersiella byrån (Kmbr) 1954–1963

Kommersiella avdelningen (Ka) 1963–1988

Driftavdelningen/Trafikavdelningen (Da/Ta) 1963–1988

En färjesektion inrättades inom Driftavdelningen. Trafikavdelningen svarade för produktionen av transporttjänster inom färjetrafiken. Angående tågfärjan m/s Trelleborg {F1B:179–214}. Dokument om tågfärjor och trafiken med dessa finns i {F2}.

Godstransportavdelningen (G) 1982–1988

Färjedivisionen 1986–1988

Statens järnvägar. Godstransportdivisionen. Affärsområde Färja med föregångare 1899–1992

Arkivet finns vid Riksarkivet i Göteborg. Ingående enheter:
1. Godstransportavdelningen | Färjedivisionen (GF) 1986–1988.
2. Godstransportdivisionens affärsområde Färja 1988–1991 (bolagisering 1991). Handlingar och ritningar för specifika tågfärjor {F4}, angående färjelägen 1935–1991 {F9}, utredningar rörande tågfärjedriften 1954–1987 {F10}, tågfärjeleden Trelleborg–Sassnitz 1911–1989 {F11}.

Maskinavdelningen (Ma) 1963–1988

Utredningsmaterial inriktat på godsutbyte mellan Sverige och Finland {F1B:12–13}. Planerad tågfärjedrift Stockholm–Åbo. Tekniska specifikationer, ekonomiska data och anbud rörande tågfärjorna m/s Skåne {F3A} och m/s Drottningen {F3B}.

Järnvägarna och biltrafiken

Under 1920-talet tillsattes en rad sakkunnigutredningar för att utreda järnvägskrisen och den tilltagande bilkonkurrensen. Järnvägs- och lokmannaförbunden var involverade i arbetet med dessa utredningar. 1927 års Järnvägsekonomisakkunniga utredde biltrafikens påverkan på de enskilda järnvägarna. Under några år i början av 1940-talet verkade Järnvägarnas samarbetsnämnd för samarbete mellan SJ och Svenska Järnvägsföreningen. En viktig uppgift var att komma till rätta med yrkesmässig lastbilskonkurrens. SJ:s biltrafikrörelse utreddes av 1944 års bilbokföringsdelegation.

En omständighet som gjort att många godskunder valt biltransporter framför frakt med tåg är att transporten inte blir uppdelad, eftersom godset inte behöver lastas om från tåg till bil eller vice versa. Vad gäller styckegodstrafiken ökade konkurrensen från lastbilarna i början av 1920-talet.

Efter ett par år drabbade konkurrensen även vagnlastgodset, först vad beträffade transporter på korta avstånd, senare även på längre avstånd. Under 1940-talet var landsvägstrafiken fortfarande begränsad och persontrafiken på järnvägarna ökade temporärt. Järnvägarna utsattes dock för en allt starkare konkurrens från biltrafiken. Konkurrensen kom att bli avgörande för hur taxorna bestämdes.

ARKIV ▸ JÄRNVÄGARNA OCH BILTRAFIKEN

Beträffande konkurrensen mellan järnvägs- och biltrafik, se bland annat följande arkiv.

Järnvägskommittéer och kommissioner Del II (ekonomi, bokföring och revision) 1913–1927 | 1927 års järnvägsekonomisakkunniga

Alternativt namn: Järnvägsekonomisakkunniga.

Ekonomibyrån (Ekbr) 1914–1963

1932 års trafikutredning, SJ:s material från Utredningsmän för reglering av förhållandet mellan biltrafik, järnvägar och sjöfart 1932 (YK 491) {F3}. 1944 års bilbokföringsdelegation {F6}. Ett exempel på dokument är: »PM rörande beräkning av räntekostnaderna för i SJ biltrafikrörelse investerat kapital.« {F6:1}.

Statens järnvägar (SJ) med föregångare, Övriga arkiv

Järnvägarnas samarbetsnämnd 1940–1943
Frågor angående lastbilstransporter.

Trafikpolitik:

Utredningsmän för reglering av förhållandet mellan biltrafik, järnvägar och sjöfart (Trafikutredningen) 1932

YK 491.
Denna utredning finns även representerad i SJ-arkivet.

Trafikutredningen 1953

YK 2003.

Trafikpolitiska utredningen 1972–1978

YK 3063.

Fordon och verkstäder

Verksamheten med lok och vagnar har avsatt stora mängder arkivhandlingar. Fordon har konstruerats, inspekterats, och underhållits och åtgärderna har dokumenterats genom ritningar och skrivelser. Verkstäderna har haft en viktig roll i hanteringen av fordon.



En verkstadsarbetare gör svetsningsarbete på lokhjul i SJ:s verkstad i Örebro 1962. Runt om i landet inrättade SJ verkstäder för reparationer och andra arbeten på järnvägsfordon. I Örebro fanns en av huvudverkstäderna där man utförde lokrevisioner.

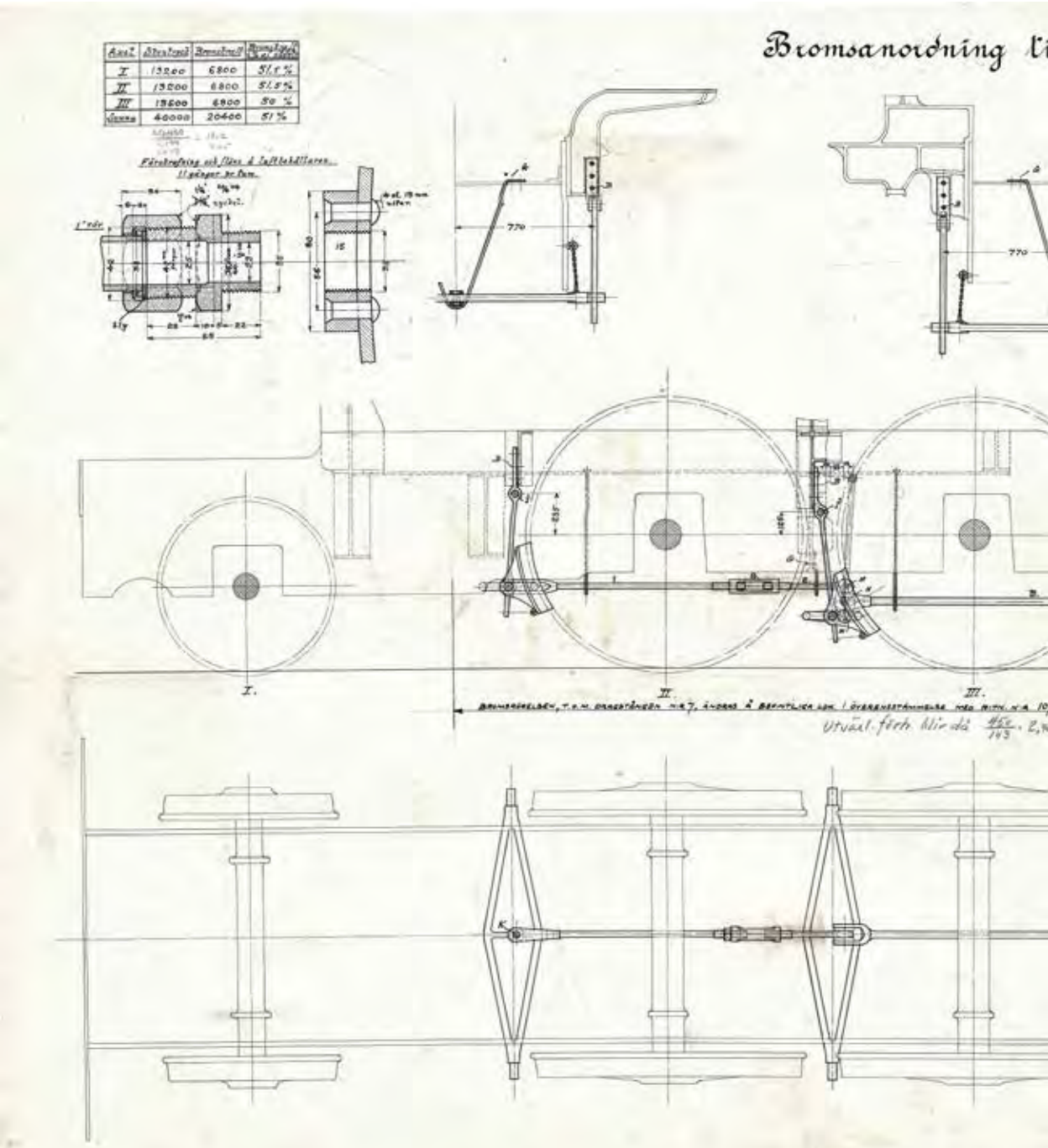
Maskintjänst

En förutsättning för järnvägsdrift är att lok, motorvagnar, person- och godsvagnar samt andra fordon kontinuerligt hålls i körbart skick och finns tillgängliga för trafik. Det behövs med andra ord en fungerande maskintjänst. Centralt för denna är inköp, konstruktion, byggande och underhåll av rullande materiel. Andra områden som ryms inom maskintjänsten är verkstadsdrift och tågfärjor.

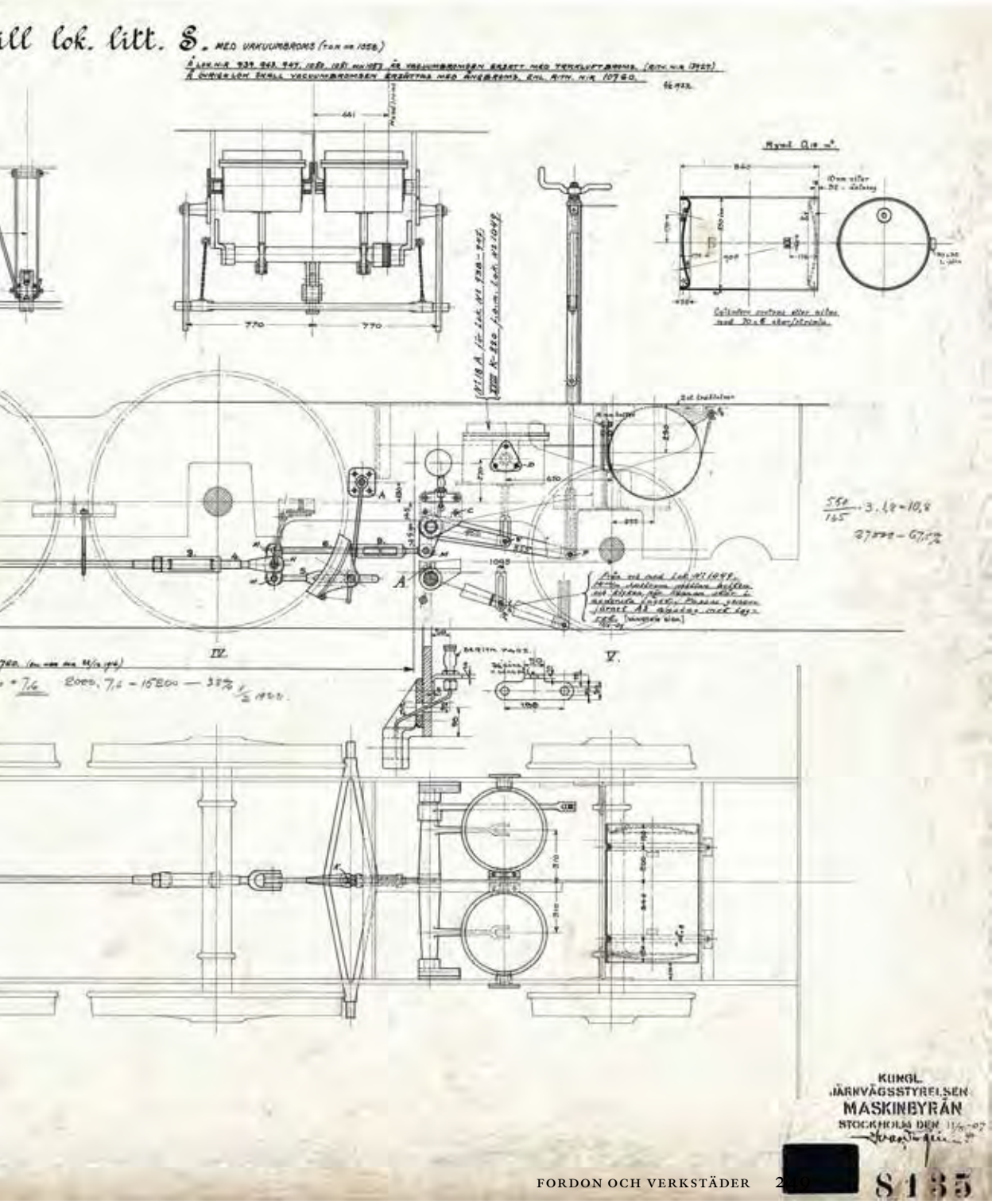
De tekniska lösningar som använts för drift av tågen har varierat med åren. Som exempel på tekniska lösningar kan nämnas de 2:a klass korridorvagnar av den så kallade Norrlandsmodellen som började användas på statsbanorna 1877. På 1880-talet infördes automatisk vakuumbroms, ett nytt uppvärmningssystem för vagnar och de första egentliga sovvagnarna introducerades. På 1890-talet började SJ använda boggievagnar och godsvagnarna fick större lastförmåga. 1919 beslutade riksdagen om införande av tryckluftsbromsar och på 1920-talet installerades elektrisk uppvärmning och personvagnar byggdes med vagnskorg av stål. Ångloken försågs med ångöverhettare i början av 1900-talet. 1949 introducerades SJ:s första större diesellok, en import från England.

Mer än ett sekels ångloksdrift medförde att en omfattande dokumentation angående ånglok tillfördes de maskintekniska arkiven. Till skillnad mot vad som gäller för ång- och dieseldrivna fordon finns för frågor som rör elektrisk maskinteknik ett omfattande material inte bara i de maskintekniska arkiven utan även i arkiven efter de elektrotekniska byråerna. Sedan järnvägarnas barndom har konstruktioner av lok och järnvägsvagnar gjorts utifrån kravspecifikationer baserade på järnvägsdrift. Under äldre tid var det vanligt med en långtgående funktionsmässig specialisering och loktyper konstruerades för att passa specifika behov. Till linjetjänst med malmtrafik behövdes starka godstågslok, för persontransporter mellan större orter snabbgående persontågslok. Senare kom dessutom universallok, anpassade till både gods- och persontågsdrift. En del järnvägsfordon har tillverkats i serier, till exempel hundratals tankvagnar av en och samma typ.

Större järnvägsförvaltningar, såväl statliga som enskilda, har haft en särskild maskinavdelning som ansvarat för underhåll och reparation av järnvägsfordon. Maskinavdelningarna har även byggt nya fordon i egna verkstäder. Maskintjänsten och verkstadstjänsten var till stor del integrerade. De statliga järnvägarna har haft en regional maskintjänst kopplad till cen-



Bromsanordning till ånglok litt. S med vakuumbroms. SJ:s ritningsarkiv, maskinritningar, ritningsnummer Mbr 8135.


till lok. litt. S. MED VAKUUMBROMS (från år 1938)
KUNGL.
JÄRNVÄGSSTYRELSEN
MASKINBYRÅN
STOCKHOLM DEN

S 135

trala avdelningar. Den tidiga Maskinavdelningen 1863–1907 hade inte bara hand om drift och underhåll av rullande materiel utan den ansvarade också för verkstäder och för förrådshållning. Maskinavdelningen upphörde som organisatorisk enhet 1908, och dess byråer blev självständiga. Maskinbyrån startades 1898, först som en enhet under Maskinavdelningen. Till Maskinbyråns uppgifter hörde att bereda ärenden som rörde maskinväsendet och förvaltningen av verkstäder, att framställa ritningar och att utföra beräkningar för konstruktion av rullande materiel, att vårda ritningar, modeller och böcker. Man granskade också inkommande tjänsterapporter. Även inspektion av maskinkonstruktioner hörde till Maskinbyråns uppgifter. År 1901 lyftes inspektionsuppgifterna ut och förlades till en nybildad byrå under Maskinavdelningen, Maskininspektionsbyrån.

Förrådsbyrån kom att ha hand om förrådsfrågor från 1898 till 1963. År 1918 övertog Maskinbyrån upphandlingen av rullande materiel från Förrådsbyrån. Samma år skildes verkstadsdriften från Maskinbyrån. Därmed flyttades de ärendetyper som hörde samman med huvudverkstäderna till den nystartade Verkstadsbyrån. Maskinavdelningen tillfördes en bromsavdelning 1920. Två år senare tillkom en avdelning för stationära värme- och sanitetsanläggningar. Denna avdelning flyttades 1929 till Banbyrån.

Maskinbyrån hade vid början av 1930-talet ansvar för förvaltning och användning av maskintjänsten. Byråns avdelningar vid denna tid var Lokomotivavdelningen och Vagnavdelningen. Föreståndare för respektive avdelning var en förste byråingenjör. Maskinbyrån bytte 1932 namn till Maskintekniska byrån, med bara mindre skillnader i åtaganden. Maskintekniska byrån förvaltade mycket stora materiella värden och sysselsatte en stor personalstyrka. En del av drifttjänsten kontrollerades också av Maskintekniska byrån. Verksamheten var huvudsakligen av intern natur. En jämförelse visar att exempelvis Bantekniska byråns personal i hög grad arbetade externt. Trafikbyråernas tjänstemän hade också mycket kontakt med allmänheten och andra externa kunder.

Vid början av 1960-talet ansvarade Maskintekniska byrån för den rullande järnvägsmaterielen: lok, lokomotorer, motorvagnar, rälsbussar, gods- och personvagnar. Byrån ansvarade också för SJ:s bilar och bussar samt för tågfärjor och andra fartyg. Typiska ärenden gällde frågor om konstruktion, upphandling av fordon och fartyg, kontroll och leveransbesiktning, beskrivningar och bruksanvisningar, bestämmelser angående tåg vid sjuktransport under krig, teknisk inspektion, leveransbesiktning, ombyggnadsarbeten, slopning och skrotning, investeringar, förteckning av lok och vagnar, överflyttning av rullande materiel till eller från Malmbanan, debitering av Postverket för postvagnar, granskning av ritningar på utländska vagnar inom landet.



Kontrakt

mellan

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

såsom beställare

och

Aktiebolaget Silpumaterial, Västervik,

såsom leverantör

angående leverans av lokomotorer.

Leverantören åtager sig härigenom att till förenämnda järnvägsstyrelse leverera

7 st. Diesström-lokomotorer typ S om ca 5 tons tjänstevikt för 1435 mm spårvidd, utförda i enlighet med leverantörens anbud av den 2 februari 1933, kompletterat genom skrivelser den 4 och 10 samma månad och försedda med längsgående räck och fotsteg, snöplogar med skenberstar, signalskärmar, elektrisk 1-slagsklocka RA 5001 av Telefon A/B L.M.Ericssons fabrikat, balanserad bromsanl.ritn. nr L 6084, hytt anl.ritn.nr L 6081,2 st.dörrar av trä anl.ritn.nr 15217 till 625 mm bredd plåtbeslagna på utsidan, en sotsträfmotor och 1 st.trädurk.

Lokomotorerna skola vara försedda med Nordson-motorer av samma modell för drift med lätt-bentyl om 27/35/43 hkr vid 1000, 1350 resp. 1600 varv.

En av lokomotorerna typ S skall därjämte utrustas med tillsatsväxel i backväxellådan.

Lokomotorerna skola förses med S.J. monogram i emaljerat järn samt med ordningsnummer 32 - 38.

Alla ritningar, som komma att ligga till grund för tillverkningen, skola vara godkända av järnvägsstyrelsens maskintekniska byrå.

Uteslutande svensk arbetskraft samt svenska materialier, i den utsträckning sådana kunna erhållas, skola komma till användning vid tillverkningen.

För instruktion och provkörning skall fri montör lämnas i tre dagar under förutsättning, att provkörning sker i Norrahelm. Kommer provkörning att ske på annan plats, äger leverantören rätt till fri resa fram och åter mellan Norrahelm och provkörningsplatsen.

Tillverkningen skall ske vid leverantörens verkstad i Västervik. Tillverkningsort.

Leverantören skall vara fritt å banvagn i Norrahelm med adresser, som komma att uppgivas senare.

I fraktsedlarna torde uppföras: "Tjänstegods".

Vid omorganisationen 1963 bildades Maskinavdelningen, som fanns kvar till 1988. Maskinavdelningen motsvarade de tidigare enheterna Maskintekniska byrån och Verkstadsbyrån. Avdelningen svarade för underhåll, konstruktion, byggande och upphandling av lok, vagnar och andra spårfordon. Omorganisationen 1982 medförde inte några större förändringar för Maskinavdelningen. Nästa omorganisation, 1988, däremot hade som syfte att förbereda bolagiseringen av SJ. Maskindivisionen tog detta år över efter Maskinavdelningen. Verksamhet övertogs också från Finans- och inköpsavdelningen. Maskindivisionens verksamhet förlades 1988 till trafikverkstäder, underhållsverkstäder och en teknikenhet som hade hand om utveckling, tekniskt stöd och anskaffning av materiel.

År 1992 togs verksamheten inköps- och förrådsservice över av Maskindivisionen. Ett år senare införlivades verksamhet också från Stab Tele och radio. Vid indelningen av SJ i sektorer bytte Maskindivisionen 1999 namn till SJ Teknikdivision som ingick i sektor SJ Teknik. Förändringarna inom Maskindivisionen var omfattande med bolagiseringar och försäljning av verksamheter. Ett stort antal, huvudsakligen mindre, regionala verkstäder lades ned.

ARKIV ▶ MASKINTJÄNST

De maskintekniska arkiven rymmer stora mängder tekniska dokument om rullande materiel inom korrespondensserierna. Många kontrakt rörande mekaniska och elektriska konstruktioner finns bevarade, till exempel kontrakt angående montage av elektriska värmeledningar i vagnar och angående leverans av maskinerier till vedkapsanläggningar.

Maskintekniska byrån (Mbr) 1861–1963

Arkiv finns efter:
1. Maskinavdelningen 1863–1907
2. Maskinbyrån 1908–1932 (fanns tidigare som enhet under Maskinavdelningen)
3. Maskintekniska byrån 1932–1963

Maskintekniska byrån har efterlämnat ämnesordnade handlingar i en rad F-serier. Det som har arkiverats är vagnkort med tekniska uppgifter om enstaka vagnar, journaler över vagnaxelrevisioner, förteckningar över rullande materiel, kontrakt för anskaffning av lok och vagnar. Kategorisering av diarieförda handlingar med sakgruppsnummer infördes 1958.

Teknisk information om lok och vagnar finns i {D1A}. En stor mängd särtryck ingår med meddelanden om SJ:s rullande materiel. Ett exempel

(ur särtryck nr 164, 1935) är instruktioner för hantering av koppelstänger till ånglok litt. L {D1A:13A}. Andra exempel på skrivelser är angående försök att använda personvagn litt C4 som skidtransportvagn och meddelanden om att vissa lok ska tas in på verkstad.

Ändringar av rullande materiel 1880–1961 {D1B}, blanketter med rapporter från huvudverkstäder och från maskinsektioner. Slopningar (till exempel slopning av vagnaxlar), ändringsarbeten (till exempel att ellok har utrustats med backspeglar eller att underreden till personvagnar förstärkts), ombyggnad (till exempel av malmvagnar till ballasttransportvagnar).

En stor mängd promemorior finns i {D2}. I banden finns alfabetiska register. Innehållet är mest tekniskt, men även andra frågor behandlas, till exempel personalfrågor.

En framträdande typ av dokument är kontrakt vid anskaffning och utlåning av rullande materiel: motorvagnar och motorlok {F1}, lokomotorer {F2}, rälsbussar och släpvagnar {F3} samt vagnar {F4}. Ett exempel på specifikationer inom kontrakt är: »Resgodshyllor av fernissade askspjälor uppsättas över dubbelsofforna och å tvärväggarna.« {F4:1} Utlåning av lok, leverans av elenergi och ombyggnad av vagnar {F8}, till exempel kontrakt angående utlåning av ånglok och ellok till Norge år 1922 mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen och Hovedstyret for Norges Statsbaner {F8:1}. Kontrakt finns bland annat angående förhyrning av lokomotiv, montage av elektrisk värmeledning i vagnar och tillvaratagande av eldstadsaska från lokomotiv. Slopning av lok och vagnar finns dokumenterat i {F36}.

Maskinavdelningen (Ma) 1963–1988

Skrivelser angående detaljer på järnvägsfordon, till exempel slangkopplingar, skylthållare och toppackningar för motorer {B1}.

Maskindivisionen (M) inkl. SJ Teknik 1988–2000

Kortfattade beslutsskrivelser angående vagnar och lok {B1}. Även yttranden i anslutning till tjänstetillsättningar. Avtal och beställningar av modemförbindelser och av bärbar radio {B3}.

LITTERERING

Inom SJ användes under 1800-talet ett system för litterering av utgiftsposter. Litterering är annars i järnvägssammanhang mest känt som en metod att klassificera rullande materiel. Under statsjärnvägarnas första år namngavs ånglok med personnamn, mytologiska namn och liknande. Systemet med namngivna lok visade sig vara ohanterligt och järnvägsfordon klassificerades istället med littera. Statsjärnvägarna använde litterering systematiskt under den senare delen av 1800-talet och framåt. De privata järnvägarna använde sig mer sällan av sådana system. Ett och samma littera har ibland använts för flera fordonstyper, vilket var fallet med littera B, som tillämpades på två ånglokstyper och en ellokstyp. Litt. F var på motsvarande sätt beteckningen på ett ånglok med början 1914 och på ett ellok med början 1942. Både ångloket och elloket användes främst till snabbgående persontåg.



Ånglok litt. Da (1892) med namnet »Stråken«, tillverkat av Borsig 1875. Loktypen var lämplig för snälltåg, maximala hastigheten var 75 km/h. Hytten var öppen. Loket är fotograferat i Tomteboda 1892.

Med start år 1970 har motorvagnar littererats med X initialt om de är eldrivna och med Y initialt om de är dieseldrivna. Personvagnar som är inredda för första klass har betecknats med A, andra klass med B. Smalspårsfordon har getts littera där en tilläggsbokstav ingår. Tillägget p står för

891 mm spårvid och t står för 1067 mm. Tilläggsbokstaven K har använts för lok och motorvagnar som får köras i Danmark medan N har använts för Norge. Från och med 1967 följer svenska godsvagnars litterering en internationell standard enligt UIC.

SJ gjorde vid flera tillfällen om sitt litterasystem, bland annat år 1970. För att hitta ett järnvägsfordon med hjälp av littera kan det vara nödvändigt att studera förändringsförteckningar med såväl gamla som nya littera för samma fordon.



Ellok SJ litt. Da nr 799, tillverkat 1952 av ASEA. Denna loktyp var konstruerad för att vara ett universallok och användes till både person- och godståg.

Nästa uppslag: Maskinbyråns ritkontor år 1900. SJ:s arkiv inrymmer ett stort antal ritningar av lok och vagnar och andra maskintekniska ritningar. Åtskilliga av dessa framställdes internt av SJ:s ritkontor.





För att kunna bygga, underhålla och reparera ett järnvägsfordon krävs ett stort antal maskinritningar, såväl översiktsritningar (huvudritningar) som detaljritningar. I SJ:s arkiv finns maskinritningar till de flesta fordonstyper som förekommit vid SJ. Fram till 1874 utarbetades konstruktionsritningar till den rullande materielen av respektive tillverkare. Ett ritkontor inrättades vid Maskinavdelningen 1874. Tillverkarna hade att så långt som möjligt rätta sig efter de ritningar som framställdes vid ritkontoret.

Riksarkivet förvarar SJ:s maskinritningssamling, som består av delsamlingar från hela SJ-perioden fram till år 2000. Även maskinritningar från förstatligade enskilda järnvägar finns. Åtskilliga ritningar är i stort format, A0 eller A1. Ritningar för ett ånglok omfattar huvudritningar och detaljritningar vilka exempelvis kan avbilda en ångpanna med tillbehör, armaturer (rörinstallationer), ramverk, maskineri (till exempel kolvar) och tender. Ritningar till ellok kan återge konstruktionsdelar som strömavtagare, loktransformatorer, kompressormotorer och elektrisk lokbelysning. Även för gods- och personvagnar finns ett stort antal arkiverade ritningar, som avbildar vagnskorgar, sidoskjutdörrar, lagerboxar, buffertar och mycket annat.

MASKINRITNINGAR – SIGNUM OCH NUMMER

Ett stort antal maskinritningar från SJ:s start och framåt finns bevarade hos Riksarkivet. Det finns delarkiv inom Statens järnvägars ritningssamling som i huvudsak innehåller ritningar från enskilda järnvägar som övertagits av SJ. Sådana ritningar finns i arkivet Maskinverkstaden i Åmål. Äldre maskinritningar i original från enskilda järnvägar har införlivats med SJ-ritningarna och getts Mbr-nummer.

Maskinritningar finns för ett stort antal konstruktionsdetaljer dels på lok, vagnar och andra järnvägsfordon, dels av annat slag, till exempel plogar, lastpallar eller detaljer på landsvägsbussar. De flesta ritningarna har ett signum, en beteckning bestående av ett fåtal bokstäver följt av ett nummer. För en järnvägsvagn anges numret på de ritningar som användes vid konstruktionen, vilket gör det möjligt att beställa ritningar över vagnskorg, underrede, draginrättningar och andra detaljer. Några av de förkortningar som används som signa är:

- Mbr – Maskinbyråns ritningar från mitten av 1800-talet och framåt.
- Dstr – äldre maskinritningar från SJ-distrikten (distriktsritningar).
- Ebr – Elektrotekniska byråns ritningar för såväl maskindelar som för elektriska installationer.

- Org – Ritningar från organisationsavdelningen vid Drifttjänstbyrån.
- Signa för maskinritningar och ritningar för elektriska komponenter från tillverkare av järnvägsmateriel, till exempel från Asea, NOHAB, KVAB (Kalmar Verkstadsaktiebolag).
- Signa för maskinritningar som härstammar från enskilda järnvägsbolag, till exempel från HNJ (Halmstad – Nässjö järnväg).

Man kan räkna med fyra kategorier av maskinritningar:

1. SJ:s huvudserier. Här ingår äldre ritningar från Maskinbyrån, Mbr-ritningar, men också moderna maskinritningar som bildar särskilda nummerserier med eller utan signa, till exempel 400 000-serien.
2. SJ:s övriga serier med bland annat ritningar på vägfordon.
3. Maskinritningar från enskilda järnvägar som har förstatligats.
4. Ritningar från firmor, till exempel från ASJ och NOHAB.

Statens järnvägars ritningssamling Maskinritningar

Ett 60-tal serier med ritningar finns, där många av serierna härrör från enskilda järnvägsbolag.

Den äldsta huvudserien med ritningar som framställts vid Maskinbyrån har ett ritningsnummer bestående av »MBR« följt av siffror. I SJ:s ritningsförteckningar identifieras många maskinritningar med ett sådant nummer.

En andra huvudserie med maskinritningar består av de ritningar som har beteckningar av typen »2ME«.

En tredje huvudserie är 400 000-serien, med relativt moderna maskinritningar.

En fjärde huvudserie av maskinritningar är de ritningar som har Ebr-signa, det vill säga de med anknytning till Elektrotekniska byrån.

Statens järnvägars ritningssamling Rullande materiel

I samlingen Rullande materiel finns maskinritningar som till stor del härrör från enskilda järnvägar. Ritningarna avbildar bland annat ramverk till lok, personvagnar, resgodsboggievagnar, motordressiner, postkupéer, ventilstänger, sirener och buffertfjädrar. Det förekommer även en del SJ-ritningar. Det rör sig om typritningar av till exempel spårväxlar och lyktor.

Även ritningar över godsfärjor förekommer.

Statens järnvägars ritningssamling Maskinverkstaden i Åmål

I denna samling finns ett stort antal ritningar från enskilda järnvägar av maskindelar till lok, motorvagnar och vagnar. Även ritningar till vändskivor, svarvar, svängbroar och andra konstruktioner finns. Ritningarna härrör i huvudsak från Trafikförvaltningen Göteborg-Dalarne-Gävle (GDG) och de däri ingående Bergslagernas Järnvägar (BJ), Gävle-Dala Järnväg (GDJ) och Södra Dalarnes Järnväg (SDJ). De yngre ritningarna är upprättade vid SJ. Identifiering av ritningar sker med ett nummersystem byggt på punktnotation som utarbetades speciellt för Maskinverkstaden i Åmål, till exempel ritningsnummer 1.110047.

Statens järnvägars ritningssamling Järnvägsmuséets leverans 1820c–1950c

Maskinritningarna utgör en mindre del av ritningarna i denna samling. Exempel: ritningar över rälsskarvbult, tender, rälslyftare, vagnvåg, ejektor, plattformsskylt, envingad semafor, cylinder till ånglok och snöslungare.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med föregångare, Huvudarkivet 1883–1967

Här finns ritningar över rullande materiel i kopia som använts av Maskininspektören. De allra flesta ritningarna härrör från enskilda järnvägar. Det finns också ett hundratal ritningar utan koncessionsnummer och ett tiotal ritningar över SJ-fordon.

{J2BB} vol. 1 ger en förteckning till ritningar över lok och vagnar vid enskilda järnvägar. Sökning sker med hjälp av koncessionsnummer. Ritningar finns i {J2BA}.

RITNINGSLIGGARE OCH RITNINGSFÖRTECKNINGAR

Maskinritningar för lok, vagnar och andra järnvägsfordon finns förtecknade i ritningsliggare, även kallade nummerjournaler. Det finns ritningsliggare för alla SJ:s huvudserier utom för ritningarna som härrör från Elektrotekniska byrån. I ritningsliggarna tas maskinritningar upp i nummerföljd. Däremot gäller inte alltid kronologisk ordning. När SJ mot slutet av 1800-talet började använda nummerserier med Mbr-nummer infogades en hel del äldre ritningar i nummerserierna vilket inte skedde på ett kronologiskt konsekvent sätt. När nya ritningar lades in skedde detta inte heller alltid kronologiskt konsekvent.

Förutom ritningsnummer samt fordonets littera och nummer ges en

kort beskrivning av vad ritningen avbildar, till exempel »Fäste för ångbromsventil«.

Till i princip varje typ av järnvägsfordon finns en eller flera ritningsförteckningar, eller ritningslistor, vilka tjänar som ingångspunkt till de arkiverade fordonsritningarna. En ritningsförteckning består av en lista med namn på konstruktionsdelar med tillhörande ritningsnummer. Härigenom kan man finna ritningar som hör till ett visst fordon, till exempel en tippvagn. Det handlar både om huvudritningar för fordonen som helhet och detaljritningar.

Ritningsförteckningar finns i SJ-arkivet för alla slags järnvägsfordon – lok, motorvagnar, rälsbussar, personvagnar, godsvagnar, tjänstevagnar. För ånglok användes formulär med uppgifter om bland annat dimensioner på cylindrar, eldyta och kolboxens kapacitet i antal ton. Vad beträffar elektriskt drivna fordon skiljer man på de ritningar som rör den mekaniska delen och de som rör den elektriska delen. En del ritningsförteckningar hör samman med en viss tillverkare, till exempel Asea:s ritningsförteckningar över ellok.

Ritningsförteckningar kan finnas för olika exemplar av fordon inom en och samma serie. Till lokomotor litt. Z 69 finns således renskrivna ritningsförteckningar för flera exemplar inom serien med lokomotorer av denna typ.

Förteckningar för äldre personvagnar är indelade i huvudritning(ar) respektive detaljritningar. De senare kan till exempel avbilda en vagnskorg, tjänstekupé, toalett, tillbehör för inredningen, värmeledning, tvättanordning, underrede, broms, märkning eller skyltar. Även till ånglok kan en ritningsförteckning vara indelad i huvudritningar och detaljritningar. De senare kan exempelvis återge ångpanna med tillbehör, armatur, ramverk, boggie, axlar och hjul, lagerboxar, fjädrar, maskineri och tender. Det finns också ett mindre antal separata ritningsförteckningar för boggier, plogar och andra konstruktioner.

En mycket stor del av SJ:s huvudserier av ritningar kommer från enskilda tillverkare. Utöver dessa serier finns enskilda serier. Beteckningen ».../F« mot slutet av ett ritningsnummer indikerar att ritningen inte är upprättad hos SJ. Många ritningsserier härrör från tillverkare av järnvägsmateriel, främst ASJ, Kockums och NOHAB. Inom SJ:s arkiv finns ingen separat serie med ritningar från Asea, men i delarkivet Maskinverkstaden i Åmål finns sådana ritningar som tillkommit i samband med leveranser från Asea till GDG. Sökningen efter maskinritningar kan försvåras i de fall ritningsförteckningarna härrör från materielens till-

verkare och bara anger tillverkarens ritningsnummer, vilket kan betyda att ritningarna inte har tilldelats något SJ-nummer, inte har numrerats om och inte har inordnats i SJ:s nummerserier. Det finns till exempel förteckningar över rullande materiel tillverkad av NOHAB. En del sådana ritningar har förts över till SJ:s ritningsarkiv och därmed givits en ny beteckning. Andra ritningar har kvar den ursprungliga beteckningen och förvaras inom NOHAB-arkivet vid Riksarkivet i Göteborg.

Ett hjälpmedel för att hitta en viss maskinritning för vilket man bara känner tillverkarens nummer (till exempel det nummer som NOHAB använt för en viss ritning) men inte SJ-numret är de tolkpärmar med konkordanser som finns hos Riksarkivet. Med informationen i en tolkpärm ges tillverkares ritningsnummer och SJ:s motsvarande nummer om sådant finns. SJ har i sådana fall övertagit maskinritningen från tillverkaren och försett den med ett eget, nytt ritningsnummer.

Ritningsförteckningar finns till en del speciella fordon, till exempel ritningar för elvärmesystem i en viss kungavagn. Det finns också förteckningar över ombyggnadsritningar. Om en separat ritningsförteckning inte existerar, kan förteckningar alternativt finnas bilagda till tillverkningskontrakt, se till exempel:

Maskintekniska byrån (Mbr) 1861–1963
Kontrakt för vagnar med register i volymerna {F4}. Som sökingång till denna serie tjänar sakregister för vagnar ordnat med avseende på littera {C1BB:197-205}.

OMBYGGNADSRITNINGAR

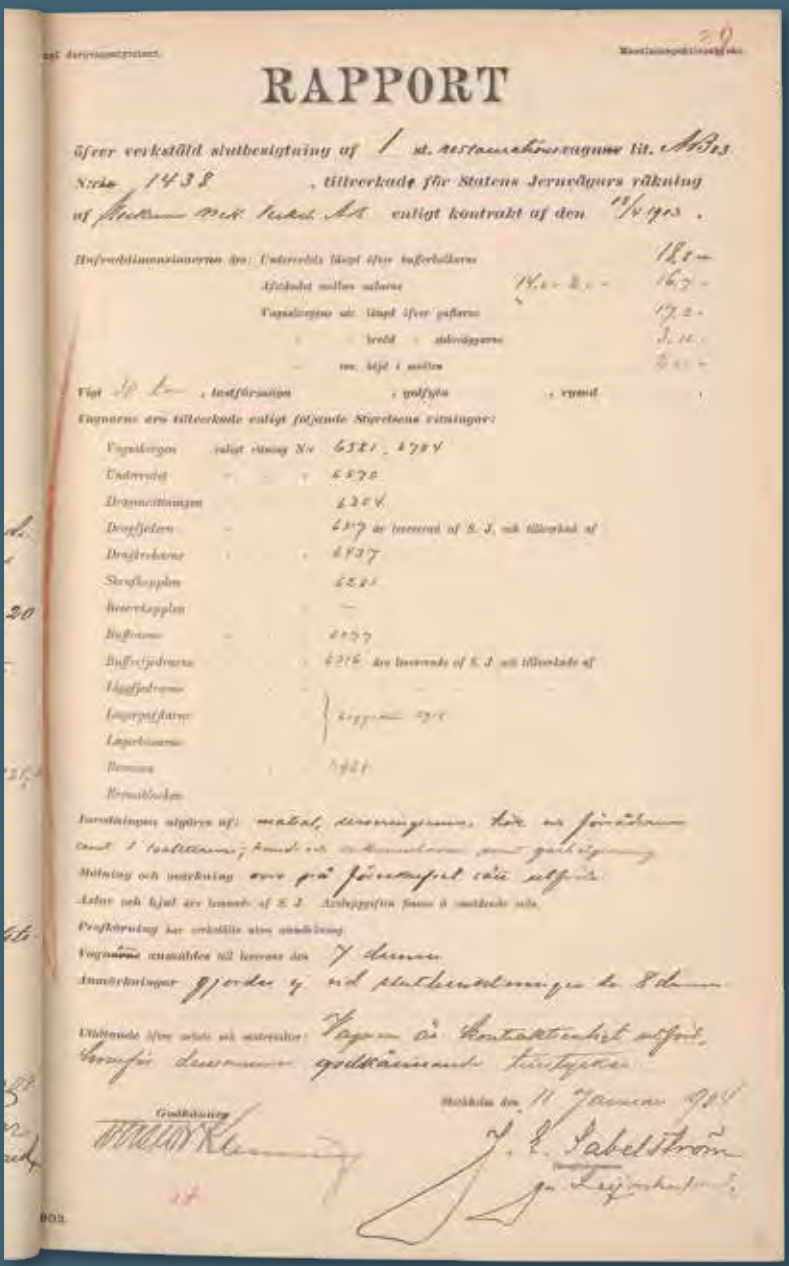
Maskintekniska byrån (Mbr) 1861–1963

{D1A} med skrivelser rörande SJ:s ombyggnad av rullande materiel. En del skrivelser innehåller uppgifter om nummer på använda ombyggnadsritningar.

För att hitta vilket littera en SJ-vagn med visst vagnsnummer haft, och vice versa vilka vagnsnummer som en SJ-vagn med ett visst littera haft, kan man använda förteckningar över lok och vagnar, SJ publikationer Str 77, Str 420, SJF 420, se {D1C}.

BESIKTNINGSRAPPORTER

Som ett komplement till att hitta maskinritningar genom ritningsförteckningar och ritningsligare kan besiktningsrapporter (rapporter från slutbesiktningar av fordon) tjäna. I besiktningsrapporter omnämns en



RAPPORT

öfver verkställd slutbesigtning af 1 st. Restaurationsvagnar lit. AB 23
N:ris 1438 , tillverkade för Statens Jernvägars räkning
af Motala Verk. Aktbol. AB enligt kontrakt af den 17/4 1903 .

Hufvudtillmätningarne äro: Underredets längd öfver buffertbalkarne 18.8 m
Afståndet mellan axlarne 14.2 + 2.1 = 16.3 m
Vagnslängden utv. längd öfver gafvarne 17.2 m
" " bredd " sidoväggarne 3.14 m
" inv. höjd i mitten 2.61 m

Vigt 34 ton , tomförsänkningen , godslyftn. , rymd .

Vagnarne äro tillverkade enligt följande Styrelsens ritningar:

Vagnskorgen	enligt ritning N:r	6321 - 4784
Underredet	" " "	5570
Dragmellanlägget		4304
Dragfjädern		4307 är lämnad af S. J. och tillverkad af
Dragstångerna		4737
Skruvkopplen		4221
Reservkopplen		—
Buffrarne		4727
Buffertfjädrarne		4726 äro lämnade af S. J. och tillverkade af
Läggfjädrarne		
Lagerpjäsarne		Ritning 7316
Lagerkilarne		
Bromsen		7321
Bromsklossen		

Anmärkningar utgöra af: metall, smörjningen, hjul m. fjäderbon
samt i vestibulen; fond och sidoväggarne samt gaflarne
Målning och märkning äro på föreskrift och utförda
Axlar och hjul äro lämnade af S. J. Axeltappen finnes å medföljande axla
Provkörning har verkställts utan anmärkning
Vagnarne anmäldes till besigtn. den 7 dennes
Anmärkningar gjorda 9/1 vid slutbesigtningen d. 8 dennes

Utlåtande öfver arbete och material: Vagnen är kontraktsenligt utförd,
hvarför densamma godkännande förklaras.

Godkänning

Motala den 11 Januari 1904
J. L. Sahlström
Inspektör

1438

del ritningar som legat till grund för tillverkningen. Sådana rapporter kan därför fungera som en ingång till sökning efter ritningar för en viss vagn eller ett visst lok, ett sökhjälpmedel som dock har sina begränsningar.

Maskinbyråns inspektionsavdelning (Mbri) 1901–1932

Besiktningsrapporter med uppgifter om ritningar som har använts vid fordonets konstruktion {F2}. Exempel: Rapport från slutbesiktning av restaurangvagn litt. AB03 {F2:17}. Ritning nummer 6281 hör på så sätt samman med vagnens koppel.

Verkstäder

Under de första åren av stambanebyggande behövdes inte några särskilda verkstäder, utan provisoriska skjul räckte för underhåll av lok och vagnar. Permanenta verkstadsanläggningar uppstod så småningom, först i Göteborg och Malmö. Till att börja med var verkstadsväsendet en del av Maskinbyråns verksamhet. Verkstädernas »enhetliga förvaltning« skulle enligt instruktionen vila på Maskinbyrån. Till att börja med utfördes underhåll av den rullande materielen. Snart började även andra typer av arbeten att utföras, till exempel underhåll av maskinerier för pumpning av vatten liksom underhåll av vagnvågar, vändskivor, spårväxlar och spårkorsningar. Bland de föremål som skulle repareras fanns presenningar till öppna vagnar, lyktor, kaminer och brandredskap. Föremålen användes till tågtjänsten som sådan och till banbevakning och stationstjänst. Även nytillverkning av reservdelar till lok och vagnar förekom, som tillverkning av ångpannor. Till yrkeskategorierna vid verkstäder hörde vid 1900-talets början lokmontörer, filare, svarvare, smeder, plåtslagare, snickare, hyvlare, glasmästare och sadelmakare.

Verkstadstjänsten var knuten till en organisation där Maskinbyrån var en centralt belägen samordnande enhet. Några av de större verkstäderna lokaliserades till Göteborg, Malmö, Östersund och Liljeholmen i Stockholm. Verkstäder kom också att inrättas i Bollnäs, Boden och Tomteboda. Regionalt fanns fram till 1918 verkstäder i varje distrikt:

I distriktets verkstäder i Stockholm (Liljeholmen, Tomteboda)
II distriktets verkstad i Göteborg
III distriktets verkstad i Malmö
IV distriktets verkstad i Östersund; verkstad för maskinspektion i Bollnäs
V distriktets verkstäder i Notviken och Boden

Det visade sig även finnas behov av en centralverkstad i vilken större reparationsarbeten för samtliga statsbanedistrikt kunde utföras. En centralverkstad togs i bruk 1902 i Örebro. Från och med 1908 fanns en centralverkstad i Stockholm där revisioner och större reparationer av spårfordon utfördes. Verkstadsföreståndare var en maskindirektör. Vid de större lokstationerna inrättades revisionsverkstäder. När privata järnvägar köptes in av staten, tillfördes verkstäder som också kan karaktäriseras som revisionsverkstäder. Även många mindre verkstäder fanns.

En kommitté tillsattes för att utreda verkstadsväsendet, kallad 1916 års kommitté för särskiljande av verkstadsdriften och förrådstjänsten från maskinavdelningen. Verkstäderna hade tidigare letts av maskindirektörerna, det vill säga cheferna för maskinavdelningarna. Det ansågs nu mer fördelaktigt att särskilda verkstadsföreståndare var chefer för de regionala verkstäderna, och att det centralt fanns en chef för hela verkstadsväsendet. En omorganisation av verkstadsdriften genomfördes 1918. Verkstadsärendena flyttades detta år till den nya Verkstadsbyrån, som övertog verkstadsdriften dels från Maskinbyrån, dels från distrikten.

Ett system med huvudverkstäder var i bruk åren 1918–1973. I respektive distrikt fanns dels en huvudverkstad, dels mindre enheter i form av driftverkstäder. Vid driftverkstäderna utfördes revisioner av dragfordon och olika slags reparationer av vagnar. Huvudverkstäderna ombesörjde det huvudsakliga och mer genomgripande underhållet av den rullande materielen. Huvudverkstäderna ställdes direkt under Verkstadsbyrån i Stockholm.

Huvudverkstad i Örebro, f.d. centralverkstad
Huvudverkstad i Liljeholmen–Tomteboda, f.d. distriktsverkstad
Huvudverkstad i Göteborg–Malmö, f.d. distriktsverkstad
Huvudverkstad i Östersund–Bollnäs, f.d. distriktsverkstad
Huvudverkstad i Notviken–Boden, f.d. distriktsverkstad

Inom Verkstadsbyrån verkade vid 1930-talets början en verkstadsdirektör, sex tjänstemän med tekniskt ansvar och fyra kamerala tjänstemän. Verkstadsdirektören (först kallad överingenjör) ansvarade för den centrala förvaltningen och organisationen av verkstadsdriften, liksom ekonomiska kontroller över huvudverkstäderna. Chef för respektive huvudverkstad var en verkstadsföreståndare som var underställd Verkstadsbyrån.

Vid 1950-talets slut omfattade verksamheten vid huvudverkstäderna föreskrifter för driften, inspektion av verkstäder, bokföring, statistiskt arbete, framställning av personalförteckningar, beräkning av kostnader för driften och av kostnader för investeringar, nya byggnader och anläggningar vid verkstäderna, ändringsarbeten för byggnader och anläggningar,



SJ:s huvudverkstad i Örebro på 1930-talet. I förgrunden syns den stora vagnreparationsverkstaden.

utredning av behov av nya maskiner, försvarsberedskap för underhåll av rullande materiel, utbildning av personal, läkare och kollektivavtal för arbetare. Större reparationsarbeten kunde flyttas från distriktsverkstäder till huvudverkstäder. Det fanns även specialinriktade verkstäder. SJ öppnade till exempel en ny verkstad för godsvagnar i Östersund 1957.

Som ett led i en strävan efter centralisering och efter att skapa större enheter kom verkstäderna runt om i landet 1963 att integreras med en central administrativ enhet för maskinfrågor. Maskinavdelningen hade 1963–1973 ansvaret för de regionala huvudverkstäderna. Chefen för respektive huvudverkstad var underställd den centrala Maskinavdelningen. Driftavdelningen hade fram till 1973 genom de regionala driftdistrikten ansvar för de regionala driftverkstäderna.

År 1973 flyttades det löpande fordonsunderhållet från Driftavdelningen med dess driftverkstäder till Maskinavdelningen. 1973 infördes ett system där fältverksamheten var organiserad i verkstadsregioner. Det fanns nu tre typer av verkstäder under Maskinavdelningen:

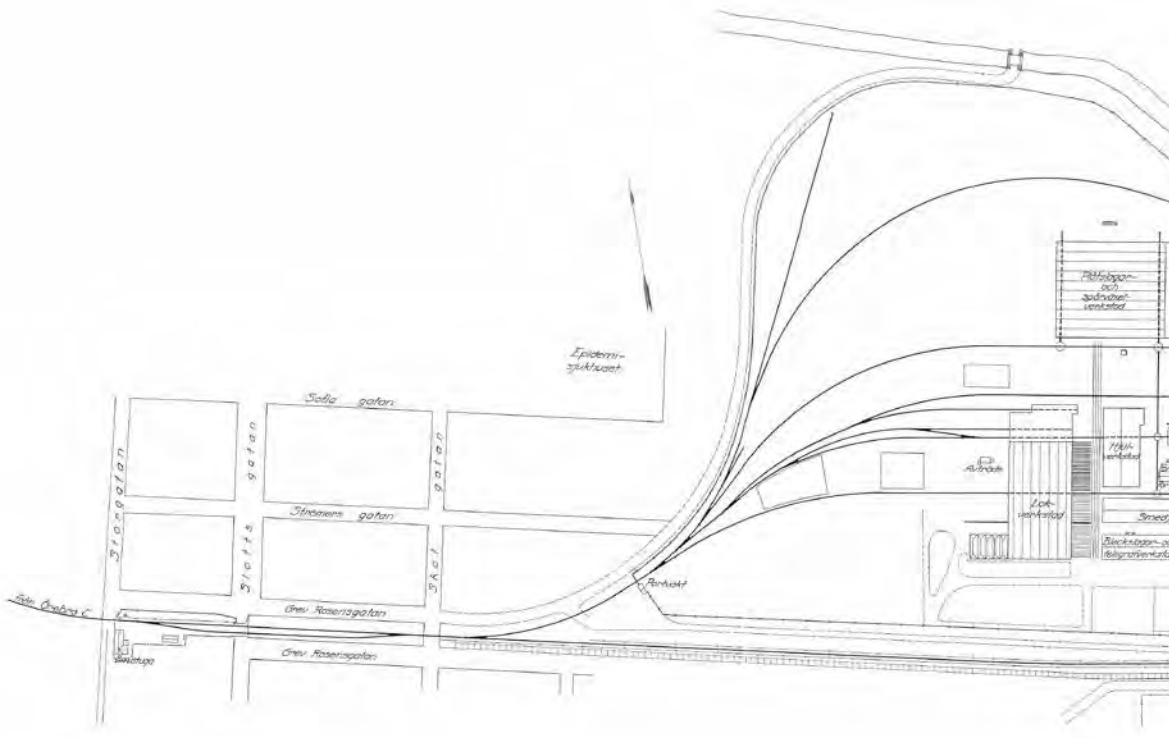
1. Regionala huvudverkstäder som var integrerade i verkstadsregionerna (huvudverkstädernas chefer var underställda Maskinavdelningen).
2. Regionala filialverkstäder.
3. Regionala driftverkstäder.

År 1988 ersattes Maskinavdelningen av Maskindivisionen. De regionala underhållsverkstäderna skötte mer omfattande underhålls- och ombyggnadsarbeten på den rullande materielen vid ett 100-tal anläggningar. Underhållsverkstäderna låg ursprungligen under en central underhållsverkstadsenhet, därefter direkt under divisionschefen. Denna typ av verkstäder fanns 1988 i Malmö, Åmål/Bollnäs, Örebro, Tillberga, Östersund/Gävle och Notviken.

Som ett led i effektiviseringen av underhållsrörelsen bildade SJ och AGEVE Maintenance AB i början av 1989 ett gemensamt bolag för tyngre godsvagnsunderhåll. Detta påverkade verksamheten vid flera verkstäder. De kvarvarande verkstäderna i Malmö, Örebro, Tillberga och Åmål överfördes 1991 till SJ:s dotterbolag TGOJ. Endast verkstaden i Notviken blev kvar i affärsverket.

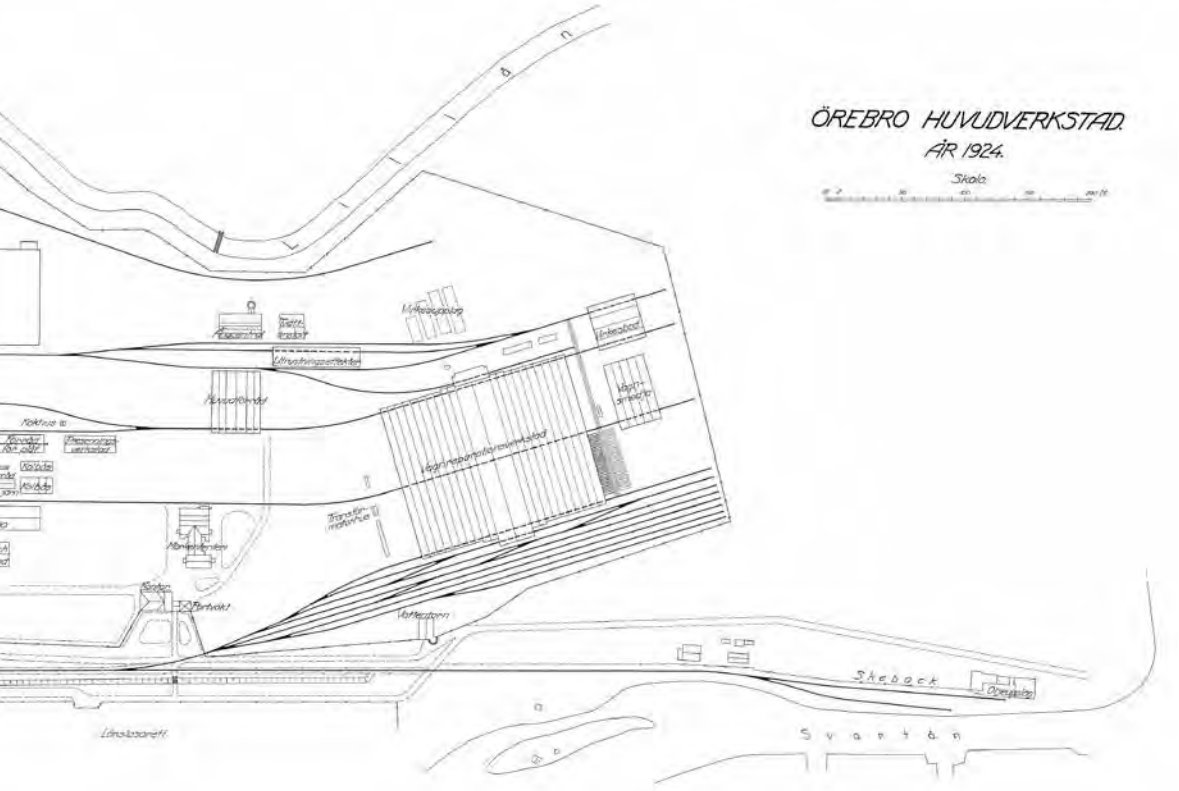
År 1998 överfördes verksamheten vid godsvagnsverkstäderna i Malmö, Helsingborg, Norrköping, Hallsberg, Kil och Borlänge till SweMaint AB. 2000 överfördes också verksamheten vid godsvagnsverkstaden i Nässjö till detta bolag.

De trafikverkstäder som, vid sidan av underhållsverkstäder, inrättades 1988 hade hand om service och lätt underhåll av lok och vagnar. Trafikverkstäderna sorterade först under den centrala Trafikverkstadsenheten vid



Örebro, huvudverkstadens område med spårplan år 1924.

Maskindivisionen, därefter direkt under divisionschefen. Trafikverkstäderna hade som underordnade enheter trafikverkstadsområden: Syd (Malmö), Väst (Göteborg), Öst (Hagalund), Nord (Gävle) och Pendeltrafik (Älvsjö). När den geografiska indelningen av verkstadsområdena försvann 1995 ersattes den av centrala verkstadsgrupper med inriktning på olika funktioner. Verkstadsgrupperna kom på så sätt att ansvara för funktionerna lok, motorvagnar, personvagnar/X 2 respektive godsvagnar. Ett år före SJ:s bolagisering bytte trafikverkstäderna namn till TrainMaint. Viss verksamhet överfördes vid detta tillfälle till det nybildade SJ Terminalproduktion.



ARKIV ▶ VERKSTÄDER

Beträffande SJ:s verkstäder finns information i följande arkiv.

Verkstadsbyrån (Vbr) 1860–1963

Arkivmaterial från:
1. Maskinavdelningen 1863–1897.
2. Maskinbyrån 1898–1917.
3. Verkstadsbyrån 1918–1963.

Maskinavdelningen (Ma) 1963–1988

Maskindivisionen (M) inkl. SJ Teknik 1988–2000

Organisationskommittéer och kommissioner 1906–1917

Här ingår dokumentation från 1916 års kommitté för särskiljande av verkstadsdriften och förrådstjänsten från maskinavdelningen.

Uppgifter om mekaniska och andra arbeten på lok finns i form av journaler för reparationer och för revisioner. Revisionsjournaler fördes i samband med vagnsrevisioner och liknande. Speciellt fördes journaler vid genomgång av ångpannor. Reparationsjournaler och revisionsjournaler finns arkiverade hos Järnvägsmuseet.

Fordon

Fordonsfrågor handlades av de maskintekniska byråerna. Vad beträffar eldrivna lok och eldrivna järnvägsfordon i stort hade också de eltekniska byråerna ett ansvar.

SJ publicerade under många år en förteckning över vagnar, lok och andra fordon, men även tågfärjor togs upp. Tiden 1867–1955 skedde detta i särtryck 77. År 1911 var exempelvis titeln »Förteckning öfver Lokomotiv och Vagnar samt Ångfartyg tillhörande Statens Järnvägar den 1 Januari 1911«. Perioden 1956–1967 skedde förtecknandet i SJF 420. Därefter har uppgifterna om fordon gjorts tillgängliga genom databaser. Under åren 1988–2000 hanterades fordonsfrågor av Persontrafikdivisionens divisionskontor. Perioden 1991–1993 existerade inom SJ Persontrafikdivision affärsområde fordon, en separat enhet med inriktning på fordonsfrågor. Verksamheten innefattade resursanvändning, central lokledning, personvagnsledning, platsbokning och fördelning av vagnar.

Redan tidigt fanns inom SJ en funktion för kontroll av lok, vagnar och annan rullande materiel. Ansvaret för inspektionsärenden låg fram till 1897 på Maskinavdelningen och därefter, fram till 1900, på Maskinbyrån inom Maskinavdelningen. 1890 inrättades genom Kungl. Maj:t en tjänst vid Maskinavdelningen som maskininspektör. Innehavaren av tjänsten skulle utöva tillsyn över SJ:s egen materiel, verkställa besiktningar och kontrollera de enskilda banornas materiel.

Under tiden 1901–1915 fungerade Maskininspektionsbyrån som en särskild enhet för inspektion. Fram till 1907 hörde Maskininspektionsbyrån till Maskinavdelningen, därefter var Maskininspektionsbyrån en självständig enhet. Bland byråns uppgifter ingick att bereda ärenden som rörde in-

spektion av rullande materiel, att kontrollera tillverkning av materiel, att utöva tillsyn över de enskilda järnvägarnas rullande materiel samt att vårda kontrakt, ritningar, andra handlingar, modeller och böcker som förvarades på byrån. Till Maskininspektionsbyråns befattningshavare hörde en byrådirektör och en byråingenjör.

Inspektionsavdelningen blev åter underavdelning till Maskinbyrån 1915 och fortsatte att vara det till 1928. Åren 1919–1928 hade Inspektionsavdelningen utvidgade uppgifter. 1919 inrättades en tjänst som överinspektör för maskintjänsten, en förste byråingenjör. Tjänstemannen skulle kontrollera SJ:s rullande materiel och utöva tillsyn över utnyttjande av lokparken, men skulle även kontrollera anslutande enskilda järnvägars rullande materiel.

När Inspektionsavdelningen 1928 upphörde även som underavdelning, fördelades arbetsuppgifterna inom Maskinbyrån. Maskintekniska byrån tog över inspektionen av rullande materiel och av nyanläggningar 1932. Förutom inspektion av lok och vagnar omfattade inspektionsverksamheten kontroll av andra typer av materiel. Rullande materiel besiktigades när den var nytillverkad, före leverans, men behövde också kontrolleras vid återkommande tillfällen. En regelbunden kontroll gjordes av ångpannor till ånglok. Kontrollen utfördes till följd av riskerna med explosion vid för högt ångtryck.

Inspektionsrapporter utarbetades både inom Maskinbyrån och inom Maskininspektionsbyrån. I rapporterna för en viss typ av gods- eller personvagn ges faktauppgifter om bland annat vagnens mått och vikt.

ARKIV ▸ FORDON

Maskintekniska byrån (Mbr) 1861–1963

Arkivmaterial från:
1. Maskinavdelningen 1863–1897.
2. Maskinbyrån inom Maskinavdelningen 1898–1900 (1901–1932: se Maskinbyråns inspektionsavdelning).
3. Maskintekniska byrån 1932–1963 (namnändring 1932).

Skrivelser inriktade på vagnar och annan rullande materiel 1861–1949 {D1A}. Korrespondensen rör till stor del detaljer: från år 1937 kan nämnas kamin i kallskänkrum i vagn, inbyggnad av nya motorer, revision av vagnar, bokföring av kostnader för utbildning av personal, banantransport och ombyggnad av vagn litt. C4 till tåghem. Med register i vissa band.

Ändringar av rullande materiel. Ifyllda blanketter från SJ:s distrikt, en blankett per månad och år {D1B}. Bland de uppgifter som fyllts i märks anställd personal inom distriktet ifråga och och deras lön, personals förseelser, befordran och avsked, rubbningar i tågens gång, underhåll av lok, vagnar och axlar, tillverkning inom verkstäder. Uppgifterna är dels av statistisk karaktär (till exempel antal ångfinkeeldare), dels beskrivande (redogörelse för olyckor och andra händelser).

Besiktningsbevis 1935–1961 i {F24} med protokoll från besiktningar av lok och vagnar, men även av andra fordon som tjänstepersonbilar. Bevis finns också från besiktningar av tryckluftsbromsar, bromsblock, buffertbrickor, lagerboxar och andra konstruktionsdetaljer.

Maskinbyråns inspektionsavdelning (Mbri) 1901–1932

Arkivmaterial från:
1. Maskininspektionsbyrån inom Maskinavdelningen 1901–1907.
2. Maskininspektionsbyrån 1908–1915.
3. Inspektionsavdelningen inom Maskinbyrån 1915–1928.
4. Maskinbyrån 1928–1932.

Enstaka handlingar finns bevarade från 1866 och framåt. Rapporter från inspektion av lok och vagnar 1878–1934 {F2}. Akter för utrustning på beställda lok 1915–1928: förteckningar över detaljer till lok, formulär för materialprovning (materialprovningsbevis) {F3}. Kontrakt och föreskrifter för ombyggnad av vagnar {F5}. Besiktningshandlingar för motorvagnar, bälgar, snöslungor, ångpanneanläggningar {F7}.

Maskinavdelningen (Ma) 1963–1988

Formulär med anteckningar om besiktningar av fordon {F2A}. Protokoll för olika versioner av Rc-lok: leveransprotokoll, besiktningsprotokoll, protokoll från prov på bromsutrustning och protokoll från igångkörning {F2B}.

SJ Persontrafikdivision, divisionskontoret (P) 1988–2000

Arkivmaterial från:
1. Persontrafikdivisionens divisionskontor, Driftsstöd 1988–1991.
2. Persontrafikdivisionens divisionskontor, Stab Fordon 1993–2000.

SJ Persontrafikdivision, affärsområde fordon (PF) 1991–1993

Bland arkiverade ärenden finns dokumentation av inredning av personvagnar och rutiner vid slopning av personvagnar. Andra ärenden behandlar museijärnvägar. Motorvagnar och lok är ämnen för en del dia-

riefördа ärenden. Samtrafiksärenden finns, till exempel samtrafik genom UIC. Avtal, till exempel uppgörelse mellan SJ och ABB (Dnr PF93-030, doss. nr 4199), och anbud, till exempel Anbudsinfordran Biovagn (Dnr PF93-009, doss. nr 4105).

Statens Vägverk Tekniska avdelningen, Huvudarkivet 1944–1996

Formulär med uppgifter om rullande materiel vid enskilda järnvägar {E5}. Besiktningsbevis för tunnelbanevagnar och godsvagnar {F4D}. Projekt angående brandsäkerhet i bussar och tunnelbanevagnar {F12}.

Standardisering av rullande materiel

Liksom i övriga Europa har ansatser gjorts inom Sverige att standardisera rullande järnvägsmateriel. Ett försök att särskilt beakta de svenska önskemålen om standardisering gjordes genom SJ standardiseringskommitté som bildades på 1930-talet. Föreskrifter utfärdades för enhetliggörande av till exempel bultar, muttrar och nitar. Det som standardiserades var dimensioner, kvalitet och tillverkningsmetoder. Ett av syftena med standardiseringen var att begränsa de dimensioner som skulle behöva lagerföras av trävirke, valsade järnprofiler och en mängd andra artiklar. Flera kommittéer för standardisering av rullande materiel har varit verksamma, bland dem Sveriges enskilda järnvägars ingenjörsförbunds kommitté för standardisering av rullande materiel och Lokomotivstandardkommittén inom Sveriges maskinindustriförenings standardiseringskommission.

Den internationella samtrafiken har underlättats genom överenskommelser och genom regelsamlingar. De europeiska järnvägsbolagen har utfärdat en rad tekniska föreskrifter för järnvägsfordon och andra tekniska konstruktioner. Ett uttryck för denna strävan efter standardisering är SJ:s publikation »Teknisk enhet inom järnvägsväsendet«. Överenskommelsen handlar om vagnars konstruktion, specifikationer av enhetsgodsvagnar, lastning av godsvagnar och transport av tullgods.

UIC har i många år publicerat normer för järnvägsfordon, normer som är avsedda att underlätta internationell järnvägstrafik. Järnvägsunionen har exempelvis formulerat krav på enhetliga tryckluftsbromssystem på fordon i internationell trafik. Standardisering har också gjorts av godsvagnars

Nästa uppslag: Arbetet med att standardisera europeiska järnvägar har bedrivits genom europeiska samarbeten. 1971 gjorde representanter för UIC – L'Union internationale des chemins de fer – ett studiebesök i Kiruna där de fick se en spårbunden snöslunga i arbete. ►





lastförmåga, av dimensioner på golvyta och av utbytbarhetsmått för sådana godsvagnsdetaljer som ofta behöver ersättas. Tekniska tillverkningsspecifikationer har upprättats för element i den rullande materielen, till exempel för tillverkning av hjulringar och fjäderstål, dragkrokar och skruvkoppel. UIC utvecklade under 1960-talet ett nytt numreringssystem för järnvägsfordon. I Sverige användes systemet till att börja med för godsvagnar. Arbete inom forskningsorganet ORE har också föranlett skapandet av ett separat SJ-arkiv. Bland ORE:s forskningsuppgifter kan nämnas studier av ömsesidig påverkan mellan fordon och bana och förbättring av boggiers gångegenskaper.

ARKIV ▸ STANDARDISERING AV RULLANDE MATERIEL

Standardiseringsarbetet dokumenteras inom ramen för flera arkiv.

Statens järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven
Union internationale des chemins de fer (UIC) 1923–2000.

Statens järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven Office de recherches et d'essais (ORE) 1949–1970.

Kommersiella byrån (Kmbr) 1954–1963
Union internationale des chemins de fer–UIC {E4}.

Ekonomibyrån (Ekbr) 1914–1963
Internationella järnvägssammanslutningar och organisationer {F7}.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med föregångare | Järnvägsavdelningen 1883–1967 | Maskininspektören 1905–1938
Dokument framställda av Sveriges enskilda järnvägars ingenjörsförbunds kommitté för standardisering av rullande materiel samt Lokomotivstandardkommittén inom Sveriges maskinindustriförenings standardiseringskommission {F4:4}.

Elektro- och telegraftjänst

I Sverige spelade tidigt elektrifiering en stor roll för järnvägarna. Statens järnvägars organisation behövde anpassas till elektrifieringen, vilket ledde till inrättandet av speciella byråer med elektroteknisk inriktning.



Personalen vid järnvägstelegrafstationen i Örebro ca 1920. Telegrafering med elektrisk morse-telegraf och telefonering.

Elektrifiering av järnvägar

Den tekniska utvecklingen av järnvägarna har inneburit en lång rad förändringar av tekniska komponenter som räls, bromssystem och motorer. Inom det eltekniska området har sådana förändringar varit särskilt märkbara, och valet av tekniska system har fått konsekvenser för SJ:s organisation. Till att börja med fanns inte några organisatoriska enheter speciellt inriktade på elektrotekniska frågor. Efterhand som elektriska innovationer införlivades med järnvägstekniken utökades de administrativa funktionerna för eltekniken.

De första elektriska verksamheterna rörde inte den komplicerade tågdriften, utan områden som telegrafi och signalering. Telegrafi, som spelade en stor roll för tågklareringen under 1800-talet, avlöstes efter hand av telefoni. Mot slutet av 1800-talet introducerades en rad uppfinningar som gjorde det möjligt att bedriva tågtrafik på ett alternativt sätt med hjälp av elektricitet. Eldrift vid järnvägar visade sig ha flera fördelar framför ångdrift. Principen att elströmmen transporteras till loken med hjälp av kontaktledningar gör att drivmedel, till exempel kol eller dieselolja, inte behöver medföras i loket eller i en tender. En viktig motivering till införandet av eldrift har varit driftekonomin. Elmotorer har också bättre prestanda än både ångmaskiner och dieselmotorer och kräver mindre underhåll.

I Sverige var tillgången till strömmande vatten tidigt ett incitament för användande av elteknik i järnvägssammanhang. För att få till stånd en elektriskt driven järnvägstrafik krävs fasta installationer i form av vattenkraftverk eller andra kraftkällor, elledningar och eventuellt omformarstationer. Det krävs naturligtvis också tillgång till eldrivna fordon som är anpassade till den elektriska ström som levereras till loken genom kontaktledningen. Eftersom eldrivna tåg förutsätter såväl eldrivna fordon som transformatorer, kontaktledningar och andra elanläggningar, administrerades elfrågorna av flera byråer inom SJ. Särskilt under 1900-talets början prövade SJ olika organisatoriska strukturer för de nya elfrågorna. Större omorganisationer genomfördes 1897 och 1907. Byråer bytte namn, ändrade inriktning eller ingick i fusioner.

På privat initiativ utfördes i Sverige mot slutet av 1800-talet prov med eldrivna järnvägsfordon. En rad problem måste lösas för att elektrodriften skulle kunna göras funktionell och lönsam. Även staten intresserade sig tidigt för eldrift. Statliga utredningar av eldrift i järnvägssammanhang

genomfördes under 1900-talets tidigaste år. Statligt administrerade försök med eldrift bedrevs 1905–1907 på banorna Tomteboda–Värtan och Stockholm–Järva och underbyggdes genom teoretiska överväganden. Ingenjörerna tillämpade teorin genom att utföra matematiska beräkningar, bland annat av motstånd i kurvor. De praktiska proven med eldrivna tåg finns dokumenterade.

En förutsättning för elektrifieringen var kontinuerlig tillgång till stora mängder elström med en spänning och frekvens som var lämplig för lokdrift. Till att börja med valdes en lösning med ett separat elförsörjningssystem skilt från det allmänna elnätet. Under 1906 fattade riksdagen flera beslut som rörde frågan om inköp av mark där vattenfall fanns för elförsörjning av järnvägar. Elström togs nämligen inte från det befintliga elnätet, utan från speciella vattenkraftverk. Ett vattenkraftverk uppfördes vid Porjus i Lule älv. Växelström valdes med spänningen 16 000 V och frekvensen 15 Hz. Den tidens lokmotorer krävde en lägre frekvens än den vanligtvis använda 50 Hz. Utredningar tillsattes för att komma fram till lämpliga elektrifieringsprojekt. Bandelen Kiruna–Riksgränsen på Malmbanan kom att bli det första större statliga elektrifieringsprojektet, och det pågick mellan 1911 och 1915. Hela sträckan från Luleå till Narvik hade elektrifierats 1923.

Vid 1920-talets början utreddes frågan hur de statliga järnvägarna skulle förses med lämplig elkraft och hur man skulle slippa störningar på svagströmsnätet. Två kommittéer tillsattes 1920. Den ena var Järnvägselektrifieringskommittén för utredning av frågan om alstring och överförande av energin till järnvägens ledningsnät. Den andra var Svagströmskommittén som undersökte frågan om hur svagströmsledningar skulle skyddas mot störningar. Telegraflinjer hade flyttats till följd av problem med störningar från starkströmsledningar. Kommittén fann att enfas elström med hög spänning inte behöver föranleda anmärkningsvärda störningar på telegrafledningar och andra svagströmsledningar.

Hösten 1915 framstod det tydligt för SJ att elanläggningen vid Riksgränsbanan uppfyllde alla skäliga fordringar. Kungl. Maj:t kunde därmed ge i uppdrag åt SJ att göra en utredning för fortsatt elektrifiering av de svenska statsbanorna. 1919 lades ett förslag fram av SJ med kostnadsberäkningar och ordningsföljd för elektrifiering av samtliga statsbanor, i första hand linjen Stockholm–Göteborg och Malmölinjerna. Sträckan Stockholm–Göteborg var elektrifierad 1926 och sträckan Stockholm–Malmö 1933. Viktigare frågor i samband med elektrifieringen av statsbanorna behandlades av Civildepartementet innan Kommunikationsdepartementet tillkom i juli 1920. Ett exempel är Riksdagens skrivelse angående elektrifiering av statsbanelinjen Stockholm–Göteborg, som behandlades i konselj 1920.



Elektrifiering av linjen Ånge-Sundsvall 1942. Personal monterar bärtrådar och kontaktledning. Arbetet sker på plattformar monterade på taket av godsvagnar.

Från och med 1930-talet skedde en snabb expansion av de eldrivna statliga järnvägarna. Vid 1950-talets mitt hade det elektrifierade statsbanesystemet nått en längd av 6 540 kilometer. På de elektrifierade sträckorna, som motsvarade 45 % av den totala linjelängden, utfördes ungefär 89 % av SJ:s totala trafikarbete. Även enskilda järnvägar elektrifierades, till exempel Göteborg-Borås järnväg med trafikstart 1936. Samtidigt som elektrifieringen medförde större effektivitet uppstod efter kriget en skärpt konkurrens från andra trafikslag, främst från biltrafiken. Flera utredningar gjordes för att ge underlag till beslut om vilka sträckor som skulle elektrifieras och till beslut om arbetets organisation. Den expertdelegation som tillsattes av 1947 års järnvägsutredning skulle ge förslag till ändrad organisation för vissa elektrotekniska arbetsområden.

Elektriska byrån vid Kommerskollegium hade hand om elektrifieringsfrågor i samband med järnvägar. Ärendetyperna fördes 1973 över till Energibyrån i det nybildade Statens industriverk (SIND). 1983 tog Statens energiverk (STEV) över Energibyråns uppgifter.

Under flera decennier ansvarade Elektrobyggnaderna i Nässjö, en enhet inom Banbyrån, för elektrifiering av järnvägar i större skala. Den ansvarade också för elektrifiering av bangårdar och liknande projekt.

ARKIV ▶ ELEKTRIFIERING

Det finns en hel del arkivmaterial om järnvägarnas elektrifiering.

Civildepartementet I 1840–1920 | Huvudarkivet 1840–1920

Ärenden rörande Riksgränsbanans elektrifiering.

Elektrotekniska byrån (Ebr)

Utredningar av eldrift {F1}. PM angående anbud för elektrifiering, till exempel »Till Konungen, ang. inköp af vissa i enskild ägo befintliga vattenfall, hvilka i framtiden kunna erfordras för Statens järnvägars drift.« Internationella samarbeten framkommer, bland annat genom ett brev från Union Elektricitäts–Gesellschaft, Berlin. {F1:1}. En skrivelse från 1900 från Asea har rubriken »Kostnads-förslag för anordnande af elektrisk drifkraft för lokaltrafik Malmö–Eslöf för Kongl. Järnvägsstyrelsen.« Idén till elektrifierad lokaltrafik i Skåne stannade denna gång vid ett förslag.

Ett kommittéarkiv som speglar sökandet efter lämpliga kraftkällor till järnvägsdrift är:

Vattenfallssakkunnige 1899

ÄK 813.

Kommittén hade till uppgift att utreda vilka vattenfall som borde tas i anspråk för alstring av drivkraft till statsjärnvägarna.

Elektrotekniska byrån (Ebr) 1903–1963

Beräkningar, provningsresultat och kostnadsförslag i samband med att eldrivna lok och motorvagnar testades i Stockholmstrakten {F2}. I PM:et »Energibehovet för elektr drift av statsbanorna« 1910 redovisas ekonomiska kalkyler {F2:1}. Ett annat dokument har rubriken »Profningsresultat från Elektriska försöksbanorna vid Statens Järnvägar«. Register rörande elektrolok {C3}. Uppgifter från 1908 om försökslok. Ärendena är bevarade i in- och utgående skrivelser {E2}. Ett exempel är en skrivelse med innehållskategori A.7 enligt den då tillämpade ämnesindelningen för Elektrotekniska byrån. A.7 står för »Ackumulatorlok«. Ärendet handlar om ett batteridrivet lok avsett för försöksdrift.

Anläggandet av de för eldriften nödvändiga kraftkällorna utreddes. Bland bevarade handlingar finns beräkningar av vattenförbrukning med ekonomiska kalkyler {F4}. Elektrifieringen av Malmbanan finns dokumenterad i {F5}. Skrivelserna har titlar som »Elektrisk drift i förhållande till ångdrift«, »Ledningsberäkningar«, »Anbud och kontrakt–elektrisk utrustning av Riksgränsbanan (även lok)«.

Ekonomibyrån (Ekbr) 1914–1963

Ekonomiska handlingar med anknytning till elektrifiering av järnvägar. Ekonomiska och tekniska PM 1909–1934 (delvis även arkiverade i den omfattande PM-serien inom Elektrotekniska byråns arkiv) och skrivelser till konungen {E1:207–213}. Till Riksräkenskapsverket angående bokföringen av kostnad för utflyttning och ändring av telegrafverkets ledningar utefter statens järnvägar i samband med elektrifieringen av järnvägslinjer {E1:207}.

Järnvägselektrifieringskommittén 1920

YK nr 200.

Svagströmskommittén 1920

YK nr 201.

Reklamavdelningen (Reka) 1932–1963

Skrivelser och pressklipp angående järnvägselektrifieringen Långsele–Boden {F1}.

Elektrisk tågdrift

Med elektrifieringen av järnvägarna följde ett omfattande tekniskt utredningsarbete. Olika konstruktioner av lok och kontaktledningar utprovades och sattes i drift. Många frågor som rörde elfordon föll inom Maskinbyråns ansvarsområde, och skulle fortsätta att göra så under en stor del av 1900-talet. Maskinbyrån, som var en underavdelning inom den dåtida Maskinavdelningen, hade fram till och med 1907 hand om ärenden som rörde elektriska kraftanläggningar, till exempel vid vattenfall, och andra anläggningar för elektrisk drift. Inom Maskinbyrån fanns Kontoret för elektrisk järnvägsdrift.

En särskild administrativ enhet vid SJ behövdes för att ta sig an de nya typerna av elektrifieringsärenden och förvaltning av elektrifierade bansträckor. Från och med 1908 var det elektrotekniska arbetsområdet uppdelat. Ärenden som rörde kraftanläggningar och elektrisk tågdrift administrerades av Byrån för elektrisk drift. Ärenden som hade med elektrisk rullande materiel att göra hanterades däremot av Maskinbyrån.

År 1915 slogs Byrån för elektrisk drift samman med Telegrafbyrån till Elektrotekniska byrån. Denna kom att bli en av SJ:s större byråer. Personaluppsättningen utgjordes vid 1930-talets början av byråchefen, två förste byråingenjörer och två byråingenjörer samt 23 tjänstemän i lägre grader. 1964 inlemmades Elektrotekniska byrån i Banavdelningen.

Verksamheten var påfallande tekniskt präglad vilket speglas i bevarade arkivhandlingar. Elektrotekniska byråns uppgifter varierade under årens lopp. Vid 1930-talets början ansvarade byrån för ärenden som rörde elektriska kraftanläggningar och elektrisk tågdrift, telegraf-, telefon- och andra svagströmsanläggningar (undantaget säkerhetsanläggningar) och upphandling av elektrisk rullande materiel. Användningen av elektricitet i järnvägssammanhang innefattade teknisk utrustning för matning av elektricitet till tågen, uttryckt med SJ:s sakord komponenter som »omformare«, »ledningar och stolpar«, »starkströmskablar«, »transformatorer« och »strömavtagare på lok«. Uppvärmning var en annan aspekt på elanvändning, till exempel »anslutning av kok- och värmeapparater«. Elektricitet användes också för att kontrollera tågen. Ett exempel är elektriskt styrda växlar, vilka gav upphov till sakordet »automatväxlar«.

Efter omorganisationen 1963 upphörde Elektrotekniska byrån som administrativ enhet och överfördes till Banavdelningen. Denna avdelning svarade för underhåll, konstruktion och byggande av företagets fasta anläggningar, däribland elektrotekniska anläggningar och elkraftsanläggningar. Även Elektrobyggnaderna i Nässjö lydde under chefen för Banavdelningen. Efter omorganisationen 1983 fortsatte Banavdelningen sin

verksamhet utan större förändringar. Elektrotekniska anläggningar och elkraftsanläggningar hörde även fortsättningsvis till verksamheten. Första juli 1988 upphörde de fasta elinstallationerna med kontaktledningar och kringutrustning att vara en angelägenhet för SJ. Banverket tog över ansvaret för dessa frågor.

ARKIV ▶ ELEKTRISK TÅGDRIFT

Att de elektrotekniska frågorna från och med 1964 sammanfördes med de bantekniska återspeglas i sakgruppssystemet från 1979 (Allmänt index). Kategori 5 har titeln Ban-/elteknik, elkraftförsörjning, och inrymmer således både ban- och eltekniska ämnen. SJ:s sakregister från 1979 fortsatte att vara giltigt åren 1983–1988.

Elektrotekniska byrån (Ebr) 1901–1963

Arkivet från Byrån för elektrisk (järnvägs-) drift ingår som en integrerad del i det nuvarande arkivet. Arkivmaterial finns från:

1. 1898–1907: Kontoret för elektrisk järnvägsdrift inom Maskinbyrån, en del av Maskinavdelningen.
2. 1908–1914: Byrån för elektrisk drift.
3. 1915–1963: Elektrotekniska byrån.

I centrum står de diarieförda handlingarna och sökingångarna till dessa. Det finns också viktiga bestånd av ämnesordnade handlingar i F- och Ö-serier. F-serierna behandlar till stor del tekniska frågor som relateras till elektricitet. Ö-signa står för dokumentsamlingar efterlämnade av bland annat byrådirektörer. En framträdande kategori med handlingar är tekniska PM med tillhörande register. De elektrotekniska ärendena från och med 1964 är uppblandade med Banavdelningens ärenden i stort. Sökning kan ske med register till diariet. Registren tar också upp stora mängder handlingar som rör annat än elektrotekniska frågor. I Elektrotekniska byråns arkiv finns ett teknikhistoriskt viktigt och omfattande material med närmare 20 000 numrerade PM. Till dessa PM hör ett tiotal registerband. Materialet består av utredningar och avskrifter. I en speciell kolumn anges decimalregisternummer, från och med år 1954 saknummer. Ett exempel är PM nr 15 451 som är daterat 13 januari 1950, »Förslag till tillverknings- och montageföreskrifter för skarvning av bryggbalkar i varmförzinkade kontaktledningsbryggor«. Enligt ett registerband för tiden 1949–1954 har PM:et tilldelats decimalnummer 33332. Numret tyds enligt Elektrotekniska byråns decimalregister på följande sätt:

3 = Starkströmsledningar
33 = Ledningsdetaljer
333 = Detaljer av vals- och smidesjärn
3333 = Bryggbalkar, trycksträvor, dragstänger (stagjärn) och reglar
33332 = Bestämmelser

PM:et innehåller alltså information om starkströmsledningar, mer specifikt information om bestämmelser för ledningsdetaljer till starkströmsledningar tillverkade av vals- eller smidesjärn. En ytterligare specificering innebär ledningsdetaljer av någon av typerna bryggbalkar, trycksträvor, dragstänger (stagjärn) och reglar. Andra exempel på PM är:

PM nr 11 181, »P.M. ang. överföringsledningens avstånd till upplag av virke m.m.«

PM nr 15 369, »Debitering av Trafik AB Grängesberg–Oxelösunds Järnvägar för kraftleveransen till bandelen Köping–Frövi under 3:dje kvartalet 1949.«

PM nr 15 660, »Förteckning över linjebrytare i omformarstationer m.m.«

PM nr 16 769, »Växjö driftverkstad och lokstall. Förslag till ordnandet av strömförsörjningen.«

Elärendena finns många gånger arkiverade i de allmänna korrespondensserierna. På grund av förändringar i organisationen använde sig byrån av flera serier för arkivering av diarieförda in- och utgående skrivelser:

Kontoret för elektrisk drift vid Maskinbyrån 1898–1907:
Inkomna handlingar {E1}.

Byrån för elektrisk drift och elektrotekniska byrån 1908–1953:
In- och utgående skrivelser {E2}.

Telegraf- och belysningsavdelningen 1915–1931:
In- och utgående skrivelser–(i bokstavsordning) {E3A}.
In- och utgående skrivelser–(i diarienummerordning) {E3B}.

Elektrotekniska byrån 1954–1965:
Inkomna handlingar {E5}. Startåret 1954 har att göra med att SJ införde generella ämneskategoriseringar av diarieförda handlingar detta år. Sorteringen följer år och sakgruppsnummer.

Banbyrån/Banavdelningen, elektrobyggnaderna i Nässjö 1932–1988

De diarieförda handlingarna innehåller tekniska skrivelser, personalhandlingar, exempelvis en skrivelse från 1962 angående hur ledighet

kunde inarbetas, protokoll från möten, till exempel från ett sammanträde mellan elektroingenjörer 1962 med titeln »Verktygsutrustning m.m. till grovarbetslag«.

Banavdelningen (Ba) 1963–1988

Det finns många ärenden med inriktning på elfrågor inom detta arkiv.

Elärenden bevarades på papper i begränsad utsträckning under de år som täcks in av gallringsutredningen. För Banavdelningens arkiv år 1976, ett av åren som faller inom gallringsutredningen, är dokumenten som har sakgrupper med elektroteknisk inriktning samlade i en enda volym {F1B:526}. Elärenden från 1976 kan alternativt sökas bland mikrofilmade ärenden. Ett par serier inom Banavdelningens arkiv har ett elektrotekniskt innehåll, såsom provmätningar med ellok 1969–1971 {F4}. Här avhandlas ämnen som störningsmätningar och frekvensmätningar av kontaktledningsström från elektriska omformare.

Drifttjänstbyrån (Dbr) 1870–1962

Årsrapporter från SJ:s distrikt vid början av 1950-talet. Värden ges för bland annat kontakttrådsslitage och driftsstörningar på 16 kV-linjer.

Statens Industriverk Energibyrån 1973–1983

Koncessionshandlingar för elektrifierade banor, inklusive koncessioner överförda från Elektriska byrån vid Kommerskollegiet {F3}.

Elektriska fordon

Införandet av eldrift innebar krav på nya konstruktioner för framdrivning av tåg. Det finns konstruktioner som är innovationshistoriskt särskilt intressanta. Medan ångloket för med sig energikällan, oftast stenkol, tar elloket i regel energi från kontaktledningen. En del lok med elmotorer, dieselelektriska lok, får energin från en eller flera dieselmotorer som driver en generator. Denna levererar ström till elmotorer som i sin tur driver loket. Förutom drivmotorer krävs en rad elektriska och mekaniska komponenter för att bland annat nedtransformera spänningen, reglera hastigheten och ge tryckluft till bromsning.

Nästa uppslag: Lokförare i arbete i förarhytten i elloket RA nr 846 år 1955. ►




150km. pr timme
846
A
ALWE

Under många år administrerades frågor om elfordon främst av Elektrotekniska byrån. Även Maskintekniska byrån hanterade sådana ärenden fram till 1963. Under perioden 1943–1953 använde Elektrotekniska byrån innehållskategorier för dels »elektriskt drivna fordon«, dels »signalanläggningar«. Det var dock Maskintekniska byrån som hade ansvaret för elfordon vid denna tid medan Signalavdelningen inom Elektrotekniska byrån hade hand om signalfrågor.

Maskinavdelningen hade en verksamhet med eldrivna järnvägsfordon 1963–1988. Dessa frågor hanterades åren 1988–2000 av Maskindivisionen. Namnet ändrades 1999 från Maskindivisionen till Teknikdivisionen.

De innovativa frågorna i samband med konstruktion av ellok styrdes centralt från SJ. De nya lokkonstruktionerna skulle stämma överens med SJ:s kravspecifikationer. Elektrotekniska byrån hade hand om konstruktionen av både elektrisk och mekanisk utrustning till ellok. Maskintekniska byrån ansvarade för skötseln och driften av elfordonen. Denna byrå och Förrådsbyrån hade hand om upphandling av elfordon. Även Elektrotekniska byrån administrerade upphandlingar av elfordon till slutet av 1930-talet.

ARKIV ▶ ELEKTRISKA FORDON

Dokument om elfordon finns i följande arkiv.

Förrådsbyrån (Fbr) 1855–1963

I Förrådsbyråns arkiv finns uppgifter om anskaffning av elfordon och elmateriel {F1}–{F3}.

Maskintekniska byrån (Mbr) 1863–1963

Den största mängden dokumentation om förvaltning av elektriska fordon finns inom Maskintekniska byrån. Som regel hittar man i dess arkiv såväl handlingar som rör elektromateriel, till exempel ellok, som handlingar som rör annan materiel, till exempel ånglok. Angående anskaffning av lok, motorvagnar och motorlok 1917–1959, se {F1}. Kontrakt på inköp av ånglok och ellok åren 1917–1943 {F1:1}. Ett av ärendena består av kontrakt och räkningar för tre eldrivna snälltågslok med litt. F, lok nr 601–603. Ekonomiska transaktioner redovisas i samband med kontrakt, bland annat i form av räkningar. Utrustning av ellok, ellokomotorer och elmotorvagnar {F37}.

Elektrotekniska byrån (Ebr) 1901–1963

Angående lokleveranser 1919–1937 och angående leveranser av batteritendrar {F6B}. Ändring av elektrisk och mekanisk utrustning till ellok {F7A}. Andra serier i Elektrotekniska byråns arkiv som rör anskaffning av elfordon är: leverans av elektrolok och utrustningsdetaljer 1907–1923 {F6A}, leverans av elektriska och dieselelektriska motorvagnar 1926–1936 {F6C}.

Maskinavdelningen 1963–1988

Besiktningshandlingar rörande lok litt Rc {F2B}.

För tiden 1988 och framåt, se Banverkets arkiv.

Förrådsbyrån

Protokoll rörande inköp och försäljningar, till exempel över inköp av kontaktledningsstolpar med anbudshandlingar {A3}. Ett annat protokoll gäller inköp av delar till elektriska lok, däribland fram-backkopplare och kuggdrev.

Kraftledningar

Ett ämne som varit föremål för många ärenden inom SJ är korsningar mellan väg och järnväg. En besläktad fråga är korsningar mellan elektriska kraftledningar och järnväg. Tillstånd i form av koncession krävdes, och koncessionsansökan lämnades in till tillståndsgivande myndighet. Ärenden angående kraftledningars sträckning och deras korsande av järnvägar handlades fram till 1903 av Telegrafstyrelsen. Därefter hade Kommerskollegium ansvaret för denna typ av ärenden. SJ har efterlämnat dokumentation av tekniska lösningar där kraftledningar korsar järnvägar. Ett registratur innehåller avskrifter av yttranden riktade till Kommerskollegium och dess elbyrå. Järnvägsstyrelsen yttrade sig angående ansökningar från Vattenfallsstyrelsen genom formuleringar som »Järnvägsstyrelsen har intet att erinra mot bifall till ansökningen«. Det kan också heta att »Med hänsyn till framtida elektrifiering av banan bör korsningen utföras såsom för elektrifierad järnväg…« – den korsande kraftledningen skulle dras tillräckligt högt för att ge marginal till järnvägens kontaktledning.

ARKIV ▶ EL-KONCESSIONSÄRENDEN

El-koncessionsärenden finns dokumenterade i följande arkiv:

Elektrotekniska byrån (Ebr) 1903–1963

Angående korsningar mellan järnvägslinjer och elektriska ledningar 1941–1949 {B8}.

Banavdelningen (Ba) 1963–1988

Ämnesordnade handlingar med koncessionsärenden är arkiverade under sakgrupp 5018 {F1B}. Dokumentation av koncessionsärenden 1964–1980.

Koncessionsärenden avseende ledningskorsningar och anläggande av högspänningsledningar {F3}.

Sökning i Elektrotekniska byråns arkiv

Liksom för de flesta andra SJ-byråer spelade den diarieförda korrespondensen en central roll i dokumenthanteringen inom Elektrotekniska byrån. Två ämnessystem, varav det ena mycket omfattande, utarbetades specifikt för Elektrotekniska byrån. Att Elektrotekniska byrån hade egna komplexa sökhjälpmedel kan ha att göra med att byrån var en av SJ:s enheter med utpräglat teknisk verksamhet. Byrån var tidigt ute med att tillämpa Deweysystemet för klassificering av handlingar. Under Elektrotekniska byråns verksamhetstid användes följande system för innehållsklassificering av handlingar:

1. Alfanumeriskt ämnessystem 1908–1942

För att ämnesklassificera handlingar gjorde Elektrotekniska byrån under åren 1908–1942 bruk av ett littereringssystem, ett alfanumeriskt ämnessystem. Det finns ett register till ämnessystemet betitlat »Elektrotekniska byråns diarium«. Huvudklasserna betecknas med bokstavslittera. Först inom varje bokstavsavdelning finns en allmän kategori, till exempel »A. Diverse«. Därefter följer kategorier som inleds med »A«, bland annat »anslag«. Det finns kategorier för skrivelser angående anslag till och från distrikten (kategori A 1/1) respektive styrelsens byråer (kategori A 1/6).

A. Diverse (osorterade handlingar där innehållet börjar på »a«)
A 1. Anslag
A 1/1. Skrivelser till och från distrikten angående anslag för telefon- och kabelarbeten

A 1/6. Skrivelser till och från styrelsens byråer angående samtliga anslag

Några kategorier under »H« är:
H 7. Rälssvetsningsanläggning i Hallsberg
H 8. Högspänningsställverk

Ett par kategorier under »M« är:
M 8. Miö Göteborg Diverse
M 18. Malmö lokstation och verkstad

Systemet är inte konsekvent. Kategori E är en elektroteknisk kategori, och bara en del av dess underkategorier är termer som börjar på »e«. Kategori E 10 står för »Enmansbetjäning å lok«, men kategori E 13 står för »Omformarestationer«. Det kan vara värt att pröva att gå direkt på den första, fria, kategorin för respektive bokstav, till exempel »E. Diverse«, för att leta efter begrepp som börjar med »e«.

2. Decimalregister 1943–1953

Den variant av Deweys decimalklassifikation som Elektrotekniska byrån införde var ett för SJ unikt decimalregister. Det togs i bruk 1943 och användes till och med 1953. I skriften »Diarieföring och registrering vid Elektrotekniska byrån 1942« slås fast att decimalregistrets kategorier är ämnesord, eller saker: »Decimalregistret är i stort sett ett s.k. sakregister, varvid begreppet sak får fattas i mycket vidsträckt bemärkelse. Sak i detta sammanhang är sålunda icke blott ett enstaka konkret föremål utan även en anläggning, en princip, ett förhållande eller till och med en händelse men i varje fall icke en person. Blott i registrets allmänna del har av praktiska skäl ett mindre avsnitt avdelats för personregistrering.«

De sju huvudgrupperna i Elektrotekniska byråns decimalregister 1943–1953 utformades i enlighet med byråns verksamhet, och var därmed inte anpassade till SJ:s verksamhet i stort. Sju huvudgrupper av maximala tio måste ha ansetts vara adekvat för att täcka in verksamhetens inriktningar:

0. Vetenskapliga grunder. Bokligt och vetenskapligt underlag för tekniken
1. Allmänna ärenden
2. Anläggningar för kraftdistribution, kraftförsörjning
3. Starkströmsledningar
4. Elektriskt drivna fordon
5. Teletekniska anläggningar
6. Signalanläggningar

Till huvudavsnitt 0, som omfattar teknikens vetenskapliga grunder, har motsvarande del av Asea:s decimalregister tjänat som mönster. Sakgruppsregistret är inte bara värdefullt som sökmedel i Elektrotekniska byråns arkiv, utan ger också detaljerad information om byråns specifika verksamhetsområden. Kategori 6, Signalanläggningar, är tillämpligt speciellt på Signalavdelningen inom Elektrotekniska byrån.

3. SJ:s generella sakgruppsregister 1954 och framåt

I början av 1954 införde Elektrotekniska byrån sakgrupper enligt det system som vid den tidpunkten också infördes allmänt inom organisationen. Den version av sakgruppsregistret som först tillämpades har dateringen 1954-11-01. Det var det första sakgruppsregistret som var gemensamt för alla byråer inom SJ. Den höga grad av specialisering på byråns elektrotekniska uppgifter som utmärker decimalregistret 1943–1953 minskade betydligt till förmån för en större generalisering.

I Elektrotekniska byråns decimalregister som användes för klassificering av dokument fram till 1953 betyder sifferföljden 5336 Uppställningsplaner. Denna kategori är underkategori till 533 Automatväxlar, som i sin tur är underavdelning till 53 Växel- och selektoranläggningar, ledningstagare, med den övergripande kategorin 5 Teletekniska anläggningar. I SJ:s generella sakgruppssystem står decimalföljden 533 däremot för Ledningsdetaljer: luftledningar, upphandling och besiktning. 5336 står för Övriga ledningsdetaljer, gjut- och aducergods. Ett exempel är konstruktionsdetaljen linhållare, som med sin fjärde decimal faller in under kategorin 5336.

Sökhjälpmedel

Elektrotekniska byrån använde specialregister till diarierna, varav flera register hänvisade till elektrotekniska företeelser. Sakregister {C2A}, namnregister {C2B}, register på ärenden rörande elektrolok {C3}, register på ärenden rörande elektrifierade bandelar {C4}.

Telegraf- och teleärenden

Överföring av meddelanden mellan järnvägsstationer användes redan av de tidiga järnvägsbolagen. Innan ett tåg kunde skickas ut på linjen måste meddelanden utbytas för att förhindra kollisioner. Denna typ av kommunikation ingick i övervakningen av tågrörelser (tågklarering). Meddelanden sändes över telegrafledningar från en station till en an-

nan eller till banvaktsstugor. Signaler skickades över kablar tillverkade av koppartråd, långt senare över fiberoptiska kablar. För meddelanden mellan närbelägna stationer användes visartelegrafer. Alfabetets bokstäver representerades genom sådana telegrafer. För telegrafering på längre sträckor användes vanligtvis morseapparater. Två system för telegrafering var således i bruk. Morseapparaterna hade fördelen att meddelandena kunde sparas på pappersremsor. Visarapparaterna slopades vid SJ 1913. Vid mitten av 1920-talet började telefoner att användas som ersättning för telegrafen.

En övergripande myndighetsfunktion för järnvägstelegrafering under åren 1863–1907 var telegrafdirektören. Denna befattning var fram till 1901 placerad vid Överdirektörsexpeditionen inom Banavdelningen. Den första byrån som administrerade telegrafiärenden var Elektrotekniska byrån, här kallad Elektrotekniska byrån {Telegraf} för att skilja den från en senare inrättad byrå med samma namn. Elektrotekniska frågor i samband med anläggningar, lok och järnvägsdrift hanterades till en början däremot av Kontoret för elektrisk järnvägsdrift vid Maskinbyrån. De elektriska telegraf- och telefonanläggningarna administrerades åren 1901–1907 av Elektrotekniska byrån {Telegraf}. Byrån skulle också kontrollera leveranser av elektriska apparater. Anläggningar för elektrisk belysning och motordrift, liksom signalapparatur hanterades också av Elektrotekniska byrån {Telegraf}. Chef för Elektrotekniska byrån {Telegraf} var telegrafdirektören, som också var byrådirektör. Direktören utövade tillsyn över uppsättningen och underhållet av SJ:s elektriska anläggningar och ledningar, samt över de verkstäder som hade hand om denna teknik. Överordnad chef var Banbyråns överdirektör.

År 1908 startades Telegrafbyrån. Byråns uppgift var att ha hand om frågor som rörde telegrafer, telefoner och elektriska anläggningar. Telegrafbyrån leddes av en byrådirektör. När byrån lades ned 1914 övertogs dess verksamhet av en ny avdelning inom Elektrotekniska byrån, Telegraf- och belysningsavdelningen. Den belysning som åsyftas är belysningsanläggningar vid stationsområden och liknande. Telegraf- och belysningsavdelningen upphörde som självständig avdelning 1931 och integrerades som helhet med Elektrotekniska byrån.

Omorganisationen 1963 innebar att Elektrotekniska byrån under ett år var överordnad elektro-, signal- och telesektionerna. Dessa övertogs temporärt från distrikten. Åren 1964–1988 hade Banavdelningen hand om telefrågor. Under åren 1988–1993 sorterade tele- och radiofrågor istället under en speciellt inrättad enhet, Stab Tele och Radio. Verksamheterna tele och radio överfördes 1993 till Maskindivisionen.

Inom arkivet för Elektrotekniska byrån har flera serier inordnats som hör till Telegraf- och belysningsavdelningen, och det finns således inte något separat arkiv efter denna avdelning. Telegrafärenden från tiden 1863–1907 får sökas i flera arkiv med överlappande tidsgränser.

Telegrafbyrån (Tlbr) 1863–1914

Arkivmaterial ingår från:
1. Telegrafdirektören vid Överdirektörsexpeditionen inom Banavdelningen 1863–1907.
2. Telegrafbyrån 1908–1914.

Registratur 1908–1914 {B2}. (För registratur tiden 1901–1907, se Bantekniska byråns arkiv.) Material finns från föregångarna till Telegrafbyrån inom kopieböcker 1890–1907 {B1}, register till utlåtanden och utgående skrivelser 1890–1904 {C1}, inkomna handlingar 1863–1914 {E1}.

Bantekniska byrån/ Banavdelningen (Bbr) 1855–1963

Registratur {B4}. De volymer som härrör från åren 1901–1907 innehåller handlingar från tre byråer. Dessa år fördes nämligen en gemensam registratur för Banbyrån, Bankonstruktionsbyrån och Elektrotekniska byrån {Telegraf}.

Elektrotekniska byrån (Ebr) 1901–1963

I Elektrotekniska byråns arkiv förvaras en begränsad mängd handlingar om telegrafiverksamhet från tiden 1899–1908. Kopieböcker från Kontoret för elektrisk drift vid Maskinbyrån {B1}. Något separat arkiv efter Elektrotekniska byrån {Telegraf} finns inte, utan arkivet för åren 1901–1907 är uppdelat på andra arkiv. Bland de handlingar inom arkivet för Bantekniska byrån/Banavdelningen som härrör från Elektrotekniska byrån {Telegraf} märks diarier för Banbyrån och Bantekniska byrån 1898–1963 {C2A}. Diarierna hänvisar både till allmänna ärenden och telegrafärenden.

Banavdelningen (Ba) 1963–1988

Angående teleärenden, se alfabetiskt sakregister till diariet {C1BA}.

Maskindivisionen (M) inkl. SJ Teknik 1988–2000

Inkluderar arkivet från enheten Tele och radio, som existerade åren 1988–1993 och som hade hand om tele- och radiofrågor.

Enskilda järnvägar

Sverige har haft många privatägda järnvägar, som haft en förvaltning motsvarande den för Statens järnvägar och som förstatligades. Dessa privata järnvägsbolags arkiv har övergått till att vara en del av Statens järnvägars arkiv.



Kontorspersonal höll ordning på järnvägens ekonomi och skötte statistisk rapportering av passagerare och gods. På bilden syns en kontrollör och en förste kontorist vid den enskilda järnvägen Köping-Uttersbergs-Riddarhyttans järnväg (KURJ), vars arkiv förvaras inom SJ-arkivet. Året är 1952.

Staten och de enskilda järnvägarna

Staten hade en viktig roll i förhållande till de enskilda järnvägarna. För att få bygga en enskild järnväg krävdes att staten gav sitt tillstånd. Staten inspekterade också fortlöpande de enskilda järnvägarna. Många enskilda järnvägar köptes dessutom upp eller övertogs på annat sätt av staten.

Under hela den tid som järnvägar funnits i Sverige har förhållandet mellan enskilt och statligt ägande diskuterats och varit föremål för politiska styråtgärder. Inställningen från statens sida till det privata ägandet har skiftat. Verksamheten vid de enskilda järnvägarna kontrollerades tidigt genom Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Denna myndighet måste vidta en rad kontroller och administrativa åtgärder innan allmän trafik kunde komma igång. Även när trafiken startat krävdes fortlöpande kontroller genom inspektörers arbete och genom att järnvägsbolagen skickade in rapporter till myndigheten med statistiska data om rullande materiel, trafikens omfattning och mycket annat.

Viktigare beslut som rörde byggande och drift av järnvägar fattades av regeringen. Redan vid mitten av 1800-talet krävdes ett tillstånd, en koncession, från Kungl. Maj:t för att få sätta igång byggandet av en enskild järnväg. Till koncessionen hörde krav på att trafiken skulle upprätthållas på en viss miniminivå. En koncession kunde förfalla till följd av att byggnadsarbetet inte hann påbörjas eller avslutas inom stipulerad tid. I koncessionsärendena förekom skrivelser från kommunala järnvägskommittéer, från länsstyrelser, från Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, från boende i områden som berördes av järnvägsplanerna och från andra intressenter.

I samband med erhållande av koncession under 1800-talet kunde statlig inlösen skrivas in i avtalen som villkor. En del tidiga koncessioner hade inlösningsbestämmelser som fungerade som pant för ett beviljat statligt lån. På 1870-talet innebar inlösningsrätten att staten skulle kunna kräva inlösen av en enskild järnväg efter en viss tid, till exempel efter 20 år. En inlösningsrätt utan att någon tid gått infördes på 1880-talet. Förekomsten av inlösningsklausuler i både befintliga och nya koncessioner blev allt vanligare i och med att idén om statsbanor slog igenom.

För enskilda järnvägar som inte har förstatligats förvaras koncessionen vanligtvis i Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arkiv.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med föregångare | Järnvägsavdelningen 1883–1967 | Huvudarkivet 1883–1967

Register som är uppställt efter enskilda järnvägars koncessionsnummer finns i {C2B}. Ekonomiska och tekniska uppgifter finns om respektive järnväg. Information ges även om statsbidrag, om när byggnadsarbetet skulle påbörjas och om när järnvägen skulle öppnas för trafik. Därefter kommer själva registret med datering och diarienummer för inkomna skrivelser och med datering för avgångna skrivelser. De upptagna skrivelserna som rör koncessionen ifråga är kronologiskt ordnade. Man kan gå vidare till diarierna, och därifrån till serier med in- och utgående skrivelser. Allt material finns inte inom Järnvägsavdelningens arkiv. Inkommande handlingar före 1932 förvaras i Registratorns arkiv, där denna typ av dokument samlades för hela Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Järnvägar finns också upptagna som erhöll koncession men som aldrig kom att byggas, såsom Röttle–Gränna–Ödeshög järnväg med koncessionsnummer 228. Alfabetiskt register över koncessionerade järnvägsbolag finns i {D1}.

Serien Koncessionsansökningar {F1} inleds med en mapp för järnvägsbolaget Långban–Yngen som tilldelades koncessionsnummer 1. Dokumenttyper är koncessionsakter med koncessionsbrev (»Contract«), Kungl. Maj:ts resolution angående en viss koncession, besiktningsprotokoll, arbetsplaner, kostnadsförslag, utdrag ur protokoll från bolagsstämmor med delägarna i järnvägsaktiebolag, besiktningsprotokoll för banor samt tjänstgöringsreglementen.

Ett exempel är koncession nummer 212 som behandlar Västra Klagstorp–Tygelsjö järnväg söder om Malmö. Denna järnväg var avsedd för transport av cement, kalksten och flinta, men persontrafik förekom också. Koncession beviljades 1897, samma år som bolagsordningen stadfästes. Banan öppnades för allmän trafik 1898. Dokumentationen innefattar koncessionsansökan, kostnadsförslag, besiktningsprotokoll och tjänstgöringsreglementen {F1:22}. Besiktningsprotokollet har undertecknats av distriktschefen vid Södra Väg- och vattenbyggnadsdistriktet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med föregångare

I distriktsarkiven finns ärenden där koncessionshandlingar ingår, med arkivering inom F-serier.

I Civildepartementets och Kommunikationsdepartementets arkiv finns mängder med dokument som behandlar enskilda järnvägar. Ärenden som rör tillkomsten av järnvägar är vanliga, men även i mindre järnvägsärenden fattades beslut på departementsnivå. Koncessionshandlingar innehåller teknisk, ekonomisk och administrativ information. Järnvägsprojekten numrerades i löpande följd, i stort sett i enlighet med datum för koncessionerna. En konkordans finns genom vilken en viss järnväg kan identifieras utifrån ett givet koncessionsnummer. För enskilda järnvägar kan koncessionsnummer avläsas genom arkivposten i NAD för respektive järnvägsbolag.

Koncessionshandlingar återfinns bland konseljakterna i departementens arkiv. Handlingar av denna typ finns dels i arkivet för Civildepartementet I 1840–1920, Huvudarkivet 1840–1920, konseljakter {E1}, dels i arkivet för Kommunikationsdepartementet 1920–1996, Huvudarkivet 1920–1974, konseljakter {E1}.

Kgl. styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888

Tre volymer med koncessionshandlingar finns för en lång rad järnvägsprojekt 1853–1916 (de tidigaste koncessionerna rör Nora–Ervalla järnväg 1853 och Vessman–Barken 1856).

Koncessionshandlingar för enskilda järnvägar som har förstatligats finns som regel inom det SJ-arkiv som hör samman med det enskilda järnvägsbolaget. För exempelvis Uppsala–Enköpings järnvägsaktiebolag finns på så sätt koncessionshandlingar inom arkivet för denna järnväg före förstatligandet:

Uppsala–Enköpings järnvägs AB 1906–1942

I serie {F1}, vol. 6, finns koncessionshandlingar för järnvägsbolaget.

HITTA RITNINGAR ▸ JÄRNVÄGSKONCESSIONER

Ritningar som hör samman med koncessioner dels för enskilda järnvägar som har förstatligats, dels för enskilda järnvägar som inte har förstatligats, finns samlade i SJ:s arkiv. Koncessionsritningar finns arkiverade i anslutning till fler än 550 koncessionerade enskilda järnvägar. Bland de typer av koncessionsritningar som finns kan nämnas planritningar, profilritningar, ritningar över skärningar i jord eller berg, ritningar över tunnlar, ritningar över banvallar, bangårdsritningar, kabelplaner, ritningar över räler och rälsspik och ritningar över byggnader. Även generalkartor förekommer. Ritningar kan också vara bilagda handlingar inom F-serier.

Statens järnvägars ritningssamling | Koncessionsritningar över enskilda järnvägar

Ett exempel är mappen med koncessionsritningar till Västra Klagstorp–Tygelsjö järnväg (koncession 212) som innehåller plan- och profilritningar, bangårdsritningar, ritningar över skärningar, fyllningar, betongtrummor, skenor, och skarvförbindningar.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med föregångare | Distriktsarkiven 1841–1967

I distriktsarkiven finns mycket information om de enskilda järnvägarna. Ett exempel är:

Mellersta väg- och vattenbyggnadsdistriktet –1936

Tekniska uppgifter om tiotals enskilda järnvägar finns i {F1}. Innehåller bangårdsskisser och andra ritningar.

PRIVATA JÄRNVÄGSBYGGEN

När staten började bygga järnvägar på 1850-talet fanns en uttalad politisk strävan att enskilt ägda järnvägar skulle komplettera de statliga banorna. Ett enskilt järnvägsprojekt kunde initieras på ett lokalt eller regionalt plan genom att ortsbor argumenterade för att bygden behövde en järnväg, varefter följde en rad administrativa steg (själva byggandet av banan har inte tagits med nedan):

1. Ett järnvägsprojekt initieras.
2. Möten mellan finansiärer, ingenjörer och andra intressenter.
3. Konstituerande bolagsstämma.
4. Bildande av aktiebolag, vilket kunde ske i samband med den konstituerande bolagsstämman.
5. En konsult planerar banans sträckning och upprättar en ekonomisk kalkyl.
6. Finansiering genom aktieförsäljning, statslån, obligationslån, gåvor av mark.
7. Ansökan till Kungl. Maj:t om koncession med bifogade plan- och profilritningar.
8. Godkännande av koncessionen och av plan- och profilritningar med fastställande av datum för start av bygget och datum då bygget skulle vara avslutat.
9. Eventuellt ännu en kostnadsberäkning anpassad till de premisser som angetts i koncessionen.

10. Kostnadsberäkning godkänns av Kungl. Maj:t.
11. Plan- och profilritningar godkänns av Kungl. Maj:t.
12. Eventuell ytterligare finansiering genom lån för att täcka kostnaderna för byggnation och för rullande materiel.
13. Expropriation av mark.
14. Offerter lämnas in från entreprenörer.
15. Kontrakt skrivs med entreprenörer.
16. Eventuella förslag till linjeändringar lämnas av entreprenörer.
17. Kungl. Maj:t godkänner med en resolution eventuellt en förändring av den planerade bansträckningen.
18. Besiktning av banan. Tillstånd kunde ges till att bedriva gods- och persontrafik.
19. Avsyning med skrivande av avsyningsbetyg (avsyningsprotokoll).
20. Invigning.

Fler led skulle kunna urskiljas, och ordningen mellan leden varierade, men principerna går igen. För de första järnvägarna beviljade Kungl. Maj:t tillstånd att bedriva ekonomisk verksamhet, oktroj, för järnvägsbolaget. Tillstånd till bygget kunde också ske genom att Kungl. Maj:t godkände planen för järnvägen. Staten kom snart att kontrollera det privata järnvägsbyggandet genom koncessionsrätten. Den järnväg som beviljades den första egentliga koncessionen var Frövi–Ludvika 1869, som byggdes utan statsunderstöd. Ekonomiskt stöd från staten var dock en förutsättning för flertalet privata järnvägsprojekt. Gävle–Dala järnväg mellan Gävle och Falun öppnades för trafik 1859. Den statliga lånegaranti som man först hade begärt beviljades inte, men en statslåneansökan beviljades 1854. Andra tidiga järnvägsprojekt som beviljades statslån var Borås–Herrljunga och Växjö–Alvesta (ca 1860). Riksdagen biföll 1869 statsbidrag till anläggandet av Nässjö–Oskarshamn järnväg. Statsbidraget motiverades av att byggandet av järnvägen skulle lindra den svåra arbetslöshet som rådde i Småland.

En rad riksdagsbeslut, med föregående behandling i kommittéer eller andra utredningar, reglerade tilldelningen av medel till byggandet av enskilda järnvägar. Finansiering av enskilda järnvägsprojekt möjliggjordes genom lån ur järnvägslånefonder. Genom sådana fonder kunde staten styra investeringarna inom järnvägssektorn. Lånemedel anslogs för fem år i taget. På så sätt anslogs 10 miljoner kronor till allmänna järnvägslånefonden som lånemedel till byggande av enskilda järnvägar under en femårsperiod med start år 1871. Flera statliga lånefonder till stöd för byggande av enskilda järnvägar kom att inrättas, däribland 1876 års och 1881 års lånefond och flera fonder under 1900-talet.

Låneunderstödet uppgick fram till 1923 till högst hälften av den beräknade anläggningskostnaden. Ett statligt regionalt stöd möjliggjordes genom bibanefonden som inrättades 1911. Den skulle lämna understöd till järnvägar i delar av Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län, samt för vissa delar av Bohuslän och Dalsland. Understödet bestod dels av ett räntebärande lån, dels av ett direkt anslag utan återbetalningsskyldighet.

Extra lån kunde beviljas för att bygga färdigt en järnväg. Till sådana lån kunde medel utgå från fonder som administrerades av Statskontorets fondbyrå, till exempel Handels- och sjöfartsfonden. Denna fond beviljade smärre lån till lokala järnvägar. Beslut krävdes från Kungl. Maj:t. Ett exempel är det extra lån som Kungl. Maj:t beviljade Södra Kinnekulle järnvägsaktiebolag 1922 för att fullborda banan från Källby till Kinne-Kleva.

Om en enskild järnväg trädde i likvidation, fanns möjligheten att SJ skulle kunna överta trafikeringen av järnvägen. Så skedde med Väderstad–Skänninge–Bränninge järnvägsaktiebolag, som trädde i likvidation 1926. Riksgäldsfullmäktige, som var den största fordringsägaren, begärde att SJ skulle trafikera järnvägen. Kungl. Maj:t beslutade i frågan och ett trafikeringsavtal träffades. Vid statens inlösen av enskilda järnvägar betalade Riksgäldskontoret ut ekonomisk ersättning. Så var fallet 1894 när Kungl. Maj:t föreslog riksdagen att bemyndiga Riksgäldskontoret att på rekvisition utanordna medel för betalning av järnvägar som staten skulle förvärva. Enligt koncessionerna till flera av de aktuella järnvägarna var statsverket berättigat att inlösa järnvägarna, men med olika villkor beroende om tio år hade gått eller inte efter det att järnvägen hade öppnats för allmän trafik. En av dessa järnvägar var Skåne–Hallands järnväg, som kom att bli en del av Västkustbanan (redan på privatbanetiden användes beteckningen »Västkustbanan«).

Vid början av 1930-talet fick flera enskilda järnvägsbolag ekonomiska problem till följd av lågkonjunkturen. Förstatligande sågs inte som en lämplig utväg för att undvika likvidation och konkurs. Istället anhöll bolagen om nedskrivning av de statslån som de hade tagit för att klara ränte- och amorteringsutgifter under fortsatt enskild drift. Riksgäldskontoret brukade ställa sig positivt till att lånen till privata järnvägsbolag skrevs ned, trots att detta innebar betydande eftergifter från statens sida. Järnvägsstyrelsen och Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gick på samma linje som Riksgäldsfullmäktige inom Riksgäldskontoret.

ARKIV ▸ FINANSIERING AV ENSKILDA JÄRNVÄGAR

Finansieringen av de enskilda järnvägarna belyses bland annat i följande arkiv:

Riksgäldskontoret | Riksgäldsarkiven Riksgäldskontoret Bokslutskontoret- Kameralbyrån 1777–1943

Lån ur Allmänna järnvägslånefonden till enskilda järnvägar {F6:6980–6989}. Ett exempel är järnvägslån för sträckan Mjölby–Hästholmen {F6:6989}. Detta ärende finns dokumenterat genom ett tiotal skrivelser, däribland protokoll från ett sammanträde i Riksgäldskontoret.

Riksgäldskontoret 1930–1980 Räkenskapsbyrån 1865–1986

Angående Allmänna järnvägslånefonden, med historik över järnvägslånefonden och Bibanefonden, 1916–1967 {F3}.

Utrikesdepartementet 1902 års dossiersystem 1748–1920

50 Finansväsen och internationella ekonomiska frågor

{F Bank- och börsväsen} volym 33, Järnvägslån 1909–1919.

Kommunikationsdepartementet | Järnvägsbyrån/ Tekniska byrån (1:a byrån, 2b-byrån, 3:e byrån, C-byrån) 1853–1963

Liggare över anslag och lån till enskilda järnvägar 1872–1936 {D2:2-3}.

Dokumentation av lån från Riksgäldskontoret finns i de enskilda järnvägsbolagens arkiv, till exempel:

Uppsala–Enköpings järnvägs AB 1906–1942

Angående lån från allmänna järnvägslånefonden 1913–1936 {F1:6}.

Samtrafik mellan järnvägar

För många enskilda järnvägsbolag var det svårt att få intäkterna att täcka utgifterna. Kostnaderna för att bygga en järnväg påverkade under många år järnvägsbolagens ekonomi. Tunga utgiftsposter var amorteringar och räntor på lån. För att förbättra ekonomin strävade en del järnvägsbolag efter att samverka med såväl andra enskilda bolag som med SJ. För två eller flera banor som hade samskötsel och samtrafik var det vanligt att de hade en gemensam trafikchef och ibland även gemensam förvaltningspersonal. Det förekom att ett bolag mot ersättning ombesörjde ett annat bolags trafikering. Vanligtvis redovisade varje enskild järnväg sin egen vinst respektive förlust.



Kalmar-Torsås Järnvä



1 aktie

som för 1 aktie i Kalmar–Torsås järnvägsakt

Kronor Etthundra /100/

tillförsäkras genom detta aktiebrev motsvarande andel i bolagets eg

gällande lag och bolagsordning be

Kalmar den 2 juni

För Kalmar–Torsås järnväg

Dess styrelse





Etablerandet av enskilda järnvägar var till stor del beroende av kapital som skapades genom privatpersoners och andra intressenters investeringar i aktier. Här återges ett aktiebrev som tecknats i Kalmar-Torsås Järnvägs Aktiebolag.

Samtrafiksfrågor utreddes av kommittéer. En kommitté som tillsattes 1878 utredde behovet av regler för samtrafiken dels mellan enskilda banor, dels mellan enskilda banor och SJ. Representanter ingick från Svenska Järnvägsföreningen och SJ. Kommitténs förslag innebar att en gemensam samtrafiktaxa skulle inrättas. De enskilda järnvägarnas taxor var dock inte sinsemellan enhetliga över landet som helhet. På uppmaning av Statens organisationsnämnd vidtog Svenska Järnvägsföreningen åtgärder för att de enskilda järnvägarnas taxor skulle bli så enhetliga som möjligt. Det fanns 80 taxegrupper 1931, medan antalet hade minskat till 13 år 1945.

Staten har med ekonomisk politik, genom reglering av taxor och genom banavgifter styrt förhållandet mellan enskilt och statligt. Stödåtgärder har satts in, men de enskilda järnvägarna har också drabbats ekonomiskt genom statlig reglering. Samtidigt som det under början av 1870-talet rådde högkonjunktur föranledde de statliga lånen ett markant ökat byggande av enskilda järnvägar. Som en konsekvens uppstod ett behov av att reglera samtrafiken. År 1882 slöts en överenskommelse mellan SJ och enskilda järnvägar beträffande samtrafik. Denna överenskommelse innebar att SJ:s lokala godstaxor utgjorde norm för beräkningen av avgifterna. Detta ledde till att en nationell samtrafiktaxa inrättades. Enskilda bolag var tvungna att ansluta sig till SJ:s taxa för att erhålla koncession. Det var även vanligt att två enskilda järnvägar koordinerade trafiken genom samtrafiksavtal. En enhetlig frakttaxa kunde tillämpas, biljetterna fick enhetlig prissättning, tidtabeller samordnades och man koordinerade utnyttjandet av vagnar och lok. Ett exempel är trafikavtalet mellan Västergötland–Göteborgs järnväg och Trollhättan–Nossebro järnväg. Avtalet insändes till Civildepartementet 1917.

Överenskommelser slöts angående användning av stationer, växlingstjänst vid föreningsstationer och överföring av gods och styckegodstrafik. Vid stationer där samtrafik mellan järnvägar förekom behövde gods från flera järnvägsbolag samordnas. Det var vanligt att järnvägsbolag delade på samma spår inom stationer och att de utnyttjade samma stationsbyggnad och godsmagasin. Ett kontrakt skrevs 1901 mellan Gotlands järnvägsaktiebolag och Ronehamns–Hemse järnvägsaktiebolag angående att det senare bolaget skulle få begagna det förstnämnda bolagets järnvägsstation i Hemse och den där anställda personalen. Ett annat exempel är Tidaholms järnväg (normalspårig) och Hjo–Stentorps järnväg (smalspårig), vilka hade en gemensam förvaltning och delade på stationsområdet i Tidaholm. Bolagen hade samförvaltning 1929–1939, fram till förstatligandet av Tidaholms järnväg. I sådana fall behövdes överenskommelser, vilka administrerades av Järnvägsavdelningen inom Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. En paragraf i ett samtrafiksavtal kunde lyda:

> Trafiken skall uti allt skötas med full likställighet för de båda jernvägarna, så att icke den ena banans trafikintresse i något afseende åsidosättes för den andras.
> (Överenskommelse mellan Bergslagernas Jernvägsaktiebolag och Lödöse–Lilla Edets Jernvägsaktiebolag.)

För att från statligt håll reglera samtrafiken mellan enskilda järnvägar inrättades 1929 Samtrafiksnämnden. Till nämndens uppgifter hörde att fastställa vägar för järnvägstransporter, publicera uppgifter om tariffer samt utfärda bestämmelser för expeditionsarbete, redovisning, kontroll och avräkning. Nämnden avgjorde frågor om järnvägarnas garantier för samtrafiksavgifterna och kontrollerade hur regler tillämpades. Tvister kunde uppstå när det fanns alternativa sträckningar för transporter av gods. Av olika anledningar kunde godset behöva ta omvägar, eller en viss bandel tillät bara ett så lågt hjultryck att vagnarnas lastförmåga inte kunde utnyttjas. En illa vald bansträcka kunde leda till en orimligt lång transporttid. Godssamtrafiktaxorna anpassades till konkurrensen från biltrafiken. Samtrafiksnämnden var närmast högre instans över Verkställande förvaltningen för järnvägarnas godstrafik (Samtrafiksförvaltningen). En av ledamöterna i Verkställande förvaltningen förordnades av Kungl. Maj:t, de övriga två utsågs av Järnvägsstyrelsen och Svenska Järnvägsföreningen.

Ett enskilt järnvägsbolag kunde dela station med SJ. Under järnvägarnas första decennier var det vanligt att en privatbana som släpptes in på en statsbanestation fick använda stationsanläggningen till låg avgift eller utan någon kostnad alls. Ett exempel är den statliga Alvesta station som avgiftsfritt begagnades av enskilda Växjö–Alvesta järnväg till följd av Kungl. Maj:ts medgivande. De enskilda järnvägarna skulle dock komma att betala alltmer av kostnaderna för anslutningen till en statsbanestation. Kungl. Maj:t bestämde 1896 att en enskild järnväg som begagnade en station vid en statsbana skulle betala samtliga kostnader genom att ge bidrag, däribland årliga förvaltningsbidrag och bidrag till kostnaderna för underhåll av lokaler och för växling av vagnar. Ekonomiska överenskommelser för den löpande driften träffades. När ett lokstall skulle rivas eller ett nytt stationshus byggas behövdes också avtal.

Vid 1900-talets början hanterade Administrativa avdelningen vid SJ överenskommelser med främmande järnvägsförvaltningar angående gemensamt begagnande av stationer. I samband med att lånemedel gavs genom

Nästa uppslag: Vid den främre stolpen i godsmagasinet i Hässleholm förvarades gods i samtrafiken mellan C.H.J. (Kristianstad–Hässleholms Järnvägar) och H.M.J. (Hässleholm–Markaryd Järnväg), år 1917. ▸




C. H. J.
OCH
H. M. J.

Järnvägslånefonden, ställde SJ krav på att nya järnvägsbolags taxor inte fick överstiga SJ:s egna taxor. Den taxekommitté som tillsattes 1907 lämnade ett förslag till godssamtrafik. Vid mitten av 1920-talet var SJ och de enskilda järnvägarna ändå oense om hur samtrafiken skulle styras. De enskilda järnvägsbolagens intresseorganisation Svenska Järnvägsföreningen talade för större bestämmanderätt för de enskilda järnvägarna, medan SJ förespråkade en central styrning genom Kungl. Maj:ts beslut. När gods transporteras från en ort till en annan finns ibland alternativa järnvägssträckningar att välja mellan för att förflytta godset. Enligt föreskrifterna för godssamtrafik 1882 skulle en järnväg ha fortsatt företrädesrätt till den trafik som den en gång erhållit. I och med Järnvägsstyrelsens förslag 1929 till föreskrifter för godssamtrafik kom istället valet av tågväg att bli friare.

ARKIV ▸ SAMTRAFIK MELLAN JÄRNVÄGAR

Samtrafiken mellan järnvägar belyses särskilt i följande arkiv:

Kommittéer för förberedande granskning av styrelsens för statens järnvägstrafik förvaltning

1876 ÄK 615.

Järnvägskommittéer och kommissioner (allmän del) 1893–1947

1893 års järnvägskommitté {11A}

1893 års järnvägskommitté diskuterade frågan om föreningsstationer.

Kgl. styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888

Samtrafikstaxor 1886 {Ö1}, uträkning av samtrafiksvägar 1886 {Ö2}.

Drifttjänstbyrån (Dbr) 1870–1962

Angående SJ-stationer som fungerat som föreningsstationer med enskilda järnvägar. Avtal för begagnande av föreningsstation. Dokumentation av tvister, fördelningsberäkningar (förvaltningsbidrag, fasta avgifter), bolagsordningar, tjänstgöringsreglementen, korrespondens och kartor {F2}. Exempel: Hässleholms SJ-station och föreningsstation {F2:63–66B}. Dokumentation, däribland avtal för begagnande av stationen samt spårplaner och kartor över ägoområden, finns för järnvägsaktiebolagen Hälsingborg–Hässleholm, Kristianstad–Hässleholm samt Hässleholm–Markaryd.

Hästholmen och Hästholmens hamn {F2:67A}. Avtal mellan ett järnvägsaktiebolag (Mjölby–Hästholmens järnvägsaktiebolag) och en annan typ av bolag (Hästholmens hamn- och magasinsaktiebolag).

Samtrafiksnämnden för järnvägarnas godstrafik 1929–1983

Protokoll, beslut, korrespondens. Beslut i ärenden gällande hur enskilda järnvägar transporterat gods längs olika järnvägssträckningar. Arkivmaterialet belyser de avgifter som enskilda järnvägar tog ut vid samtrafik med andra järnvägsbolag.

Verkställande förvaltningen för järnvägarnas godstrafik 1929–1962

Arkivet är fristående från SJ:s arkiv. Ämnesordnade handlingar i {F1} med dokumentation av samtrafiköverenskommelsernas uppkomst och form {F1:1}.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med föregångare | Järnvägsavdelningen 1883–1967 | Huvudarkivet 1883–1967

Överenskommelser rörande gemensamt bruk av stationer {F4}.

De statliga järnvägsbolagen 1938–1940

Handlingar som återger tvister mellan enskilda järnvägar i föreningsstationsfrågor {F1:2}.

ETT ENSKILT JÄRNVÄGSBOLAGS ORGANISATION

Ett av de större enskilda järnvägsbolagen i Sverige var Stockholm–Västerås–Bergslagens järnvägar, SWB. Detta bolag kom så småningom att omfatta ett tiotal järnvägslinjer, samtliga med normal spårvidd. Järnvägsnätet kom att tjäna järngruvefälten vid Norberg och i Ludvikatrakten. SWB:s trafikförvaltning var en tid sammanvävd med Bergslagernas järnvägars (BJ) och Gävle–Dala järnvägars (GDJ) förvaltningar. De tre bolagen gick upp i en gemensam förvaltning under namnet Trafikförvaltningen Göteborg–Stockholm–Gävle (GSG). SWB var en del av denna trafikförvaltning mellan åren 1909 och 1918. År 1919 ersattes GSG av en ny förvaltning, Trafikförvaltningen Göteborg–Dalarna–Gävle (GDG), vilket medförde att SWB åter fick en egen förvaltning.

SWB var organiserat på ett sätt som påminner om en statlig myndighet med byråer som förde sina egna diarier. Bolaget hade ett huvudkontor där den verkställande direktören arbetade. Några av bolagets avdelningar var Administrativa avdelningen, Trafikavdelningen, Banavdelningen, Ombudsmannaexpeditionen, Trafikdirektörsexpeditionen, 2:a trafiksektionen i Västerås och Trafikdistriktexpeditionen i Stockholm. Avdelningarna leddes av direktörer.



Stationen i Tillberga på 1920-talet. SWB, Stockholm–Västerås–Bergslagens järnvägar, var en enskild järnväg som uppbar en stor infrastruktur. För att hantera detta system krävdes en administration liknande den vid större statliga järnvägar. Administrationen innefattade organisatoriskt en administrativ avdelning, bokföringsfunktion, trafikavdelning, banavdelning och maskinavdelning ledda av direktörer.

ARKIV ▸ SWB:S ORGANISATION

Organisationsstrukturen återspeglas i SWB:s arkiv genom namn på avdelningar och andra organisationsenheter i diariernas titlar. Några exempel:

Verkställande direktören

Verkställande direktörens diarier 1919–1945 finns i {C3A}. Handlingar till detta diarium återfinns i {E2} med verkställande direktörens korrespondens.

Trafikdirektörsexpeditionen

Trafikdirektörsexpeditionens allmänna diarier 1926–1944 finns i {C5A}. Akter till diarierna finns i {F4}. Bara handlingar med diarienummer över cirka 10 000 har bevarats.

Trafikdistriktexpeditionen i Stockholm

Diarier från Trafikdistriktexpeditionen i Stockholm finns i {C7A}. Akter till diarierna saknas.

2:a trafiksektionen i Västerås

I {C6} finns 2:a trafiksektionens diarier. Serien innehåller skrivelser som inkommit till bolagets kontor i Västerås. Handlingar som motsvarar diariets numrering finns i {F5}.

Diarier från sammanlagt tolv organisationsenheter har bevarats. På ett sätt som är typiskt för många arkiv efter enskilda järnvägsbolag har handlingarna till flera av diarierna gått förlorade och det förekommer luckor bland handlingarna till en del diarier. Protokollserier från bolagsstämmor och från styrelsemöten förekommer i nästan alla arkiv efter enskilda järnvägar, och är av stort värde för att rekonstruera ett järnvägsbolags tidiga historia. För SWB finns både serier med bolagsstämmoprotokoll och med styrelseprotokoll.

Spårväg och tunnelbana

Spårvägar är ofta mindre järnvägar som främst har funnits i stadsmiljöer eller i närheten av städer. Persontrafiken har dominerat medan godstrafiken i allmänhet har varit begränsad. Spårvagnar och andra mindre motorvagnar har varit vanliga fordon. Även om SJ varit bestämmande i en del samtrafiksärenden, har verksamheten vid spårvägar i begränsad utsträckning kontrollerats av SJ. Det var istället Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som under lång tid hade kontroll över de koncessionerade spårvägarna och förortsbanorna. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen var övervakningsmyndighet över spårvägarna och samrådde med andra myndigheter i utformningen av spårvägsreglementet. Senare kom Vägverket att bli övervakningsmyndighet för enskilda järnägar och spårvägar.

Nästa uppslag: Spårvägslinje i Helsingborg som korsar järnväg 1938. Hälsingborgs Stads Spårvägar. ▸


Stoppgräns



ARKIV ▶ SPÅRVÄGAR OCH TUNNELBANA

Frågor om spårvägar och tunnelbana belyses särskilt i följande arkiv:

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med föregångare | Järnvägsavdelningen 1883–1967 | Huvudarkivet 1883–1967

Att Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hade ett övergripande ansvar för spårvägsbolag och tunnelbanor ledde till att en omfattande dokumentation om dessa typer av järnvägar har bevarats i serier med koncept och serier med inkomna skrivelser {E2}. Exempel på dokument är ritningar från Stockholms tunnelbana, protokoll vid besiktning av tunnelbanor, skrivelser angående spårvägsfordon och skrivelser angående hastigheter på spårvägslinjer. Enskilda järnvägars och spårvägars erhållande av koncession {F1}, till exempel en elektrisk spårvägsanläggning Saltholmen–Göteborg {F1:31}.

Kommunikationsdepartementet 1920–1996 | Huvudarkivet 1920–1974

Prejudikatsamling 2 till ingående diarier 1948–1963 {C2CD}. Med alfabetiskt register. Enskilda järnvägar och spårvägar. Byråavskrifter för enskilda järnvägar {F3} med en del ämbetsskrivelser om spårvägar.

Arbetarskyddsstyrelsen Trafiksektionen 1949–1973.

Diarium för spårvägen {C4}. Skrivelser till och från spårvägsbolag {E3}. Yrkesskadestatistik (blanketter), felstatistik, intyg över revisionsbesiktning och skrivelser angående säkerhetsfrågor. Skrivelser rörande fordon och olycksfall, med anhållan om granskning av föreskrifter för signalering vid arbeten i spårvägsspåren. Spårplaner och ritningar över byggnader {E3:6}. Statistiskt underlag (primäruppgifter) från spårvägar {E7}. Besiktningsintyg bland annat för Stockholms, Göteborgs och Norrköpings spårvägar {E12}.

Statens Energiverk (STEV) 1983–1991

Handlingar till järnvägs- och spårvägsdiarier {F15}. Dokumentation av Norrköpings spårvägar och en museispårväg i Kiruna {F15:1}.

Statistiska kontoret (Ssk) 1864–1963

Underlag till allmän svensk järnvägsstatistik {F2}. I det statistiska materialet med blanketter finns en del uppgifter om spårvägar, till exempel uppgifter om Saltholmen–Göteborgs spårväg {F2:60} och om Gävle stads spårvägar 1951–1954 {F2:98}.

Statens Vägverk Tekniska avdelningen, Huvudarkivet 1944–1996

Om spårvägslinjer (Göteborgs Spårvägar, Trafik AB Stockholm–Södra Lidingön, Saltsjöbanan) och tunnelbanelinjer {F4A}.

Statens Industriverk Energibyrån 1973–1983

Järnvägs- och spårvägskoncessioner {F3}. Statistiska uppgifter i årsberättelser från spårvägsbolag med koncessioner {H1}. Broschyrer med statistiska uppgifter för Stockholm–Roslagens järnvägar och årsberättelser för Malmö stads spårvägar {H1:1}.

Svenska spårvägssällskapet

Protokoll och motioner från lokalavdelningar {A2:1}. Verksamhets- och revisionsberättelser från 1959 och framåt {A4:1}.

Statens Vägverk Tekniska avdelningen, Huvudarkivet 1944–1996

Rörande byggnadsobjekt på det statskommunala vägnätet (företagsakter) {F2C}. Angående anläggningsarbeten vid tunnelbanestationer {F2C:510–553}.

Flera spårvägsarkiv förvaras vid kommunarkiv. Vid Malmö stadsarkiv finns exempelvis:

Malmö lokaltrafik 1879–1993

Vid Stockholms stadsarkiv finns:

Stockholms Nya Spårvägs AB 1875–1920
Stockholms Södra Spårvägs AB 1885–1919

DEPARTEMENTSÄRENDEN OM ENSKILDA JÄRNVÄGAR

En stor mängd beslut med tillämpning på enskilda järnvägar har fattats av Kungl. Maj:t. Inte bara principiellt viktiga beslut, utan även detaljbeslut fattades i äldre tid av regeringen. Beslutsfattandet kom senare alltmer att överföras till statsmyndigheterna.

Som ett exempel på departementsärenden med beslut om enskilda järnvägar kan nämnas det tiotal ärenden från åren 1904–1919 som fattades genom konselj för järnvägsbolaget Visby–Visborgs slätt med efterföljare. Bland de frågor som föranledde regeringsbeslut för denna järnväg finns ärenden angående taxor för transporter och reglemente för trafiken, efterföljaren Visborgs slätt–Bjärs järnvägs sträckning över kronan tillhörig mark, benämningar av stationer och hållplatser, angående höjning av biljettpriset, tillstånd att överlåta koncession.

Följande ärenden beslöts i konselj, och handlingarna förvaras i arkivet för Civildepartementet I för den enskilda järnvägen Västra Klagstorp–Tygelsjö. Ärendena rör koncessionen, taxor och namn på stationer:

- 1897-06-11 Ang. koncession å jernvägsanläggning Tygelsjö–Vestra Klagstorp.
- 1897-07-20 Ang. fastställelse af ordning för Vestra Klagstorp–Tygelsjö jernvägs AB.
- 1903-12-04 Ang. taxa för transporter å Västra Klagstorp–Tygelsjö järnvägs AB järnväg.

ARKIV ▸ DEPARTEMENTSÄRENDEN OM ENSKILDA JÄRNVÄGAR

För sökning efter äldre regeringsbeslut kan Järnvägsliggaren (se nedan) användas, ett register till ärenden för både statliga och enskilda järnvägar. Det finns inom departementsarkiven även andra register till ärenden som ger ingångar till ämnen som taxor, anslag och lån till enskilda järnvägar.

Civildepartementet I 1840–1920 | Fjärde byrån/ Järnvägsbyrån 1857–1920

Inom arkivet till denna byrå finns flera register över handlingar från enskilda järnvägar. Järnvägsärenden återfinns bland allmänna ärenden i regeringsakter {E1A}, med separata sökregister.

Kommunikationsdepartementet 1920–1996 | Järnvägsbyrån/ Tekniska byrån (1:a byrån, 2b-byrån, 3:e byrån, C-byrån) 1853–1963

Järnvägsliggaren {D1} med tillhörande koncept 1908–1919 {F1}. Bland dokumenttyperna märks resolutioner, koncessioner och bolagsordningar. Ärendena härrör från såväl statliga som enskilda järnvägar. Alfabetiskt ordnade byråavskrifter finns även i motsvarande serie inom Civildepartementet I, Fjärde byrån. Koncept i taxefrågor och biljettärenden 1860–1915 {F2}. Tryckta häften, till exempel: »Taxa för transporter å Ljungbyholm–Karlslunda järnvägsaktiebolag« 1908. Serien har ursprungligen hört till arkivet för Civildepartementet I.

Avskrifter av Kungl Maj:ts beslut avseende enskilda järnvägar finns i {F3}: resolutioner över sökta koncessioner, bolagsordningar och dokumentation av taxor. Serien har tillkommit inom Civildepartementet I.

Väg- och vattenbyggnad och enskilda järnvägar

Storamiralsämbetet var på 1800-talet ett ämbetsverk som ledde flottan. Till myndighetens ansvarsområden hörde ärenden rörande sjökommunikationer, vattenbyggnader och sjömätningar. Myndigheten upplöstes 1840, då Styrelsen för allmänna vattenbyggnader istället inrättades. Snart utökades styrelsens uppgifter till tekniska och administrativa ärenden som rörde anläggande och förbättring av kanaler, slussar, vägar, broar, färjor, hamnbyggnader, muddringar och utdikningar. Myndighetens benämning ändrades därvid till Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader. Ekonomiska resurser erhölls genom att riksdagen anvisade årliga anslag. Ett namnbyte skedde 1883 till Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, den beteckning som kvarstod fram till nedläggningen 1967.

Genom riksdagsbeslut inrättades år 1851 Kungl. Väg- och vattenbyggnadskåren, som var ett stöd till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Denna institution hörde först till Civildepartementet, därefter till Kommunikationsdepartementet. Tillgången på ingenjörer för allmänna arbeten i fred samt ingenjörer inom försvaret vid krig skulle säkras. Kåren kom att få stor betydelse för uppbyggnaden av det svenska järnvägsnätet, för statliga banor (stambanorna, Inlandsbanan) och för enskilda banor. Det var vanligt att ingenjörer från Väg- och vattenbyggnadskåren anlitades vid planeringen av järnvägar som ännu inte hade fått koncession. Ingenjörer stod också för planering och arbetsledning av järnvägsprojekt som fått koncession och där bygget var igång.

Järnvägsavdelningen inom Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hade från och med 1888 till huvuduppgift att ha översyn över landets samtliga enskilda järnvägsbolag. Avdelningen hade en kontrollerande funktion i samband med att järnvägar anlades. Avtal slöts mellan Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och enskilda järnvägsbolag. Avdelningens betydelse minskade successivt genom åren, allt efter det att de enskilda järnvägarna förstatligades eller lades ned. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdade bestämmelser för drift och underhåll av järnvägar som var upplåtna för allmän trafik. Styrelsen utfärdade också trafik- och tjänstgöringsreglementen och föreskrifter för hur arbetsplaner skulle upprättas. Ytterligare en uppgift var kontroll av enskilda järnvägars rullande materiel. Vid 1900-talets början utgjordes de anställda vid Järnvägsavdelningen av en byrådirektör, en notarie och ett par ingenjörer. En maskininspektörstjänst tillkom i samband med ordnandet av kontrollen över de enskilda järnvägarnas rullande materiel 1905.

Järnvägsavdelningens verksamhet under 1900-talets första decennium framgår av brukade ärendekategorier: elektriska järnvägar, rullande materiel, brokontroll, ombyggnad och utvidgning av järnvägar, anläggning av nya

stationer och hållplatser, stationsnamn, koncessionsöverlåtelser, ekonomisk kontroll över järnvägar med och utan statslån, granskning av arbetsplaner och järnvägsteknisk utveckling. Därutöver remitterades till avdelningen under några år fram till 1907 frågor om elledningars korsning med järnvägar.

Järnvägsavdelningen var en självständig byrå fram till 1935. Därefter kom avdelningen att ingå i den nybildade Järnvägs- och luftfartsbyrån vars chef var en järnvägsinspektör som förenade maskin-, ban- och yrkesinspektion. Efter att Luftfartsstyrelsen hade bildats 1945 blev Järnvägsavdelningen åter en fristående avdelning, men kom från och med 1958 att tillhöra Trafikbyrån inom Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

ARKIV ▸ VÄG- OCH VATTENBYGGNADEN

Beträffande väg- och vattenbyggnaden och de enskilda järnvägarna, se följande arkiv:

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med föregångare | Administrativa el. Kameralbyrån 1841–1952 | Registratorn 1839–1943

Koncept och skrivelser från Järnvägsavdelningen förvarades till att börja med vid myndighetens registratorsexpedition, men flyttades efter hand till Järnvägsavdelningens arkiv.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med föregångare | Järnvägsavdelningen 1883–1967 | Huvudarkivet 1883–1967

Järnvägsavdelningen hade egen arkivbildning även den tid som den hörde samman med Luftfartsavdelningen och den tid som den hörde till Trafikbyrån. Dokumenthanteringen vid början av 1900-talet innefattade bland annat följande handlingstyper: journaler för koncessionsansökningar, utredningar angående koncessionsvillkor, överenskommelser angående anslutning mellan järnvägar, årsuppgifter angående enskilda järnvägar, tablåer över lånefondens ställning, dokumentation av rullande materiel (besiktningsbevis, ritningar och specifikationer), journaler över tåghastighet, hjultryck och lokomotivvikt, ritningar över elektriska ledningar och deras korsning med järnvägar, liggare för allmänna ärenden, bolagsordningar och entreprenadkontrakt.

De diarieförda utgående och inkommande skrivelserna utgör ett omfattande teknikhistoriskt forskningsmaterial. Som exempel på sakinnehåll i skrivelserna kan nämnas bemanning av lok, slitna broar och 3-axliga cisternvagnar. Inspektionsprotokoll förekommer. Ritningar är bilagda till en del ärenden.

INSPEKTION AV ENSKILDA JÄRNVÄGAR

En viktig uppgift för Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i dess roll som järnvägsmyndighet var att inspektera enskilda järnvägar. Som ett led i inspektionen begärde man årligen in uppgifter från de enskilda järnvägsbolagen till grund för statistik. Följande organisatoriska enheter med inspektionsverksamhet har ingått i Järnvägsavdelningen:

Maskininspektionen 1905–1918
Med början år 1905 inspekterade maskininspektionen vid Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen enskilda järnvägars rullande materiel. Maskininspektörens granskningar kunde röra tekniska detaljer hos motorvagnar och ljussignaler vid järnvägsövergångar.

Yrkesinspektion från och med 1919
Maskininspektören fungerade från och med 1919 även som Yrkesinspektionens specialinspektör för de enskilda järnvägarna, och skulle se till att 1912 års lag om arbetarskydd efterlevdes. Maskininspektören inspekterade lokaler, däribland verkstäder och förråd samt bananläggningar. Dessutom inspekterades elektrifieringsarbeten i enlighet med lagen om arbetarskydd.

Baninspektören 1930–1936
Tillsynen av de enskilda järnvägsbolagens banor sköttes fram till 1930 av Väg- och vattenbyggnadsdistrikten. Åren 1930–1936 ansvarade tre baninspektörer inom Järnvägsavdelningen för denna typ av inspektion.

Järnvägsinspektören från och med 1936
Järnvägs- och luftfartsbyrån inom Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inrättades 1936. Chef för Järnvägsavdelningen inom denna byrå blev en järnvägsinspektör. Denna inspektör förenade maskininspektion, baninspektion och yrkesinspektion.

Yrkesinspektionen från och med 1949
Yrkesinspektionen flyttade från Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till Arbetarskyddsstyrelsen 1949, och kallades Yrkesinspektionen för landtrafiken. Inspektionsverksamheten kom att ingå i Trafikavdelningen, från och med 1966 i Trafiksektionen. Man inspekterade verksamhet med järnvägs-, spårvägs-, bil- och busstrafik. En omorganisation genomfördes 1973 och Yrkesinspektionen för landtrafiken kom att ingå i Arbetarskyddsstyrelsens Tillsynsavdelnings allmänna byrå som en sektion.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens baninspektörers handlingar ingår i Väg- och vattenbyggnadsdistriktens arkiv. För tiden efter 1930 är materialet integrerat med arkivet för Järnvägsavdelningen vid Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Maskinbyråns inspektionsavdelning (Mbri) 1861–1963

Besiktnings- och avsyningshandlingar för enskilda järnvägar 1866–1928 i {F1A}. Besiktningsprotokoll, till exempel besiktning för ökad hastighet. Avsyningsprotokoll. Besiktningshandlingar för enskilda järnvägars lok och vagnar 1888–1932 {F4}. Handlingarna är alfabetiskt ordnade efter järnvägars namn. Besiktningsbevis, pannprovningsbevis. Uppgifter om rullande materiel, bland annat specifikation av loks konstruktion.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med föregångare | Järnvägsavdelningen 1883–1967 | Maskininspektören 1905–1938

Maskininspektionen hade fram till 1938 separat arkivbildning inom Järnvägsavdelningen. Diarier med register {C2A} och {C2B}. Tillhörande handlingar i {E2A} och {E2B}, korrespondens med enskilda järnvägar, i koncessionsvis ordnade mappar. Kontrakt rörande tillverkning av rullande materiel 1904–1936 {F1}. Även kontrakten är ordnade koncessionsvis.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med föregångare | Järnvägsavdelningen 1883–1967 | Huvudarkivet 1883–1967

Berättelser från distriktstjänstemän inom Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och rapporter från de enskilda järnvägsbolagen. Bland uppgifter som rapporterats märks banlängd, tekniska förhållanden, rullande materiel, byggnader och olyckshändelser. Inspektionsberättelser finns till och med 1936 {E3A}. Uppgifter om lok vid enskilda järnvägar 1915–1966 {E3B}. Inspektionsrapporter rörande materiel 1916–1933 upprättade vid underhållsinspektion {E3C}. Broinspektörens reseberättelser med rapportering rörande järnvägsbroar och vägportar {E4}. Besiktningsbevis för rullande materiel 1894–1963 {E6A}. Arbetsstatistik för järnvägsinspektören 1936–1940 {H1}.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med föregångare | Järnvägsavdelningen 1883–1967 | Yrkesinspektionen för enskilda järnvägars arkiv (1936–1948)

Infordrade uppgifter angående bland annat bredd på förarhytter, ven-

tilation i rälsbusstallar, utrustning för första hjälpen vid olycksfall {F1}. Även olycksfallsstatistik 1941–1948.

Maskintekniska byrån (Mbr) 1861–1963

Besiktning och avsyning av enskilda järnvägar 1929–1932 {F25}.

Arbetarskyddsstyrelsen (ASS) 1949–1987 | Arbetarskyddsstyrelsen Trafiksektionen

Enheten hade följande namn:
1. Trafikavdelningen 1949–1965.
2. Trafiksektionen 1966–1973.
(Arkivmaterial från 1974 och framåt har inte levererats till Riksarkivet.)

Primäruppgifter från SJ {E6}, från spårvägar {E7} och från enskilda järnvägar {E9}.

Väg- och vattenbyggnadsdistrikten

Inom Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansvarade inte bara den centrala Järnvägsavdelningen för järnvägsfrågor. Väg- och vattenbyggnadsdistrikten, varav de flesta inrättades 1841, kom från och med 1882 att ha det regionala ansvaret för de enskilda järnvägarna. Enligt 1882 års instruktion för Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle nämligen distrikten även ansvara för ärenden som hade att göra med de enskilda järnvägarna. Distrikten ansvarade för tillsynen av de enskilda järnvägarna fram till 1930. Varje distrikt leddes av en distriktschef under vilken arbetade två distriktsingenjörer som gjorde inspektioner och förrättningar. Sedan tidigare hade distrikten arbetsuppgifter med inriktning på sjötransporter, kanaler, hamnar, vägprojekt och broar.

ARKIV ▸ VÄG- OCH VATTENBYGGNADSDISTRIKTEN

Inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens distriktsarkiv har betydande mängder järnvägsdokument med korrespondens, inspektionshandlingar, tillståndshandlingar och kartor bevarats. Mycket av materialet är ordnat i akter, en akt per koncessionerat järnvägsbolag.

Övre Norra väg- och vattenbyggnadsdistriktet

Övre Norra väg- och vattenbyggnadsdistriktet omfattade Västerbottens och Norrbottens län.

Nedre Norra väg- och vattenbyggnadsdistriktet

Nedre Norra väg- och vattenbyggnadsdistriktet täckte in Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands och Jämtlands län. Distriktets diarium för allmänna skrivelser och distriktets regionala järnvägsavdelnings diarium 1902–1935 finns i {C2}. Inkomna handlingar {E2}, huvudsakligen enskilda järnvägars handlingar 1902–1922 {E2:4-9}. Korrespondens med enskilda järnvägar {E3}. Handlingar rörande enskilda järnvägar i koncessionsnummerordning. Besiktningsprotokoll, koncept, inkomna handlingar, förslag, kontrakt, hållfasthetsberäkningar, räkenskaper, originalritningar och ritningskopior {F2}.

Mellersta väg- och vattenbyggnadsdistriktet

Mellersta distriktet omfattade Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Örebro och Västmanlands län. Inspektionsberättelser rörande järnvägar {B1}. Ämnesordnade handlingar i koncessionsnummerordning {F1}. Dokumentation av tiotals privata järnvägs- och spårvägsbolag, bland dem Grängesberg-Oxelösunds järnväg (Oxelösund–Flen–Västmanlands järnväg), koncessionsnummer 40. Information om besiktning av järnvägar, statistiska uppgifter om banor, tjänstgöringsreglementen, föreskrifter om undersökning av tågsätt, rapporter om olyckshändelser, uppgifter om banor som inte var upplåtna för allmän trafik, regeringsskrivelser, skrivelser till Svenska Järnvägsföreningen, arvodesräkningar. Ritningar över bandelar, rullande materiel, järnvägsbroar och stationshus i {J1}.

Östra väg- och vattenbyggnadsdistriktet

Kalmar, Jönköpings, Skaraborgs, Östergötlands och Gotlands län. Angående enskilda järnvägsbolag {F1}, bland dem Kalmar–Emmaboda 1876–1933, koncessionsnummer 36. Skrivelser riktade till distriktschefen för Östra väg- och vattenbyggnadsdistriktet, godkännanden av planer för nya spår och ändring av bangårds spåranordning.

Västra väg- och vattenbyggnadsdistriktet

Göteborgs och Bohus samt Älvsborgs och Värmlands län. Arkivmaterial rörande enskilda järnvägar i {F1}. Ett par av de järnvägsbolag för vilka det finns akter är Dalslands järnväg och Uddevalla–Lelångens järnväg.

Södra väg- och vattenbyggnadsdistriktet

Malmöhus, Kristianstads, Hallands, Kronobergs, Blekinge och Gotlands län.

Dokumentation från enskilda järnvägar {F1}. Järnvägsritningar i {J1}.

Förstatliganden och fusioneringar

Från mitten av 1800-talet och långt in på 1900-talet var en grundläggande järnvägspolitisk uppfattning att privatägda järnvägar borde tjäna som komplement till stambanorna. Vid mitten av 1880-talet rådde lågkonjunktur och priset på lantbruksprodukter hade sjunkit. 1886 års ekonomiska kommitté förordade därför statsinköp av enskilda järnvägar för att fraktavgifterna skulle kunna sänkas. Det första statliga förvärvet av en enskild järnväg skedde 1879 med inköp av linjen Mjölby–Motala–Hallsberg. Bolagets dåliga ekonomi föranledde övertagandet. De närmaste åren köpte staten in flera banor i Norrland, bland annat förbindelserna mellan Norra stambanan och Söderhamn, Hudiksvall och Sundsvall. Riksgränsbanan inköptes också för statens räkning i enlighet med en proposition som Kungl. Maj:t avlät till 1890 års riksdag. Inköpen av banor gjorde det norrländska järnvägsnätet mer enhetligt. På 1890-talet följde statligt förvärv av Västkustbanorna, fem enskilda järnvägar längs sträckan Göteborg, Helsingborg, Landskrona och Malmö. Staten ville med detta köp markera en politik där enskilda banor av stambanekaraktär skulle övergå i statens ägo. Statens kontroll av import och export medförde handelspolitiska motiv till övertagande av järnvägar, eftersom de enskilda järnvägarnas frakttariffer kunde underlätta eller motverka storleken på såväl landets import som export. Under den första hälften av 1900-talet övertogs tiotals enskilda järnvägsbolag. I samband med byggandet av Inlandsbanan kom också befintliga privata delsträckor att köpas in av staten.

Frågan om förstatligande av enskilda järnvägar har aktualiserats upprepade gånger. 1918 års järnvägskommitté hade uppdraget att utreda möjligheterna till ett förstatligande. Kommittén kom fram till att det skulle finnas fördelar med att sammanföra enskilda järnvägsbolag till större enskilda förvaltningar genom fusion. Ett långtgående förstatligande befanns dock ha fördelar ekonomiskt och effektivitetsmässigt, och tänktes ge större rationaliseringsvinster än fusioner mellan enskilda järnvägar.

Järnvägarnas utveckling sedan 1920-talet präglades av ekonomiska och tekniska anpassningsproblem. Introduktionen av bilismen fick stora ekonomiska konsekvenser, eftersom järnvägarna till dess hade haft monopolställning på transportmarknaden till lands. Under 1920-talet visade sig också uppdelningen av järnvägarna i många enskilda förvaltningar vara otidsenlig. Fusioner mellan privata järnvägar tänktes kunna skapa större, mer konkurrenskraftiga järnvägsförvaltningar. 1927 års järnvägsfusionssakkunniga utredde möjligheterna att på frivillig väg slå samman enskilda järnvägar till större enheter. Man studerade speciellt möjliga sammanslutningar av skånska banor. De sakkunniga förordade frivilliga övertaganden.

Hos enskilda järnvägsbolag fanns också en tveksamhet till statligt övertagande. Ett enskilt ägande föredrogs framför att egendomen förstatligades, till exempel i utbyte mot obligationer.

År 1933 framfördes inom riksdagen önskemål om att utreda möjliga kostnadsbesparingar genom förstatligande eller genom att slå samman de normalspåriga enskilda järnvägarna. 1934–1936 års järnvägsförstatligandekommission utredde möjliga rationaliseringsvinster vid förstatliganden. Kommissionen förordade ett förstatligande av enskilda järnvägar, men var också öppen för fusionering av järnvägsbolag.

En kommitté tillsattes – 1936 års järnvägskommitté. Denna hävdade i sitt betänkande 1938 att det fanns en betydande splittring i järnvägsväsendet som ledde till långa transporttider och dyra transporter. Rationaliseringar skulle kunna leda till förbättringar, liksom fusionering av enskilda järnvägar. Utredningen fann dock att den lämpligaste lösningen på järnvägarnas organisations- och rationaliseringsproblem var ett förstatligande. Staten skulle i första hand förvärva enskilda järnvägar genom frivilliga överenskommelser. År 1939 lade Kungl. Maj:t fram en proposition till riksdagen enligt järnvägskommitténs riktlinjer. Riksdagen beslutade samma år i överensstämmelse med propositionen att det svenska järnvägsnätet skulle förstatligas. Järnvägsstyrelsen fick i uppdrag att inleda förhandlingar med de enskilda järnvägsföretagen. Avsikten var att genomföra ett förstatligande inom fem år enligt en plan som uppgjorts av Järnvägsstyrelsen och Kungl. Maj:t. I första hand tänktes järnvägar förvärvas som kunde medföra effektiva transporter och driftekonomiska besparingar. SJ ansåg att även smalspårsnätet borde förstatligas trots att detta inte var ekonomiskt motiverat.

Enhetliggörandet av järnvägsnätet visade sig inte kunna genomföras så snabbt som var avsett. Statsinlösen föregicks av värdering. För att göra en värdering kunde Svenska Järnvägsföreningen och dess expert i förstatligandefrågan konsulteras. Styrelsen för ett järnvägsbolag kunde också ta kontakt med Järnvägsstyrelsens förstatligandeberedning. Denna arbetsgrupp, som var verksam 1938–1952, gjorde en mängd utredningar där fakta presenterades med syftet att underbygga ett eventuellt förstatligande. Beredningen besiktigade järnvägar och deras rullande materiel som förberedelse inför förhandlingar om statsinlösen. Förhandlingarna skedde mellan Förstatligandeberedningen och respektive enskilt järnvägsbolag och fördes med utgångspunkt i 1939 års principbeslut. Syftet med förhandlingarna var att staten skulle köpa upp enskilda järnvägsbolag. Det som värderades var främst rörelsens avkastningsförmåga. Det skedde även sakvärdering och värdering enligt koncessionsvillkoren.



Många enskilda järnvägar förstatligades och blev en del av SJ:s järnvägsnät. Rälsbuss på Lane station 1961 under SJ-tiden, efter att Uddevalla–Lelångens Järnväg hade förstatligats.

ARKIV ▶ FÖRSTATLIGANDEN OCH FUSIONERINGAR

I samband med att enskilda järnvägsbolag togs över av staten förstatligades även järnvägsbolagens arkiv. Många enskilda bolags arkiv överfördes till SJ:s centralarkiv. Dokumentarkiven och ritningarna levererades till Riksarkivet under perioden 1978–1984. Arkiven speglar den privata verksamheten fram till tiden för statens övertagande av respektive järnväg. Ett undantag är handlingar som tillkommit inom ramen för förberedelserna inför förstatligandet.

Statistiska kontoret (Ssk) 1864–1963

Överlåtelseavtal, arrendeavtal och andra dokumenttyper i samband med förvärvandet av en rad enskilda järnvägar {F16}.

Järnvägskommittéer och kommissioner (allmän del) 1893–1947 | 1918 års järnvägskommitté

PM och inkomna handlingar rörande fusionsfrågor samt ekonomiska utredningar {E3}.

Sakkunniga ang frivillig sammanslagning av enskilda järnvägar till större enheter 1927

Alternativt namn: Järnvägsfusionssakkunniga.

Järnvägskommittén 1936

YK 787.

Arkivet härrör från den centrala regeringsstyrda kommittén i samband med förstatligandet av enskilda järnvägar.

Ekonomibyrån (Ekbr) 1914–1963

Inkomna handlingar {E1}. Utredningsmaterial angående förstatligande av enskilda järnvägar {E1:15A–33A}. Utredningar av de enskilda järnvägarnas ekonomiska förhållanden, fusioner mellan järnvägar och förutsättningar för statsinlösen {F1}. Trafikeringsavtal och övertaganden av enskilda transportmedel {F12}. Angående övertagna enskilda järnvägar {F13}: överlåtelseavtal, kungliga brev, PM, propositioner, inventarieförteckningar, förteckningar över övertagen personal. Ordnat efter bolagens namn.

Statens järnvägar (SJ) med föregångare, Övriga arkiv

Järnvägsstyrelsen, järnvägsförstatliganden 1934–1952

Dokumentation från 1938–1952 års förstatligandeberedning {E2A}. Utredningar av förhållanden inom en rad järnvägsbolag, bland dem Blekinge kustbanor, Falkenbergs järnväg och Gotlands järnväg {E2B}. Ett rikt material med skrivelser rörande förstatliganden, till exempel »Allmän plan för statsförvärv av enskilda järnvägar jämlikt beslut av 1939 års riksdag«.

En annan utredning, 1934–1936 års järnvägsförstatligandekommission, redovisas i {F1A}. Med fakta om en rad enskilda järnvägar: PM och ifyllda blanketter, till exempel »Utgifter för maskintjänsten«. Ett exempel

är förstatligande av järnvägsbolaget Bjärred–Lund–Harlösa. Ett urval ur denna serie finns även i arkivet för Maskintekniska byrån {F33}.

Statens järnvägar (SJ) med föregångare, Övriga arkiv | De statliga järnvägsbolagen 1938–1940

Handlingar i samband med statens övertagande av enskilda järnvägar. Bolagsstämmoprotokoll från Kalmar nya järnvägsaktiebolag och från Sävsjöström–Nässjö järnvägsaktiebolag {A2}. Avtal angående förvärv av järnvägsbolag för svenska statens räkning {F1:1}. Personalhandlingar för de statliga järnvägsbolagen med uppgifter om lön för anställda vid olika stationeringsorter {F2}.

Nämnden för behandling vid statsinlösen av enskild järnväg av uppkommande tvistefrågor om järnvägsegendomens värde 1939

YK 1900.

ENSKILDA JÄRNVÄGAR SOM INTE ÄGTS AV STATEN

Många enskilda järnvägar förblev i enskild ägo och förstatligades aldrig. Järnvägsbolagens arkiv var från början också enskilda. Vid Riksarkivet förvaras åtskilliga arkiv från enskilda järnvägar som förblev privata under hela sin existens. Det förekommer att arkiven är splittrade på flera arkivinstitutioner. Ett exempel på ett arkiv efter en enskild järnväg som aldrig var statlig är Göteborg–Särö järnvägsaktiebolag. En större del av arkivet förvaras hos Riksarkivet i Göteborg sedan 1955. Det finns också åtskilliga serier och handlingar från samma järnväg vid Regionarkivet Göteborg.

ENSKILDA JÄRNVÄGAR SOM KÖPTES UPP AV STATEN

De enskilda järnvägarnas arkiv inom det centrala SJ-arkivet är strukturerade enligt samma principer som för järnvägsarkiven i stort. Arkivstrukturen modifierades i och med det ordnande- och förteckningsarbete som utfördes av Riksarkivet när arkiven levererades. Förteckningarna förenhetligades, och nya serier tillfördes. En typ av F-serier som tillkom var »Handlingar rörande tillkomst och utveckling« med en rad handlingstyper, till exempel:

- Kungl. Maj:ts resolutioner
- skrivelser till Kungl. Maj:t
- skriftväxling med Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen
- skriftväxling med Patent- och registreringsverket
- skriftväxling med stadsfullmäktige

- bolagsordningar
- besiktningsprotokoll
- handlingar angående banbyggnad och stationer
- handlingar angående väganläggningar, takanläggningar och grustag

HITTA RITNINGAR ▸ ENSKILDA JÄRNVÄGAR

På ett snarlikt sätt som för de statliga järnvägarna framställdes stora mängder ritningar för de enskilda järnvägarna: bandelsritningar, ritningar över bangårdar, ritningar över byggnader och broar, maskinritningar och andra typer av ritningar. I samband med att en enskild järnväg förstatligades togs dess ritningar över av SJ och införlivades i SJ:s ritningssamling. En del koncessionsritningar som hade förvarats i Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arkiv flyttades på så sätt till SJ:s arkiv. Riksarkivets indelning i ritningssamlingar medför att ritningar från enskilda järnvägar kan återfinnas i:

Statens järnvägars ritningssamling Koncessionsritningar över enskilda järnvägar

Statens järnvägars ritningssamling Maskinverkstaden i Åmål (arkivet innehåller i huvudsak ritningar från enskilda järnvägar)

Statens järnvägars ritningssamling Centralförvaltningen

Statens järnvägars ritningssamling Bandelar

Statens järnvägars ritningssamling Bangårdar

Statens järnvägars ritningssamling Järnvägsmuséets leverans

Statens järnvägars ritningssamling Maskinritningar

Statens järnvägars ritningssamling Rullande material

Statens järnvägars ritningssamling Stationsbyggnader

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med föregångare | Järnvägsavdelningen 1883–1948 | Huvudarkivet 1883–1967

Kartor över järnvägssträckningar, topografiska kartor, vägkartor, elektrifieringsritningar, spårplaner, broritningar, maskinritningar och ritningar till säkerhetsanordningar vid järnvägskorsningar. Åtskilliga ritningar utgör bilagor till skrivelser. Ritningar över lok, motorvagnar och vagnar är ordnade efter koncessionsnummer {J2BA}. Förteckningar finns i {J2BB}. Ritningar över standardiserade konstruktionsdelar finns i {J2C}.

Statens Vägverk Tekniska avdelningen, Huvudarkivet 1944–1996

Typritningar i {J7} med ritningar till järnvägar, spårvägar, tunnelbanor och privata industrispår 1968–1981. Ritningar över elektriska ledningskorsningar med enskilda järnvägar. Korrespondens angående tillståndsgivning. Nordmarks–Klarälvens järnvägar, Åmmebergs järnväg och flera andra enskilda järnvägsbolag {J8}.

SJ övertog stora mängder rullande materiel, och omlitterering av lok och vagnar skedde i och med att fordonen övergick till att vara SJ-fordon. Det var vanligt att en del maskindelar byggdes om, varvid ritningar framställdes. I sådana fall kan ritningar till de enskilda järnvägarnas rullande materiel eftersökas bland övriga SJ-fordon. Se till exempel:

Maskintekniska byrån (Mbr) 1861–1963

{D1A} med skrivelser rörande SJ:s rullande materiel. En del dokument innehåller information om vilka ombyggnadsritningar som använts för fordon från enskilda järnvägar.

Ritningsförteckningar, enskilda järnvägar

Information om ritningar till fordon från enskilda järnvägar finns i några fall genom ritningsförteckningar som härrör från enskilda järnvägar, från Norra Hälsinglands Järnväg (NHJ), Stockholm–Västerås–Bergslagens Järnvägar (SWB) och från Bergslagernas Järnvägar (BJ) (Maskinverkstaden i Åmål).

ELEKTRIFIERING AV ENSKILDA JÄRNVÄGAR

Såväl statliga som enskilda järnvägar började elektrifieras cirka år 1900. Elektriska byrån vid Kommerskollegium hade vid denna tid hand om elektrotekniska frågor i samband med enskilda järnvägar. Elektriska byrån gjorde från och med 1903 inspektioner av de elektriska anläggningarna. En normalspårig sträcka som tidigt elektrifierades var den privata Djursholmsbanan. Den öppnades för persontrafik 1895. I koncessionen, som hade beviljats tre år tidigare, var det fastslaget genom regeringsbeslut att linjen skulle elektrifieras. Den normalspåriga, ursprungligen smalspåriga (600 mm spårvidd), linjen Helsingborg–Råå–Ramlösa, även den privat, elektrifierades 1906. En

Nästa uppslag: En enskild järnväg som mycket tidigt elektrifierades var den smalspåriga Djursholmsbanan, här ett foto från 1902. Järnvägen elektrifierades år 1895. Till driften inköptes elmotorvagnar från ASEA i Västerås. ▸


DJURS HOLMS BANAN
37
DJURS HOLMS BANAN
37
DJURS


HOLMS BANAN
57
57

annan enskild smalspårig (891 mm spårvidd) järnväg som tidigt fick elektrisk drift var linjen mellan Klockrike och Borensberg, elektrifierad 1907.

För att få elektrifiera enskilda järnvägar krävdes koncession för högspänningsledning, förutom gängse koncession för inrättande av enskild järnväg. Koncessioner för elektrifiering av enskilda järnvägar söktes till att börja med hos Elektriska byrån vid Kommerskollegium, därefter hos Statens Industriverk (SIND). Ärendena handlades av Säkerhetssektionen inom Energibyrån i SIND. Bland koncessionerna som arkiverats inom SIND finns sådana som överförts från Kommerskollegium. Statens energiverk (STEV), 1983–1991, var i sin tur efterföljare till SIND.

ARKIV ▸ ELEKTRIFIERING AV ENSKILDA JÄRNVÄGAR

Elektrifieringen av enskilda järnvägar belyses i följande arkiv:

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med föregångare | Järnvägsavdelningen 1883–1967 | Huvudarkivet 1883–1967

Elektrifieringsritningar till Bergslagernas och Oxelösund–Flen–Västmanlands järnvägar respektive Skönsberg–Gångviken spårväg {J2D}.

Kommerskollegium | Elektriska byrån. Huvudarkivet 1903–1973

Banavdelningen (Ba) 1963–1988

Koncessionsärenden {F3}. Linjekoncession för korsning av järnväg med starkströmsledning.

Statens Industriverk Energibyrån 1973–1983

Järnvägs- och spårvägskoncessioner {F3}. Serien innehåller upphävda och nedlagda koncessioner. Koncessionshandlingar finns bevarade främst från tiden 1908–1938 men även från senare tid. En del koncessioner är överförda från Kommerskollegiet, Elektriska byrån.

Statens Energiverk (STEV) 1983–1991

Rörande elektriska olycksfall {F12A}. En del volymer rör olycksfall genom elektrisk ström vid järnvägar, bland annat vid kontaktledning (16 000 V).

Handlingar till järnvägs- och spårvägsdiarier ordnade efter elektriska anläggningars nummer {F15}.

BILAGOR

Arkiveringsprinciper och sökingångar

FÖR SÖKNING I JÄRNVÄGSARKIVEN ger förutom de digitala hjälpmedlen Riksarkivets beståndsöversikt (RBÖ) ett stöd. Merparten av SJ-arkiven har levererats till Riksarkivet efter utgivningen av RBÖ vilket gör att endast en begränsad mängd SJ-arkiv finns upptagna, främst arkiven från de enskilda järnvägar som togs över av staten. Även en del av kart- och ritningsbestånden finns upptagna. I RBÖ tas dessutom järnvägsarkiv upp som inte omfattas av SJ:s leveranser, däribland arkiven för Järnvägshypoteksfonden, Järnvägspensionsutredningen 1943, Järnvägsassuransföreningen och Järnvägsrådet.

En del av det material som har levererats från SJ har omförtecknats vid Riksarkivet, och arkiv från avdelningar som har bytt av varandra med bibehållen verksamhet har slagits ihop till större helheter. Detta gör att Riksarkivets arkivförteckningar skiljer sig från SJ:s ursprungliga. Arkivet efter en avdelning hos SJ kan existera som en del av ett större, kronologiskt och organisatoriskt sammanslaget arkiv som har en annan beteckning än den byrås arkiv man söker. Den som söker handlingar från Första trafikbyrån hänvisas till ett sammanslaget arkiv med namnet Drifttjänstbyrån, som innehåller fyra byråers arkiv. En annan komplikation är de namnkonflikter som har sin grund i att SJ har använt en och samma beteckning för olika byråer vid skilda tidpunkter. Generellt sett ställs användaren av arkiven inför frågan vilken byrå eller avdelning i vars arkiv en handling kan återfinnas. Med vetskap om vilka typer av ärenden som hanterades inom olika byråer underlättas sökningen efter handlingar.

Dokumenttyper i järnvägsarkiven

Såväl statliga som enskilda järnvägars arkiv strukturerades enligt Allmänna arkivschemat fram till cirka år 2010. Med utgångspunkt i detta schema klassificeras dokument i grupper med bokstavssigna:

A Protokoll
B Utgående handlingar
C Diarier
D Register och liggare

E Inkommande handlingar
F Ämnesordnade handlingar
G Räkenskaper

Genom diarierna (kategori C) registreras främst inkommande handlingar (kategori E), men även utgående (kategori B). Utgående skrivelser innehåller ofta ett myndighetsbeslut. Kategori F har efterhand spelat en allt viktigare roll. Arkivering inom F-serier har främst skett med inriktning på dokumentens innehåll. Dokumentation inom ett ämne som är centralt för en viss byrå kan ha samlats inom en F-serie. Ett exempel är Elektrotekniska byråns arkiv. En av F-serierna i detta arkiv har titeln Anläggande av vattenkraftverk vid Tarrkoski, Vakkokoski eller Porjus, medan en annan F-serie behandlar Årsredogörelser–elektrosektionerna. Handlingarna inom F-serierna fungerar som ett komplement till korrespondensserierna.

De dokument som särskilt karaktäriserar järnvägsarkiven är tekniska handlingar. De 20 000 PM som finns arkiverade inom Elektrotekniska byråns arkiv belyser de tekniska dokumentens betydelse. Inom Maskintekniska byråns arkiv finns en stor svit med huvudsakligen tekniska dokument. De flesta tekniska handlingarna finns emellertid bevarade i form av diarieförda handlingar med tekniska uppgifter om vagnar, växlar, signaler och andra konstruktioner. Faktauppgifter i form av sifferdata ger specificeringar av bland annat längd, vikt och material. Tabeller är vanliga. Förtryckta blanketter med för hand inskrivna data är också vanliga och har fungerat som statistiska underlag. Ytterligare en typ av tekniska dokument är avtal med offerter i samband med beställningar av järnvägsfordon.

En viktig kategori av dokument i myndighetsarkiv är ekonomisk redovisning i form av huvudböcker, inkomst- och utgiftsjournaler och kassaböcker. Den ekonomiska dokumentationen brukar vara omfattande i arkiven från de enskilda järnvägar som förstatligats. Byggandet av statsjärnvägarna efterlämnade mycket ekonomisk redovisning som bevarats i Stambanearkiven. Ekonomisk redovisning är också framträdande i arkivet för Kammarkontoret. I de flesta av de övriga SJ-byråernas arkiv finns däremot mindre mängder ekonomisk redovisning.

Personalhandlingar finns bevarade i arkiven efter bland annat Administrativa avdelningen, Kommersiella avdelningen, Reklamavdelningen och Drifttjänstbyråns organisationsavdelning. Inom arkivet för Stab Personal har stora mängder personalakter bevarats.

Ritningar är en framträdande handlingstyp inom järnvägsarkiven. En stor del av järnvägsritningarna förvaras inom separata ritningsarkiv. Ritningarna är kategoriserade efter statliga och enskilda järnvägslinjer, bangårdar, stationsbyggnader och andra järnvägsbyggnader, rullande materiel,

broar och bilvägar. En del ritningar förvaras i Maskintekniska byråns och andra byråers dokumentarkiv som bilagor till ärenden.

ÄMNESKATEGORISERING AV HANDLINGAR

Ofta är det inte ingivares namn, handlingarnas funktion i kontorsarbetet eller deras tidsbestämning som är av primärt intresse för den nutida arkivanvändaren utan dokumentens innehåll. Liksom för biblioteken spelade klassifikationssystem med ämnesord tidigt en viktig roll i järnvägsarkiven. SJ och större enskilda järnvägsbolag arkivlade stora mängder handlingar genom diarieföring, och i samband med detta tillämpades en detaljerad klassificering av dokumentens innehåll. Dessutom samlades dokumenten alltmer i akter, dossierer. Under 1900-talets sista decennium använde SJ uttrycket »handlingar ordnade efter dossiéplan«.

Från början av 1900-talet och fram till 1950-talet använde sig flera trafikbyråer, bland annat Godstrafikbyrån, Tredje trafikbyrån och Tidtabellsbyrån, av ett littereringssystem med en- eller tvåställiga bokstavskategorier. Några exempel är »Ag« (Gångtider), »Bb« (Ärenden rörande helgtrafiken) och »C« (Kungliga personers resor). En del diarier strukturerades enligt detta system. Persontrafikbyrån använde 1932–1952 en variant av trafikbyråernas diarieplan, med ett bokstavssystem som var dels en-, dels tvåställigt. Huvudkategorierna betecknades med versaler, underkategorierna med gemener:

D Militärtransporter (utom hemligstämplade ärenden)
E Tidtabellstryck med undavdelningar Ea, Tidtabeller för tjänstebruk och Eb, Tidtabeller för allmänheten.
G Tågtjänsten och tågfärjetjänsten med underavdelningen Ga, Allmänna ärenden och föreskrifter inkl. str 234 (Tff)/väntetider.
R Reseärenden med underavdelningar Ra, alla ärenden (med vissa undantag), Rb, skolungdom, scouter och föreningsungdom.
Tu Tidtabellsärenden–utlandstrafiken.

I Försvarsbyråns diarium användes i början av 1940-talet litterering av ärenden med hjälp av bokstavskombinationer som A, J, Tp, Ft, L. Från och med 1942 använde Drifttjänstbyrån ett eget dossiersystem, kallat specialupplägg, med klassifikation genom siffror. Till en början användes ett trettiotal klasser. Systemet utökades med åren och 1949 års version av specialupplägget omfattade mer än 40 klasser.

DECIMALKLASSIFIKATION

SJ och Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hörde till de myndigheter som gjorde bruk av detaljerade system byggda på klassificering av arkivhandlingars innehåll som ett komplement till diarieföringen. Den höga graden av detaljering har sin grund i att verksamheten kretsat kring tekniska företeelser som inrangeras i hierarkiska kategorier. Några exempel är ellok, banvallar, signaler, och lastbryggor. Även en stor mängd administrativa begrepp har tilldelats kategorier inom SJ:s innehållssystem. Några exempel på administrativa innehållstermer är kassakontroll, samaritkurser (kurser i första hjälpen), sektionsorder och telefonabonnemang. System för klassificering av arkivhandlingars innehåll användes däremot vanligtvis inte av de enskilda järnvägsbolagen som SJ övertog.

I arkivsammanhang användes decimalklassifikation enligt Dewey-systemet i Sverige långt innan det blev vanligt inom biblioteken. Speciellt för tekniska arkiv visade sig decimalklassifikation vara användbart. I järnvägstidskriften Statsbaneingenjören klassificerades artiklar med hjälp av decimaler redan i årgång 1943. På översta nivån i Dewey-systemet finns i grundfallet tio huvudklasser, vilka delas in i maximalt tio underklasser. Varje underklass innehåller i sin tur upp till tio underklasser. På den översta nivån ges på detta sätt upp till tio alternativ, 0,1,2,3,4,5,6,7,8,9. På den andra nivån ges upp till tio alternativ för varje alternativ på huvudnivån. På nästa undernivå sker ytterligare en uppdelning i upp till tio alternativ.

Även arkiven vid ett par av SJ:s byråer började tidigt använda sig av decimalklassifikation. Redan i början av 1900-talet hade Elektrotekniska byrån utarbetat ett alfanumeriskt system för klassificering av inkomna och upprättade handlingar. Systemet, som inte var ett decimalregister i egentlig mening, var i bruk 1908–1942. Samma byrå introducerade 1937 ett eget decimalregister som överlappade några år med det tidigare systemet. Systemet användes fram till 1952. En annan byrå som relativt tidigt använde sig av ett innehållssystem baserat på decimalklassifikation var Statistiska kontoret, som klassificerade skrivelser med hjälp av decimaler vid slutet av 1940-talet.

SAKGRUPPSREGISTER

Ett sakgruppsregister innebar en kognitiv karta för organisationen, en norm efter vilken all information i företaget lagrades. Revisioner gjordes för att förbättra sakgruppernas överensstämmelse med verksamheten, och för att göra en anpassning till förändrade arbetsuppgifter.

Ett sakgruppsregister byggt på decimalklassifikation för SJ:s hela organisation introducerades inom vissa byråer 1953, det år när Trafikbyrån bör-

jade använda decimalgrupper. Ett alfabetiskt register som stöd för sökning i detta sakgruppsregister distribuerades också. Organisationsavdelningen inom Drifttjänstbyrån hade huvudansvaret för detta register.

För flera byråer var det tillräckligt att ha tillgång till en del av den kompletta uppsättningen sakgrupper. Därför gjordes utdrag ur det gemensamma sakgruppsregistret. Det förekom också att enstaka byråer utarbetade helt egna sakgruppsregister. Elektrotekniska byrån använde sig av ett sakgruppsregister anpassat till verksamheten vid just den byrån.

Maskintekniska byrån gick över till denna typ av register i och med årsskiftet 1957/1958. Övergången till sakgrupper märks i diariet, där saknummer vid en viss tidpunkt börjar kopplas till de nya ärendena. Decimalsystemet förändrades med tiden i och med att det kom ut i nya upplagor. De viktigaste versionerna av det gemensamma decimalregistret är:

Sakgruppssystem 1954 (från och med 1954-11-01)
Detta var den första versionen av det gemensamma sakgruppsregistret. Utgivare var Organisationsavdelningen inom Drifttjänstbyrån.

Sakgruppssystem 1955 (från och med 1955-05-01)
Den första ändringen av sakgruppsregistret som gjordes centralt inom SJ. Ett exempel: i Trafikbyråns diarium från 1958 finns ärendet »Bristande uppvärmning av sovvagnar till Sverige«. Detta ärende har av SJ:s tjänstemän klassificerats som sakgrupp 4270, vilket enligt sakgruppsregistret står för »Uppvärmningsanordningar, värmeledningsslangar, värmekablar, märkn.«

Sakgruppssystem 1959 (från och med 1959-12-04)
Utgick från 1954 års version. Framställt av Drifttjänstbyrån. Troligtvis har inget nytt alfabetiskt register till sakgruppssystemet framställts vid denna tidpunkt, utan registret från 1954 användes fortfarande. Sakgruppssystemet var redan i denna version mycket omfattande. Den översta nivån innefattade nio huvudgrupper (kategori 0 användes inte). Varje huvudgrupp motsvaras av en decimal.

1 Allmänna ärenden
2 Personalärenden
3 Bantjänst jämte tillhörande konstruktions- och anläggningsärenden
4 Maskin- och tågfärjetjänst jämte tillhörande konstruktions- och anläggningsärenden
5 Elektro-, signal- och telefontjänst jämte tillhörande konstruktions- och anläggningsärenden

6 Trafiktjänst jämte tidtabells-, taxe- och försvarsärenden
7 Förrådstjänst
8 Verkstadstjänst
9 Biltrafiktjänst

Inom exempelvis sakgrupp 3, Bantjänst, finns ett stort antal underkategorier. På nivån med två decimaler finns följande nio kategorier (kategori 39 användes inte).

30 Allmänna ärenden
31 Husbyggnader, nybyggnader, moderniseringar och reparationer m.m.
32 Markfrågor m.m.
33 Banan
34 Stationer, håll- och lastplatser m.m.
35 Upphandlingar och entreprenader, tillverkningar
36 Medgivna rättigheter
37 Hyresverksamheten
38 Förslag till nya byggnader och anläggningar, i den mån hithörande ärenden icke kunna inordnas under annan rubrik.

Ett exempel med fyra decimaler är 3522 »Makadamtillverkning«, en underkategori till 352 »SJ egna tillverkningar« som i sin tur är underkategori till 35 »Upphandlingar och entreprenader, tillverkningar«.

Sakgruppssystem 1962 (från och med 1962-01-01)
En ändring av sakgruppsregistret gjordes centralt av SJ 1962. Kanslibyrån ombesörjde detta ändringstryck.

Sakgruppssystem 1962

1 Allmänna ärenden
2 Personalärenden
3 Bantjänst jämte tillhörande konstruktions- och anläggningsärenden
4 Maskin- och tågfärjetjänst jämte tillhörande konstruktions- och anläggningsärenden
5 Elektro-, signal- och telefontjänst jämte tillhörande konstruktions- och anläggningsärenden.
6 Trafiktjänst, försvarsärenden samt sjöfart
7 Förrådstjänst

8 Verkstadstjänst
9 Biltrafiktjänst

Sakgruppssystem 1970 (från och med 1970-01-01)
SJH 001.3, utgåva 1.

Utgivare för 1970 års sakgruppssystem var sakredaktionen vid Administrativa avdelningen. Under 1960-talet fanns en strävan att åstadkomma ett mer adekvat sakgruppsregister som dessutom var mindre känsligt för organisatoriska förändringar. Detta åstadkom man genom att grunda registret på verksamhetens uppdelning i funktioner. Resultatet var ett system med anpassning till de företagsekonomiska principer som hade formulerats i 1963 års trafikpolitiska beslut. Det fanns ett alfabetiskt hjälpregister för att söka efter tillämpliga sakgruppsnummer.

Sakgruppssystem 1970
0 Organisation och allmän administration
1 Ekonomi
2 Personal
3 Objektförvaltning
4 Maskinteknik
5 Ban-/ elteknik och elkraftförsörjning
6 Drift
7 Material/ externa tjänster
8 Transportförsäljning
9 Övrigt

Fler ärenden skulle kunna förvaras och sökas enbart på ämne. Även gallringen skulle underlättas genom ett mer genomtänkt sakgruppssystem.

Sakgruppssystem 1971:1 (från och med 1971-01-01)
SJH 001.3, utgåva 2.

Sakgruppssystem 1971:2
SJH 001.3, utgåva 2, ändringstryck 1.

Sakgruppssystem 1978 (från och med 1978-01-01)
SJH 001.3, utgåva 3.

Sakgruppssystem 1979 (från och med 1979-01-01)–Allmänt index
SJH 001.3, utgåva 3, ändringstryck 1.

Den centrala versionen av sakgruppsregistret från 1979 kallades för »Allmänt index för ämnesrubriker avseende sakgruppsnummer vid SJ centralförvaltning«. Upp till sju decimaler användes, som i sakgrupp 8200321 »Studeranderabatter, ungdomsrabatter«.

Sakgruppssystem 1979

0 Organisation och allmän administration
1 Ekonomi
2 Personal
3 Objektförvaltning
4 Maskinteknik
5 Ban-/ elteknik, elkraftförsörjning
6 Trafik/ transport
7 Material/ externa tjänster
8 Transportförsäljning
9 Övrigt

Något nytt sakgruppsregister infördes inte vid den genomgripande omorganisationen 1982, utan Sakgruppssystem 1979 var giltigt såväl före som efter detta år.

Sakgruppssystem 1989 (från och med 1989-01-01)
SJF 004, utgåva 1.

Detta sakgruppssystem har ungefär samma huvudkategorier som Sakgruppssystem 1979, men skiljer sig på detaljnivå. Systemet benämndes »Diarie- och dossierplan«–från och med 1989 talade man inom SJ om »dossier« hellre än om »sakgrupp«. (I ÄHS, det diarieföringssystem som introducerades ett tiotal år senare, användes termen »sakord« på det konventionella sättet som bestämning av ett ärendes ämne.)

I samband med gallringsutredningen 1983 utreddes en revidering av det då använda sakgruppsregistret. De rent numeriska principerna från »Allmänt index« behölls, men med en begränsning av antal decimaler till fyra. Dossiernumren bestod av två grupper med två siffror i varje och ansågs räcka till innehållsbestämning av en stor del av verksamheten inom SJ. Sakgruppsregistret fick en förstärkt företagsekonomisk orientering som var anpassad till dokumenthanteringen innan bolagiseringen av SJ.

Sakgruppssystem 1989

Huvudgrupp
0 Organisation och allmän administration
1 Ekonomi
2 Personal
3 Objektförvaltning
4 Maskinteknik
5 Ban-, el-, signal-, tele-, bygg- och anläggningsteknik
6 Trafik/ transport
7 Material/ externa tjänster
8 Marknadsföring och försäljning
9 Vakant

Sakgruppssystem 1999 (från och med 1999-03-01)
SJF 002. »Dossiéplan.«

De flesta kategorierna på den högsta nivån stämmer överens med SJF 004, men på detaljnivå finns stora skiljaktigheter. Tillämpningstiden blev kort, mindre än två år. Det har således funnits flera versioner av det allmänna sakgruppsregistret där huvudkategorierna har varit övervägande konstanta, men där ändå många detaljer skiljer sig åt mellan olika utgåvor och ändringstryck.

DIARIER – IDENTIFIERING AV HANDLINGAR MED DATERING OCH LÖPNUMMER

Det är vanligt att dokument förses med identitetsnummer. Under 1800-talet var det praxis att varje ny upprättad eller inkommen handling tilldelades ett diarienummer med vilket dokumentet kunde identifieras. Mot slutet av 1800-talet blev det allt vanligare att flera dokument i ett visst ärende behandlades som en helhet och tilldelades ett gemensamt diarienummer. I båda fallen utgör diarienumret dokumentets eller dokumentens identitetsnummer. Även om huvudregeln var att dokument skulle förses med diarienummer finns det undantag. Ett sådant är ritningar. För att identifiera ritningar använde ofta SJ en numrering som korresponderar med ritningsförteckningar.

Nästa uppslag: Diarium från 1919 med flera skrivelser inom ett och samma ärende. ►

Statens järnvägar. **Januari**

40		—		Ang. tvistning för aktmästaren K. Öhlin att fjuttgöra i I dist. tet.
41		—		Ang. från L. J. trafikinspektören gen framställd klagomål om vårdslös behandling av det begravningsgods.
42	10	II Dsf.	7/1	Insf. av anvisad från kontrollör Nicklund om fjuttdygnsbet för vårdgodsmanneuppdrag (förlorad under tiden.)
43		Haglund, C. E. utfr. 2264, Hörde (tim i hus för utbildning av tel. only etc. i Hörtfjant)	7/1	kontrollen att få mätaren i vara ämnen.
44		II Dsf.	7/1	insf. av anvisad från kontrollör 3525 Andersson om fjuttdygnsbet för studier under tiden 2/1 - 6/1 (avtryckt)
45		Karlsson, C. A., e.o. utk. 8815, Skövde	9/1	beim ina ej anställd befordrad till ordinarie expeditionsbiträde (skrivit i fjuttdygn)
46		Nilsson, J. A. 8289 från UTBALLRAD bm. 100 ute Nils. enl. A. R., bm. 105, Perlinge	8/1	bevid inn ej ännu befordrad till tjänstgöring ännu år.
47		Hjelm, C. G., kk., Kristinehamn	27/12	anhållan om förlängd fjuttdygnsbet mätt 1/6. 1919 för resa till Stockholm.
48	11	Johansson, Korporal nr. 62, Malmö	9/1	anvisad om anställning som postmästare.
49		Norberg, C. A. utk. Kristinehamn	4/1	om förflyttning till någon av tågordens byrån i Stockholm

1919

Form. nr 71 B.

9/1 Skrivr. till I DS.		9 jan.
10/1 Skrivr. till I–V DS.		10 jan.
15/1 Örsf. med p. m. till Kbfjs.		15 jan. III
21/1 Rem. Utsk. 29/1 Skrivr. till II DS.	24/1 Åter med yttrande, 24/1.	29 jan. 1919. II
		Örsf. Kbfjs.
21/1 Rem. III DS. c/s påminnelse	7/4 Remitt återk.	Örsf. Kbfjs.
21/1 Rem. IV DS. 27/1 Skrivr. till IV DS.	22/1 Remitt återk.	27 jan. II
		Örsf. Kbfjs.
		Örsf. Kbfjs.
12/1 Rem. Bre. Dec. II. 20/1 Skrivr. till II DS.		20 jan. III

Skrivelsediarier – diarier med separata anteckningar om inkommande och utgående ärenden

I SJ:s arkiv liksom i de flesta andra myndighetsarkiv förvarades material som var centralt för verksamheten dels inom serier med inkommande, dels inom serier med utgående handlingar. För sådana korrespondensserier är diarierna sökmedel av avgörande betydelse. En typ av diarium som användes speciellt under 1800-talet bygger på principen att varje skrivelse som mottas av myndigheten antecknas som en ny numrerad post bland inkommande ärenden och att varje utgående skrivelse antecknas på ett annat ställe i samma bok som en ny numrerad post bland utgående ärenden. Man kunde alternativt använda sig av separata böcker för inkommande och utgående ärenden. Ett exempel finns i arkivet för Bantekniska byrån/ Banavdelningen. Diariet från de tidigaste åren tar upp dels inkommande, dels utgående ärenden. De rubriker som används i diariets dubbelsidiga uppslag för såväl avdelningen »Inkomna skrifvelser« som för »Utgångna skrifvelser« är »N:o« [nummer], »Dato« [datum], »Angående«, »Från«, »Ort«. Utgående skrivelser som tas upp i diariet finns i {B3}, inkomna skrivelser i {E1}.

Ärendediarier – diarier med samlingsärenden

Under senare delen av 1800-talet blev det allt vanligare att man samlade ihop ärenden genom att göra anteckningar i flera kolumner på samma rad i diariet med hänvisningar till olika dokument. Ett exempel från 1870-talet finns i Driftbyråns arkiv. Varje post i diariet tar upp ett huvuddokument, det dokument som har den tidigaste dateringen. En inkommande skrivelse, mer sällan en utgående, genererar svarsskrivelser som i sin tur genererar ytterligare inkommande eller utgående skrivelser. Den gemensamma nämnaren för alla åtgärder i ärendet är den skrivelse som först togs emot eller upprättades av myndigheten. En rad i ett sådant diarium kan således ta upp en eller flera skrivelser i ett och samma ärende. Det förekommer att de enskilda dokumenten på samma rad i diariet har tilldelats olika diarienummer och arkiverats vart och ett för sig. Det vanliga är dock att samtliga dokument hör till ett och samma diarienummer, vilket skrivs till vänster på uppslaget i diarieboken. En typisk gång i många ärenden är att efter en initierande inkommen skrivelse remitteras ärendet till olika instanser och en beslutsskrivelse avslutar ärendet. I många diarier antecknas myndighetens beslutsskrivelse i kolumnen längst till höger.

Ett ärende kan omfatta så mycket som tusentals skrivelser. I diariet för Maskintekniska byrån år 1957 sträcker sig ett ärende med diarienummer 425 över 400 sidor {C1A:103}. Varje sida rymmer anteckningar om upp till ett tiotal in- och utgående skrivelser. Ärendet har benämningen »Elek-



Två exempel från diariet till Trafikbyråns arkiv. Det ena ärendet (angående hantering av akvariefiskar) har initierats av en utgående skrivelse och det andra ärendet (angående en tågurspårning) har initierats av en inkommande skrivelse. Ärendena har ämneskategoriserats med sakgruppsnummer vars innebörd ges av Sakgruppssystem 1959: 6238 = Godsbehandling; 6221 = Godstransportföreskrifter; 185 = Olyckshändelser och missöden samt tillbud till dylika; 1998 = Goodwillverksamhet, information även till tjänst för privat verksamhet, serviceärenden.

triska rälsbussar normalspår kortkopplade Yoa2«. Handlingarna till detta finns i flera volymer {E1:201–203}. Det finns skrivelser från och till Asea, rälsbusstillverkaren Hilding Carlsson och många andra motparter daterade 17 januari 1957–30 december 1963. Skrivelserna tar upp ämnen i samband med rälsbussar med littera Yoa2, bland annat »Demonstration av Yoa2-tågsätt 28/11 -59«, »Svenska Handelsbanken sv [svar] å 3.10.60 Garantierna nr 17/3/0.«, 1961-03-13 Inkommande: »Skånska Ättiksfabriken. bil [bilaga]: utfallsprov på serveringsbord med karta«, 1961-03-21: »Sv [Svar] å 1/3.61. Uppg. [Uppgifter] å hjuldimensioner på Yoa2 nr 109. Vid

provkörn[ing] förmärktes inga oljud och fanns ingen märkbar temp-skillnad mln [mellan] drivaxlarna i A- och B-boggin.« I diariet ges hänvisningar med diarienummer till besläktade ärenden. Utgående skrivelser brukar återfinnas i B-serier, medan inkommande skrivelser återfinns inom E-serier. En illustration ges av följande två diariekort från Trafikbyrån. Ärende Dnr 10413 initieras av en utgående skrivelse, expedierad 2 februari 1961 (anteckningen »2.2« under rubriken »Exp d«) {B1:547}. Ärende Dnr 10414 initieras däremot av en inkommande skrivelse med datering 1 februari 1961 (anteckningen »1.2« under rubriken »Ink d«) {E1:439}.

En variant av diarieföring av flera handlingar under ett och samma diarienummer är dossierläggning. Aktomslag eller mappar används för att fysiskt samla dokumenten, och på mappen skrivs diarienummer och eventuell dossiergrupp. Denna typ av arkivering förekom allmänt hos SJ under den senare delen av 1900-talet, men exempel finns från början av 1930-talet i arkivet efter Bantekniska byrån och Banavdelningen. Skrivelserna inom ett och samma ärende kan dessutom vara ordnade med hjälp av löpnummer. Den första skrivelsen får nummer 1. Löpnumren räknas dock vanligtvis inte in i diarienumret, utan skrivelserna inordnas under ett och samma diarienummer.

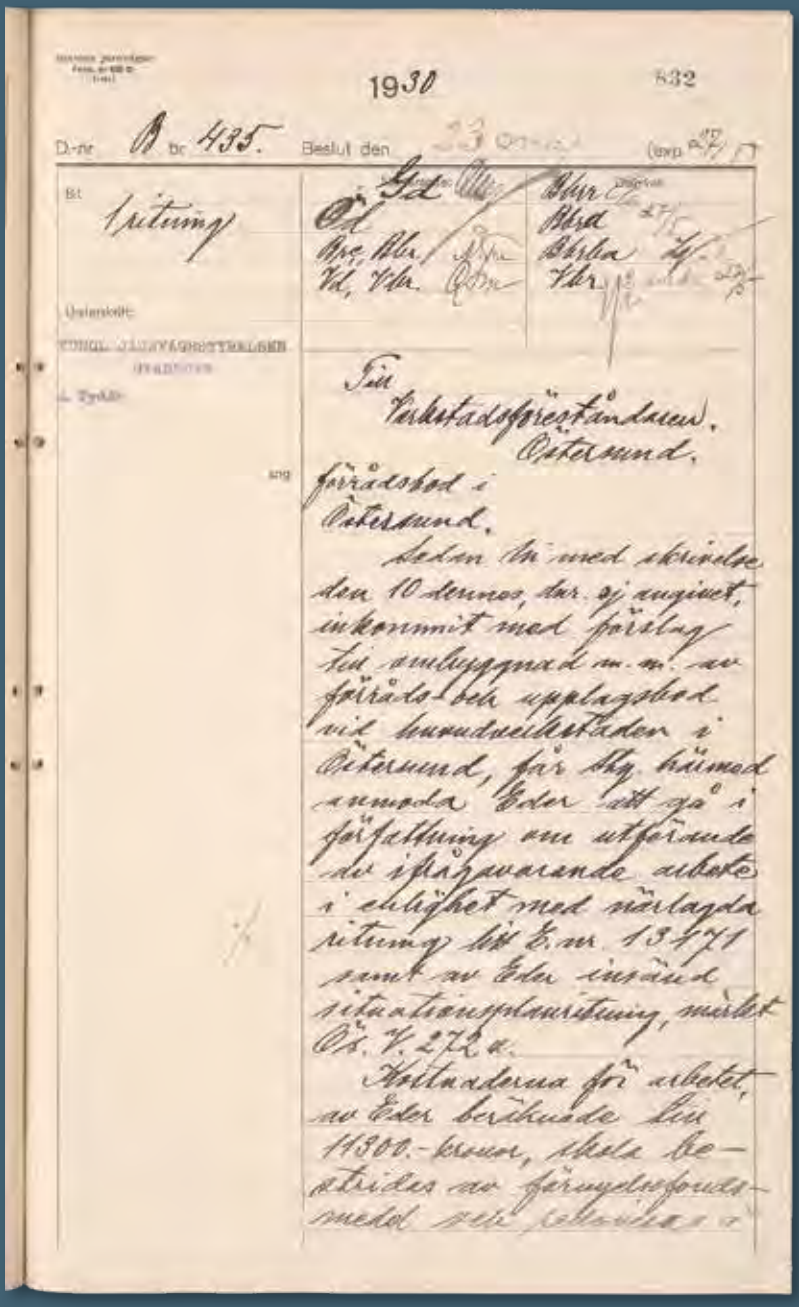
DATORBASERAT ÄRENDEHANTERINGSSYSTEM

År 1998 övergick SJ:s centralförvaltning till ett nytt ärendehanteringssystem, ÄHS. Ärenden diarieförde s i kronologisk ordning och ämnesbestämdes med hjälp av sakord. Det sakordsregister som användes var till att börja med Sakgruppssystem 1989 och därefter Sakgruppssystem 1999.

De datautskrifter som finns till huvuddiariet för SJ:s avdelningar skiljer sig åt. Som regel finns en utskrift där de diarieförda ärendena listas efter diarienummer. I dessa listor klassificeras ärenden med sakgrupper, men alla avdelningar använde inte sakgrupper. Sakgruppsregister finns antingen som en lista av sakgrupper ordnade efter sakgruppsnummer eller som registerkort. Registerkort ordnade alfabetiskt efter ärendemening användes bland annat inom Affärsområde avtalstrafik, en enhet inom Persontrafikavdelningen.

KONCEPT OCH REGISTRATUR

I ett arkiv kan en skrivelse ha sparats både som koncept och som kopia av ett färdigt brev. Ett koncept är ett utkast eller en kopia av ett utkast, ej nödvändigtvis en slutgiltig version, av en viktigare utgående skrivelse i ett ärende. Konceptet kan finnas nedtecknat på en blankett med olika förtryckta kategorier, diarienummer, datum för beslut, och med brevet i slutlig version eller som skiss.



1930 832

D:nr B bc 435. Beslut den 23 Oktober (exp 27/5)

Bil 1 ritning

Till Verkstadsföreståndaren, Östersund.

ang förrådsbod i Östersund.

Sedan Ni med skrivelse den 10 dennes, dar. sj. angående, inkommit med förslag till ombyggnad m. m. av förrådsbod vid huvudverkstaden i Östersund, får Kgl. Maj:t härmed anmoda Eder att gå i författning om utförande av ifrågavarande arbete i enlighet med närlagda ritning litt. E. nr. 13471 samt av Eder ingående situationsplanritning, märkt Ös. V. 272 a.

Kostnaderna för arbetet, av Eder beräknade till 11300.- kronor, skola bestridas av förnyelsefonds-medel vid [illegible]

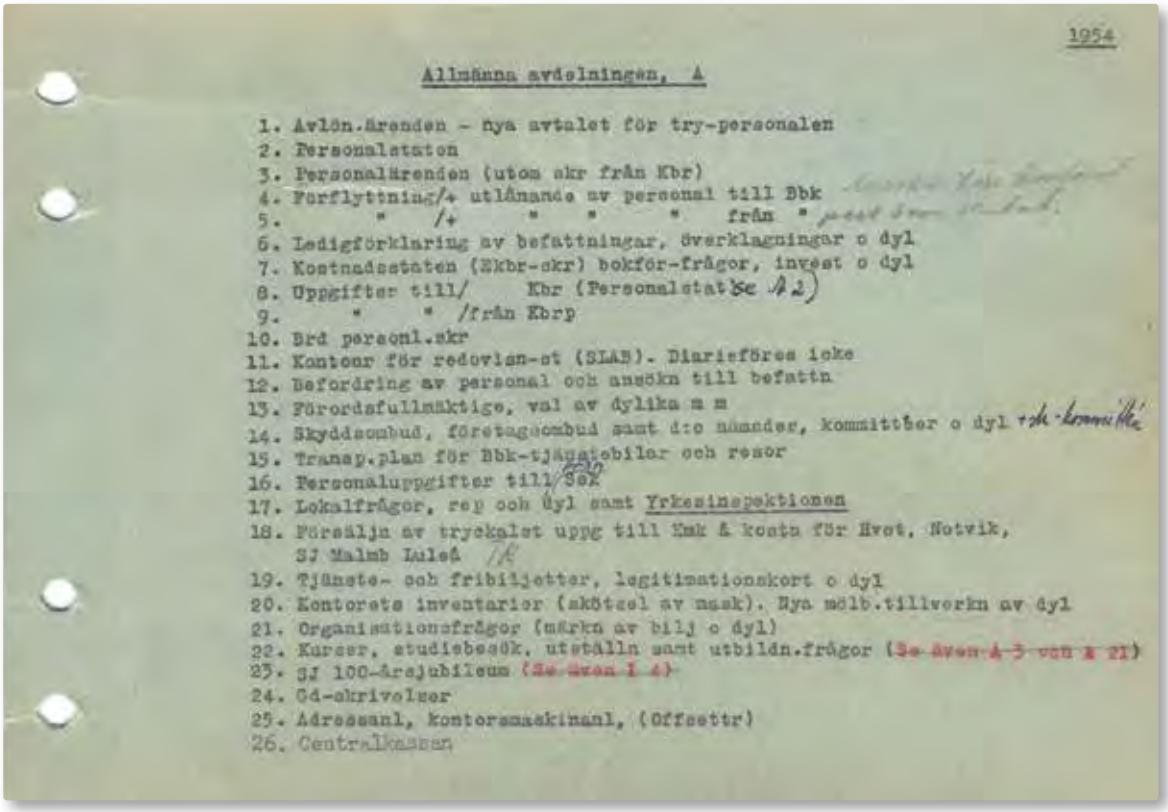
I ett diarium har man vanligtvis registrerat tid och andra data för ett ivägskickat brev. Men även de utgående handlingarna som sådana har ansetts behöva bevaras, en säkerhet ifall tvister skulle uppstå. Juridiska skäl motiverade redan i järnvägarnas barndom arkivering av avskrifter av brev. Registratur innebär en samling kopior av utgående brev. Registraturet är kronologiskt uppbyggt med skrivelser ordnade efter datum för expediering. En avskrift sparas av viktigare utgående brev, främst de brev som utgör ett beslut eller en åtgärd från myndighetens sida. Avskrifterna innehåller ofta korrigeringar i form av tillägg och strykningar. Ibland sparades mer än ett utgående brev per ärende. Avskrivna brev arkiverades i serier med B-signum. Ett exempel är serien med registratur i Trafikbyråns arkiv. Här finns närmare 600 volymer med avskrifter av utgående brev. För varje sida i registraturet ges uppgifter om bland annat byrå, år, diarienummer, beslutsdag och registreringsnummer. Innehållet i skrivelsen ifråga står antingen antecknat med handskrift eller är ett återgivet tryck (cirkulär eller liknande).

SÖKREGISTER TILL DIARIERNA

Det existerar stora mängder sökregister till järnvägsmyndigheternas diarier. De flesta söksystemen bygger på alfabetisk sökning eller sökning på sifferkoder. Dokumenten kan ha sorterats enligt något innehållssystem såsom de innehållsförteckningar som finns inbundna i vissa diarieböcker. Ett exempel är diariet i arkivet för Biljett- och blankettkontoret. En kategorisering av diarieförda ärenden följer inte något generellt ämnessystem för SJ, utan har tillkommit för Biljett- och blankettkontorets behov.

De ämnesregister som hör samman med diarierna kan vara av stort värde för den som söker i SJ-arkiven. En vanlig typ av sökregister utgörs av kartotekskort som har arkiverats i buntar (ursprungligen i kortlådor) eller i pärmar. På ett kort finns uppgifter om ett ärende. Sökregistren är alfabetiskt ordnade efter sak, person eller ort. Sådana register finns inom flera SJ-arkiv. Med utgångspunkt i ett sökord i registret kan man gå vidare till diariet för att specificera vilket ärendet är.

I järnvägsarkiven finns även en mindre ofta förekommande typ av sakregister där varje kort tar upp ett eller flera ärenden i samma ämne. Ämnet står skrivet upptill på kortet medan de ärenden som behandlar ämnet tas upp längre ned. Som exempel kan nämnas arkivet efter Bantekniska byrån och Banavdelningen. I {C2B} finns registerkort som har sorterats in i enlighet med det ämne som är antecknat upptill på kortet. Med hjälp av diarienumret kan man gå vidare till de inkomna handlingarna {E2} för att ta fram en efterfrågad mapp med handlingar.



1954

Allmänna avdelningen, A

1. Avlön.ärenden - nya avtalet för try-personalen
2. Personalstaten
3. Personalärenden (utom skr från Kbr)
4. Förflyttning/+ utlånande av personal till Bbk
5. " /+ " " " från "
6. Ledigförklaring av befattningar, överklagningar o dyl
7. Kostnadsstaten (Ekbr-skr) bokför-frågor, invest o dyl
8. Uppgifter till/ Kbr (Personalstatse A 2)
9. " " /från Kbrp
10. Brd personl.skr
11. Kontoor för redovisn-st (SLAB). Diarieföres icke
12. Befordring av personal och ansökn till befattn
13. Förordsfullmäktige, val av dylika m m
14. Skyddsombud, företagsombud samt dto nämnder, kommittéer o dyl
15. Transp.plan för Bbk-tjänstebilar och resor
16. Personaluppgifter till/ Sex
17. Lokalfrågor, rep och dyl samt Yrkesinspektionen
18. Försälja av tryckalst uppg till Kmk & konto för Hvot, Notvik, SJ Malmb Luleå /A
19. Tjänste- och fribiljetter, legitimationskort o dyl
20. Kontorets inventarier (skötsel av maskin). Nya möbl.tillverkn av dyl
21. Organisationsfrågor (märkn av bilj o dyl)
22. Kurser, studiebesök, utställn samt utbildn.frågor (Se även A 3 och A 21)
23. SJ 100-årsjubileum (Se även I 4)
24. Cd-skrivelser
25. Adressanl, kontorsmaskinanl, (Offsettr)
26. Centralkassan

Kategoriförteckning för registrering i Biljett- och blankettkontorets diarium 1954. Biljett- och blankettkontoret {C1A:6}.

SAKREGISTER TILL DIARIER

Med »sak« förstås här ämne i allmän mening. Det ämne som anges återger handläggarens subjektiva karaktärisering av ärendet. Med hjälp av Drifttjänstbyråns sakregister {C1BD} från senare delen av 1950-talet kan sökning göras alfabetiskt på ämne. Under fliken »F« återfinns exempelvis ett ärende med innehållet »Filtar« (alternativa sakord ges: »Sjukbårar« och »Tågattiralj«).

NAMNREGISTER TILL DIARIER

Namnregistren har som söknycklar efternamn, namn på företag eller namn på speciella företeelser såsom »Operation Dagsverke«. Även namn på orter kan förekomma. Namn kan i speciella fall också innebära detsamma som ämne. Ett exempel är Namnregister till Drifttjänstbyråns diarium år

1954 {C1BF}. Sökning sker alfabetiskt på efternamn. Under »A« finns ett ärende med diarienummer 70250. Namnet är »Alm, G W«, sak är »Hyresverksamheten« och sakgrupp är 3711 vilket står för »Fastställande av hyror för bostäder«.

ORTREGISTER TILL DIARIER

En mindre vanlig typ av register inom järnvägsarkiven är ortregister, där sökning görs geografiskt. Exempel på sökord ur Drifttjänstbyråns diarium är »Stockholm N«, »Trollhättan«, »Ådalsliden«.

SAKGRUPPSREGISTER TILL DIARIER

I samband med introduktionen av sakgrupper inom SJ vid 1950-talets början blev sökverktygen mer omfattande. Drifttjänstbyrån införde sakgrupper 1954. För detta år finns ett sakgruppsregister för sökning i diariet. Genom kortregister är det möjligt att söka i huvuddiariet med utgångspunkt i saknummer. Först kommer sakgrupp »10«, följt av »101«, »102«, »1021«, »10211«, »10212«... Ett exempel är kortregistrets flik »10213«. Sifferföljden står för »Banmästaravdelningar och banvaktssträckor« och återfinns på registerkort med ärenden rörande banbevakning.

Bevarade och utgallrade dokument

SJ:s byråer avlägsnade vid återkommande tillfällen handlingar i ärenden som befanns vara mindre viktiga. Riksarkivets föreskrifter reglerade vad som fick gallras och inte. Genom åren har mycket arkivmaterial gallrats av SJ Centralarkiv, som bara delvis har följt Riksarkivets föreskrifter. Gallring har för SJ-arkivens del inneburit:

- att en pappershandling i ett ärende har förstörts och inte kan återskapas i och med att inga spår efter handlingen finns kvar.
- att en pappershandling i ett ärende har förstörts och inte kan återskapas, men att kortfattad information finns kvar om handlingen i form av anteckningar i ett diarium eller annat register.
- att en pappershandling i ett ärende har förstörts, men att handlingen dessförinnan har kopierats över till mikrofilm.
- att en pappershandling i ett ärende har bevarats, och att handlingen har kopierats över till mikrofilm. Handlingen har därmed bevarats i minst två exemplar.

GALLRING VID JÄRNVÄGSAVDELNINGEN

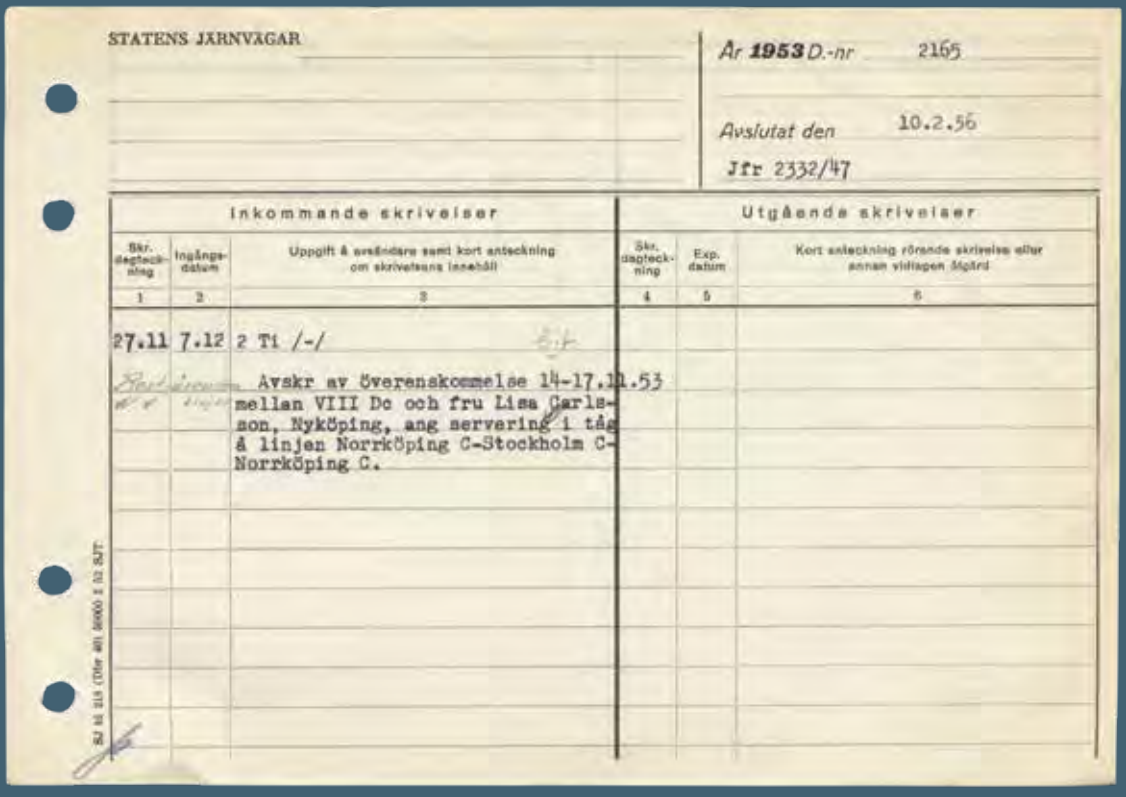
Järnvägsavdelningen vid Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gallrade regelmässigt åtskilliga järnvägshandlingar, bland annat vagnkort, uppgifter om drivfordon, månadsrapporter för motorvagnar som erhållit statsbidrag, kvartalsrapporter om olyckor vid järnvägsövergångar, styrelseberättelser från enskilda järnvägar, ritningar på rullande materiel och ritningar över kraftledningar.

UTGALLRADE HANDLINGAR 1965

År 1965 genomförde SJ en gallring, varvid en stor del av centralarkivet förstördes. Som stöd tjänade ett av Riksarkivets gallringsbeslut. Beslutet fick bara tillämpas på handlingar från 1954 och framåt. I Elektrotekniska byråns arkiv är ett stort antal diarieförda handlingar utgallrade, vilket har markerats på diariekorten genom stämpel. I arkivet för Kungl. styrelsen över statens järnvägstrafik finns bara ett fåtal diarieförda ärenden bevarade, till följd av gallringen 1965. Inom Maskintekniska byråns arkiv har stora mängder tekniska dokument gått förlorade genom avsiktlig gallring. Även i arkivet efter Drifttjänstbyrån har åtskilliga handlingar gått förlorade genom samma förfarande. För ärendena med diarienummer 2001–2010 i diariet för år 1953 har bara ärendet med diarienummer 2005 bevarats. Dokumenten till så många som nio av tio diarieförda ärenden har i detta fall således förstörts och kan inte återfinnas.

UTGALLRADE HANDLINGAR 1963–1982

För de flesta av SJ:s verksamhetsgrenar har dokumentation efterlämnats på olika sätt beroende av om skrivelserna har skapats under något år före 1963, under något av åren 1963 till 1982, eller 1983 och senare. Detta har ett samband med resultatet av SJ:s gallringsutredning 1983. Till skillnad mot den mycket omfattande förstörelse av dokument som skedde 1965 var denna gång inte avsikten att information skulle förstöras. Utredningen utfördes på uppdrag av Ekonomi- och planeringsavdelningen vid SJ och av Riksarkivet. Huvudsyftet var att minska arkivbeståndet genom att avlägsna pappersdokument som hade arkivlagts av SJ:s centralförvaltning 1963–1982. Andra syften var att utarbeta nya och bättre arbetsrutiner vid diarieföring och att bilda underlag för framtida arkivplaner. SJ var det första statliga verk som överförde sitt handlingsarkiv till mikrofilm. Tre miljoner sidor filmades. Förutom dokumenten som ingick i ett ärende filmades ärendekortet (diariekortet). Filmerna arkiverades därefter och en stor del av de filmade pappershandlingarna förstördes.



STATENS JÄRNVÄGAR

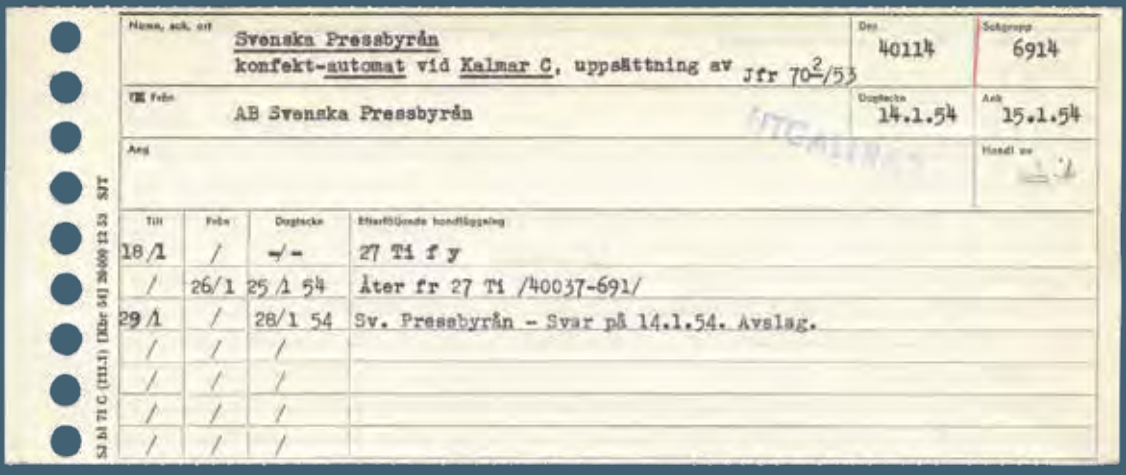
År 1953 D.-nr 2165

Avslutat den 10.2.56

Jfr 2332/47

Inkommande skrivelser			Utgående skrivelser		
Skr. dagteckning	Ingångs-datum	Uppgift å avsändare samt kort anteckning om skrivelsens innehåll	Skr. dagteckning	Exp. datum	Kort anteckning rörande skrivelse eller annan vidtagen åtgärd
1	2	3	4	5	6
27.11	7.12	2 Ti /-/ Avskr av överenskommelse 14-17.11.53 mellan VIII Dc och fru Lisa Carlsson, Nyköping, ang servering i tåg å linjen Norrköping C-Stockholm C-Norrköping C.			

SJ Bl 213 (Dfnr 401 50000) 5 52 SJT



Namn, ack. ort: Svenska Pressbyrån
konfekt-automat vid Kalmar C, uppsättning av Jfr 70-2/53

Dnr 40114 | Schgrupp 6914

Till / Från: AB Svenska Pressbyrån

Dagtecka 14.1.54 | Ank 15.1.54

Ang

Handl av

Till	Från	Dagtecka	Efterföljande handläggning
18/1	/	-/-	27 Ti f y
/	26/1	25/1 54	Åter fr 27 Ti /40037-691/
29/1	/	28/1 54	Sv. Pressbyrån - Svar på 14.1.54. Avslag.
/	/	/	
/	/	/	
/	/	/	
/	/	/	

SJ Bl 71 C (111:1) [Dfnr 541] 20000 12 53 SJT

Diariekort dels från år 1953 (innan sakgrupper införts vid Drifttjänstbyrån), dels från år 1954 (efter att sakgrupper införts; sakgruppsnumret 6914 står för kategorin »Auto mater« enligt SJ:s sakgruppssystem vid denna tid).

En viktig princip vid sökning efter dokument från den aktuella tiden är att informationen dels kan finnas bevarad i pappersform, dels som avfotograferad kopia (16 mm mikrofilm). Om man söker efter ett dokument och detta inte finns sparat i en filmad version, kan det ändå finnas bevarat som pappersdokument. För tiden 1963–1982 är Banavdelningens och flera andra avdelningars ämnesordnade handlingar arkiverade på följande sätt: filmkopior av pappershandlingar förvaras i {F1A} och ämnesordnade handlingar förvaras i {F1B}.

Ett register över mikrofilmade handlingar finns i förteckningen till Administrativa avdelningens allmänna del. Filmerna är numrerade. Vid sökning efter filmer spelar sakgruppsnummer stor roll. Det kan vara lämpligt att först gå till diarierna, där uppgifter finns om organisationsenhet, sakgrupp och diarienummer. Ärendets sakgruppsnummer behövs för att kunna hitta de filmade dokumenten i ärendet. För bland annat PR-sektionens filmer baseras istället sökningen på diarienummer.

Vad gäller arkivet för Juridiska avdelningen/ enheten finns skadeståndsakter bevarade både i pappersform och som mikrofilm. Pappersakten kan innehålla foton och annan dokumentation som inte finns avfotograferad i den filmade versionen. Diarierna i detta arkiv är upprättade distriktsvis. Om exempelvis en järnvägsolycka har skett i en ort i Göteborgstrakten, så kan ärendet sökas i diarier från Göteborgsdistriktet {C4A}. Dokumenten på papper för olyckan bör kunna återfinnas i {F1E}, och en filmad version bör ges i {F1A}.

SJ:s organisation

SJ:S ORGANISATION 1855

Centralt
Chefen för statens järnvägsbyggnader 1855–1862
Regionalt
Tre distrikt från och med 1862

SJ:S ORGANISATION 1863

1. Byggande av järnvägar
Styrelsen över statens järnvägsbyggnader 1863–1882
Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen 1882–1888
1888 och framåt hörde nybyggnadsärenden till Kungliga järnvägsstyrelsen (Banavdelningen)

2. Trafik av järnvägar
Centralt
Styrelsen för statens järnvägstrafik 1863–1888
Kungliga järnvägsstyrelsen 1888 och framåt
Regionalt
Sex trafikdistrikt
Avdelningar inom respektive distrikt: byråavdelning, banavdelning, maskinavdelning, trafikavdelning

SJ:S ORGANISATION 1897

Centralt
Styrelse: Järnvägsstyrelsen
Centrala avdelningar (avdelningar som utgjorde en mellannivå)
1. Administrativa avdelningen
2. Banavdelningen
3. Maskinavdelningen
4. Trafikavdelningen

Regionalt
Fem distrikt
Sektioner inom distrikt: bansektioner, trafiksektioner
Avdelningar inom respektive distrikt: distriktsförvaltning, administrativ avdelning, banavdelning, maskinavdelning, trafikavdelning

SJ:S ORGANISATION 1907

Centralt
Styrelse: Järnvägsstyrelsen
Byråer: Banbyrån, Bankonstruktionsbyrån, Byggnadsbyrån, Bangårdsbyrån, Byrån för elektrisk drift–Elektrotekniska byrån, Telegrafbyrån, Maskinbyrån, Maskininspektionsbyrån, Verkstadsbyrån, Trafikbyrån–Första trafikbyrån, Andra trafikbyrån, Tidtabellsbyrån–Tidtabells- och vagnbyrån–Tredje trafikbyrån, Administrativa byrån, Kameralbyrån, Kontrollkontoret, Biljett- och blankettkontoret, Persontaxebyrån, Inrikes godstaxebyrån–Inrikes taxebyrån, Utrikes godstaxebyrån–Utrikes taxebyrån, Förrådsbyrån, Militärbyrån

Regionalt
Fem distrikt
Avdelningar inom respektive distrikt: distriktsförvaltning, distriktschefsexpedition, banavdelning, maskinavdelning, trafikavdelning, förrådsavdelning
Sektioner inom respektive distrikt: bansektioner, trafiksektioner, maskinsektioner
Centralverkstad, huvudverkstäder

SJ:S ORGANISATION 1928

Centralt
Styrelse: Järnvägsstyrelsen
Byråer och kontor: Banbyrån–Bantekniska byrån, Byggnadsbyrån, Elektrotekniska byrån, Maskinbyrån–Maskintekniska byrån, Verkstadsbyrån, Första trafikbyrån, Andra trafikbyrån–Godstrafikbyrån, Tredje trafikbyrån–Persontrafikbyrån–Trafikbyrån, Drifttjänstbyrån, Bilavdelningen–Biltrafikbyrån, Ekonomibyrån, Kanslibyrån, Kontrollkontoret, Biljett- och blankettkontoret, Inrikes taxebyrån, Utrikes taxebyrån, Godstaxebyrån, Persontaxebyrån, Kommersiella byrån, Godsfraktkontoret, Förrådsbyrån, Militärbyrån–Försvarsbyrån, Ombudsmannen–Rättsavdelningen, Utvecklings- och planeringsavdelningen (bildad 1961)

Regionalt
Sju distrikt
Inom respektive distrikt: distriktskansli
Sektioner inom distrikt: bansektioner, maskinsektioner, trafiksektioner, driftsektioner, elektrosektioner, signalsektioner, telesektioner, tågfärjesektion, bilsektioner, huvudverkstäder, förrådsavdelningar

SJ:S ORGANISATION 1963

Centralt
Styrelse: SJ Centralförvaltning (beteckning från och med 1966: SJ Styrelse)
Avdelningar: Banavdelningen, Maskinavdelningen, Driftavdelningen, Kommersiella avdelningen, Ekonomiavdelningen, Administrativa avdelningen, Utvecklingsavdelningen, Juridiska avdelningen

Regionalt
Elva driftdistrikt
Elva bandistrikt
Huvudverkstäder
Huvudförråd

SJ:S ORGANISATION 1973

Centralt
Styrelse: SJ Styrelse
Avdelningar: Banavdelningen, Maskinavdelningen, Trafikavdelningen, Kommersiella avdelningen, Ekonomiavdelningen, Administrativa avdelningen, Utvecklingsavdelningen, Juridiska avdelningen, Planeringsavdelningen

Regionalt
Åtta trafikdistrikt
Åtta bandistrikt
Sex verkstadsregioner

SJ:S ORGANISATION 1982

Centralt
Styrelse: SJ Styrelse
Avdelningar: Godstransportavdelningen, Persontrafikavdelningen, Banavdelningen, Maskinavdelningen, Tågdriftavdelningen, Ekonomi- och planeringsavdelningen, Personalavdelningen, Finans- och inköpsavdelningen, Resebyrådivisionen, Datadivisionen, Styckegodsdivisionen, Malmbanedivisionen Kiruna
Staber: Information och PR, Internrevisionen, Juridiska enheten, Koncernstaben, Trafiksäkerhet, Försvar

Regionalt
Åtta marknadsregioner

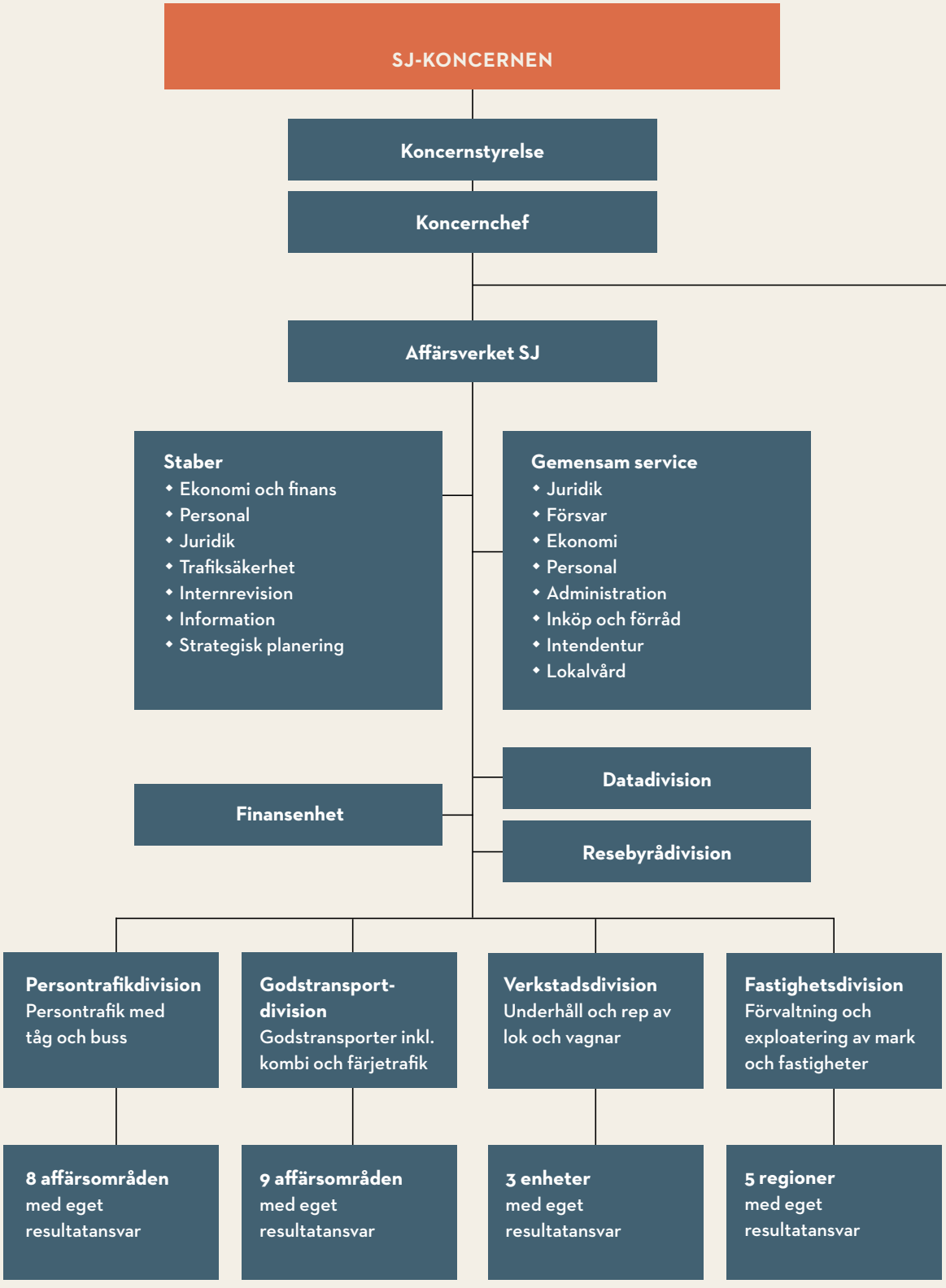
Åtta banregioner
Sju verkstadsregioner
Åtta bussregioner
Tre förrådsregioner

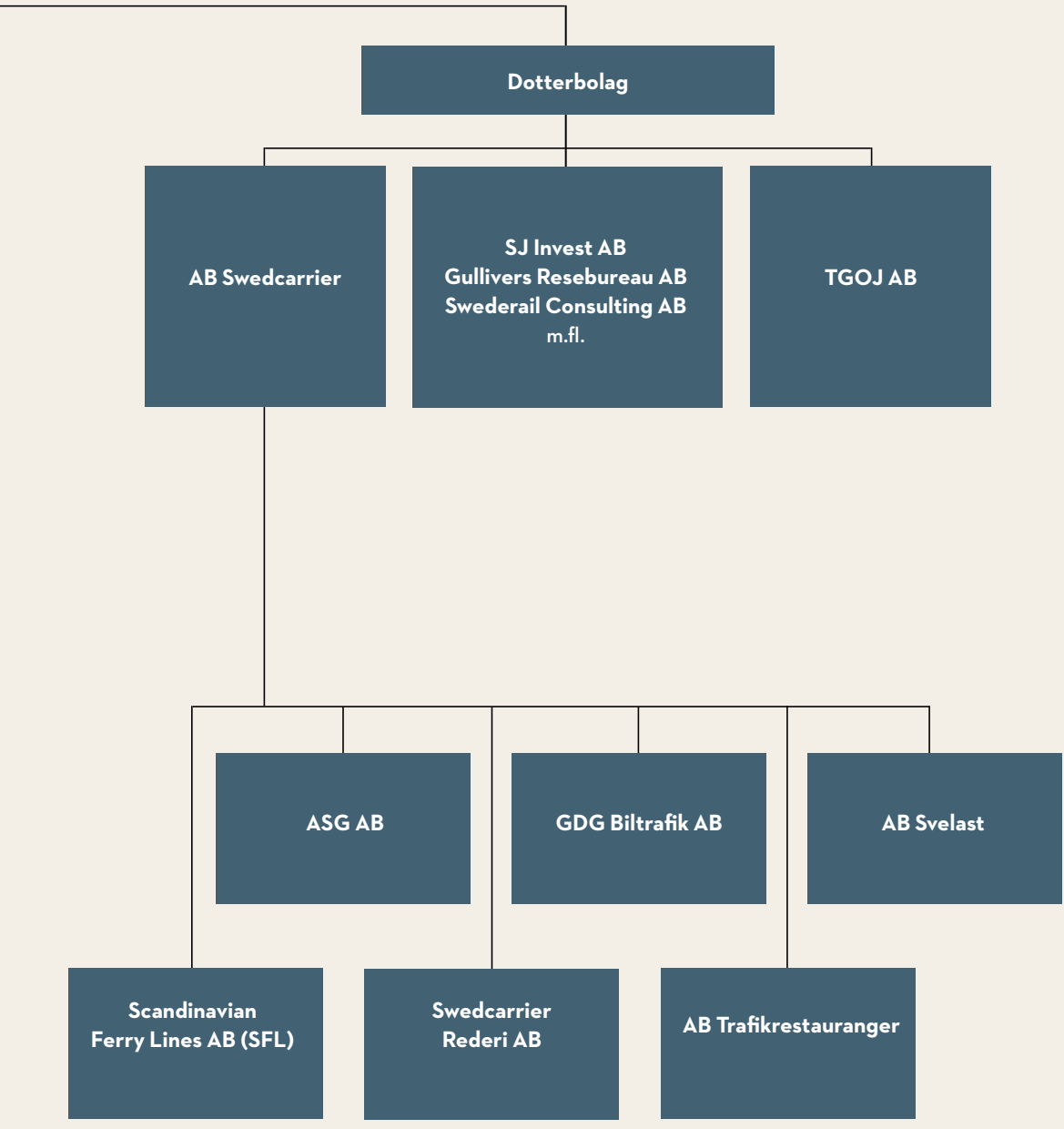
SJ:S ORGANISATION 1988

Centralt
Styrelse: SJ:s koncernstyrelse
Divisioner: Godstransportdivisionen, Persontrafikdivisionen–Resedivisionen, Maskindivisionen–Teknikdivisionen, Fastighetsdivisionen, SJ Data–Datadivisionen, SJ Resebyrå, Trafikledning, Terminalproduktion
Staber: Ekonomi och finans, Försvar (gemensam med Banverket), Information, Internrevision, Juridik, Personal, Strategisk utveckling, Tele och radio, Trafiksäkerhet
Allmän service: Administration, Ekonomiservice, Inköps- och förrådsservice, Intendentur, Allmän service juridik, Personalservice, Städservice

Regionalt
Godstransportdivisionen med affärsområden
Persontrafikdivisionen med affärsområden
Åtta bussregioner inom Persontrafikdivisionen, Affärsområde Buss
Fem fastighetsregioner inom Fastighetsdivisionen
Sex underhållsverkstäder inom Maskindivisionen
Fem trafikverkstadsområden inom Trafikdivisionen

Nästa uppslag: SJ:s organisation, 1987 års version av 1982 års organisationsschema. ▸


SJ-KONCERNEN
Koncernstyrelse
Koncernchef
Affärsverket SJ
Staber
• Ekonomi och finans
• Personal
• Juridik
• Trafiksäkerhet
• Internrevision
• Information
• Strategisk planering
Gemensam service
• Juridik
• Försvar
• Ekonomi
• Personal
• Administration
• Inköp och förråd
• Intendentur
• Lokalvård
Finansenhet
Datadivision
Resebyrådivision
Persontrafikdivision
Persontrafik med tåg och buss
Godstransport-division
Godstransporter inkl. kombi och färjetrafik
Verkstadsdivision
Underhåll och rep av lok och vagnar
Fastighetsdivision
Förvaltning och exploatering av mark och fastigheter
8 affärsområden
med eget resultatansvar
9 affärsområden
med eget resultatansvar
3 enheter
med eget resultatansvar
5 regioner
med eget resultatansvar


Dotterbolag
AB Swedcarrier
SJ Invest AB
Gullivers Resebureau AB
Swederail Consulting AB
m.fl.
TGOJ AB
ASG AB
GDG Biltrafik AB
AB Svelast
Scandinavian
Ferry Lines AB (SFL)
Swedcarrier
Rederi AB
AB Trafikrestauranger

SJ:s publikationer

SJ UTGAV ÅTSKILLIGA SKRIFTER. En del av dessa finns tillgängliga vid Riksarkivet, dock sällan i kompletta serier. En del av publikationerna är biblioteksmaterial, medan annat ingår i järnvägsarkiven. Utgivningsår utgör en ungefärlig tidsbestämning. Information om de publikationer som SJ utgav kan också erhållas genom Kungliga Bibliotekets katalog.

Det bör nämnas att det vid Järnvägsmuseet finns en stor mängd av SJ:s publikationer: tryckta redogörelser från Banavdelningen och flera andra av SJ:s avdelningar, Särtryck/SJF 1858–1999, publikationer 1924–1938 (speciellt SJ särtryck 77 1867–1955 och särtryck 420 1956–1967), SJH finns i särtryckssamlingen. Hos Järnvägsmuseet finns också SJ arvodesstater/matriklar 1869–1951, Nordisk/Svensk järnvägsmatrikel 1877–1948, Meddelande till personalen 1911–1919, SJ:s cirkulär 1863 fram till bolagiseringen 1999, tjänstetidtabeller från 1870-talet och framåt (vissa år undantagna), sammansättningsplaner 1900-ca 1955, grafiska tidtabeller 1865 och framåt och SJ:s alla årsredovisningar.

REDOGÖRELSER

SJ publicerade ekonomiska och tekniska redogörelser för verksamheten. Flera har statistisk karaktär. Bland dessa kan nämnas:

Statens järnvägsbyggnaders berättelse

Trafikavdelningens berättelse

Maskinavdelningens berättelse

Maskinavdelningens, förrådsavdelningens och huvudverkstädernas berättelser

Berättelse för granskning av Statens järnvägars räkenskaper

Teknisk-ekonomisk redogörelse för Banavdelningens verksamhet (utgiven inom Statens järnvägars publikationer, SJP)

Framställning till Kungl. Maj:t angående anslag för nya byggnader m.m. (i Statens järnvägars publikationer, SJP)

Kungl. Järnvägsstyrelsens underdåniga utlåtande öfver överrevisorernas vid Statens järnvägar revisionsberättelse

CIRKULÄR, FÖRFATTNINGAR OCH HANDBÖCKER

För att sprida information i notisform om en rad frågor publicerades cirkulär. År 1863 började SJ utge »Kongl. Styrelsens för statens jernvägstrafiks cirkulär«, avsedda för order och meddelanden. Från och med 1888 benämndes cirkulären »Kongl. Jernvägsstyrelsens cirkulär«.

Cirkulären avlöstes 1907 av »Kungl. Järnvägsstyrelsens ordersamling« med bihang, serie A, B, C och D. Efterhand ersattes ordersamlingen med särtryck för driftsärenden, förvaltnings- och organisationsärenden, personalärenden, räkenskaps- och kassaärenden, taxeärenden och tekniska ärenden, dels personalinstruktioner, dels sakinstruktioner. För att ge bättre överblick utgavs förteckningar där särtrycken med ändringstryck togs upp i nummerföljd.

Kungl. Järnvägsstyrelsens ordersamling, Serie B 1914–1924; Ordersamling, Serie B 1924–1933.

Bihang till ordersamlingen 1907–1933 (bihangen ingår i SJF från och med 1924).

MEDDELANDEN FRÅN KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Informationsblad som utgavs i början av 1900-talet. Från och med 1924 användes två serier som ersättning för de tidigare publicerade serierna med kungörelser, cirkulär och order, dels Statens järnvägars författningssamling, dels Statens järnvägars publikationer.

STATENS JÄRNVÄGARS FÖRFATTNINGSSAMLING, SÄRTRYCK (SJF STR)

Tabeller över befintliga lok och vagnar årsvis 1924–1967. Cirka 1925: Förteckning över lokomotiv och vagnar, ångfartyg samt bussar. Cirka 1960: Lok, lokomotorer och fartyg tas upp i del 1, (Lok 77:1), Motorvagnar, rälsbussar och personvagnar tas upp i del 2, (Psv 77:2), Gods- och specialvagnar tas upp i del 3, (Gv 77:3). Några exempel på särtryck:

Str 11, Civilförsvarsbestämmelser, 1950 (Utgivet av Försvarsbyrån)

Str 49, Konduktörsinstruktion, 1943 (Utgivet av Drifttjänstbyrån)

Str 400, Lokpersonalföreskrifter, 1961, ändringstryck 3 (Utgivet av Administrativa avdelningen)

Str 456, Smörjningsföreskrifter för lok, 1956 (Utgivet av Drifttjänstbyrån)

Maskintekniska byrån (Mbr) 1861–1963

Förteckningar över lok och vagnar, Str 77, Str 420 och SJF 420 finns i {D1C}.

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER (SJP)

I SJP publicerade SJ utredningar och betänkanden. Från och med 1924 medtogs det som tills dess hade publicerats som »Meddelanden från Kungl. Järnvägsstyrelsen« under avdelningen »Utredningar«. Ett par exempel på Statens järnvägars publikationer är:

SJP 1931:6. Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen av statsbanan Sveg-Hede.

SJP 1934:4. Järnvägsstyrelsens utlåtande den 31 oktober 1934 över Väg- och brosakkunnigas betänkande.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSENS CIRKULÄR OCH KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSENS CIRKULÄRSAMLING

För innehållet i cirkulären stod flera avdelningar inom SJ, bland annat Kanslibyrån, Maskintekniska byrån och Drifttjänstbyrån. Senare fungerade Administrativa avdelningen som utgivare.

SJ FÖRESKRIFTER (SJF)

SJ Föreskrifter förkortades SJF liksom den tidigare utgivna Statens järnvägars författningssamling. SJ Föreskrifter innebar dels ett reglemente för arbetet, dels råd och instruktioner för hantering av materiel inom maskinsektorn. Ett stort antal häften gavs ut med instruktioner för handhavande av drivfordon och vagnar. Även hantering av administrativa handlingar, till exempel arkivering, reglerades genom SJF:er. Ibland publicerades ändringar av tidigare beslutade förordningar i SJF-serien. Ett par exempel på SJF:er är:

SJF 537.0, utgåva 2, 1978-01-01. LÖ-systemet. Teknisk undersökning av transportvägar för laster som överskrider lastprofilen.

SJF 001.1, utgåva 22, 1983-08-01. Förteckning över förkortningar och platssignaturer. Framställd vid Ekonomi- och planeringsavdelningen.

Sakgruppsregister gavs ut som SJF:er, till exempel SJF 001.3, utgåva 3, 1979. SJ:s diarie- och dossiéplan 1989 utgavs av Administrativ service som SJF 004, utgåva 1. SJ Telefonkatalog gavs ut som SJF 007.

Banavdelningen (Ba) 1963–1988
SJF 1978–1988 finns i {B2}.

Stab Personal 1988–2000
Koncept till SJF åren 1995–1998 finns i {B2}.

SJ-FÖRESKRIFTER TILLÄGG (SJFT)

I de fall det inte krävdes en ny SJF, utan det räckte med att ett tillägg till en befintlig SJF, publicerades texten i form av ett SJTF.

Banavdelningen (Ba) 1963–1988
SJTF från 1976 och 1978–1988 finns i {B2}.

SJ HANDBÖCKER (SJH)

SJ publicerade handböcker med föreskrifter för hantering av materiel inom maskinsektorn. Innehållsmässigt liknade publikationerna SJF-erna. En del av SJ handböcker tog upp administrativa ämnen, till exempel instruktioner för sakgruppsregister. Det var vanligt att SJ Handböcker gavs ut i flera versioner. Exempel på handböcker:

SJH 001.3, sakgruppsregister.

SJH 333.16 publicerades av Administrativa avdelningen och behandlar handhavande av lokomotorer litt Z43, Z43m och Z4p. Föreskriften SJF 333.14 behandlar ett liknande ämne, handhavande av lokomotor litt Z64.

SJH 455.1, Handbok för reparatörer

SJ-MEDDELANDEN (SJM)

Flera avdelningar inom SJ gav ut SJ-meddelanden i en gemensamt numrerad serie, bland annat Maskindivisionen, Godstransportdivisionen, Persontrafikdivisionen, Stab Personal och Stab Tågplanering.

Banavdelningen (Ba) 1963–1988
SJM från år 1976 och 1978 och från åren 1981–1988 i {B2}.

Stab Personal 1988–2000
Koncept till SJM åren 1992–1998 finns i {B2}, SJM för tiden 1994–1995 finns i {B3}.

SJ:S SÄKERHETSFÖRESKRIFTER (SÄF)

Stab Personal 1988–2000
SÄF från åren 1995–1998 finns i {B2}.

INTERNA FÖRESKRIFTER (IF) OCH INTERNA MEDDELANDEN (IM)

Banavdelningen (Ba) 1963–1988
Interna föreskrifter och Interna meddelanden från 1975 finns i {B2}.

BA-ORDER (BAO) OCH BA-MEDDELANDEN (BAM)

Banavdelningen utgav interna föreskrifter och meddelanden.

Banavdelningen (Ba) 1963–1988
Cirkulärskrivelser, Ba-Order och Ba-Meddelanden 1964–1975 finns i {B2}.

ÅRSREDOVISNINGAR

Statens Järnvägars årsredovisningar

Stab Personal 1988–2000
SJ:s årsredovisningar från de flesta år 1963–1992 finns i {B4}.

Ordlista

AFFÄRSBANENÄT – benämning tiden 1963–1988 på det nät med järnvägslinjer som inte var ersättningsberättigade.

ALLMÄNT INDEX – SJ:s sakgruppsregister från 1979.

BANDEL – del av en längre järnvägslinje. Termen har använts för en specifik del av en längre järnvägssträcka.

BOGGIVAGN – en gods- eller personvagn med vanligtvis tvåaxliga boggier.

DISTRIKT – regional eller lokal förvaltningsenhet inom avgränsat område som spelade en viktig roll inom SJ:s regionala organisation 1928–1981. Från och med 1963 förekom dels bandistrikt, dels driftdistrikt.

DRIFTPLATS – trafikplats, linjeplats, hållställe eller hållplats.

ERSÄTTNINGSBERÄTTIGAT NÄT – benämning tiden 1963–1988 på det nät med järnvägslinjer som inte förväntades bära sig ekonomiskt utan kunde ges ersättning av staten.

FJÄRRBLOCKERING – metod att dela in en järnvägssträcka i blocksträckor med fjärrstyrning av den automatiska linjeblockeringen.

FÖRENINGSSTATION – station där två eller flera järnvägslinjer går samman.

GODSTONKILOMETER – att ett ton gods förflyttas en kilometer.

INNEHÅLLSSYSTEM – system för klassificering av arkivhandlingar med avseende på ämne. Termen har använts av SJ.

KONCESSION – i järnvägssammanhang ett tillstånd att anlägga en järnväg för allmänt bruk och bedriva järnvägstrafik. En koncessionerad järnväg är en järnväg för vilken regeringen har meddelat anläggningstillstånd.

KONTAKTLEDNING – elektrisk ledning som är spänd över järnvägsspåren och från vilken elfordon hämtar drivström genom strömavtagare.

KULTURBANA – järnvägslinje på vilken krav inte ställdes på lönsamhet. Begreppet har främst tillämpats på banor belägna i Norrland.

KUNGLIGA JÄRNVÄGSSTYRELSEN – används här dels synonymt med Kungliga järnvägsstyrelsen, som var firmatecknare under tiden 1888–1963, dels om SJ:s centrala organisation under denna tid. Under tiden 1888–1963 var varumärket SJ/Statens Järnvägar/Svenska Statsbanorna.

LIGGARE – register med uppgifter som samlats systematiskt i ordningsföljd.

LIINJEBLOCKERING – metod att dela in en järnvägssträcka i blocksträckor. Om ett tåg befinner sig på en blocksträcka, så hindras andra tåg från att köra in på denna sträcka, vilket kan ske med hjälp av signaler.

LINJEFÖRVALTNING – regionala och lokala förvaltningsenheter inom SJ.

LÄNSJÄRNVÄG – järnväg tiden 1988–1996 där länstrafiken hade rättigheter till bedrivande av persontrafik. SJ hade däremot trafikeringsrätten till godstrafik på länsjärnvägarna.

NORMALPLAN – plan för reglering av ordningsföljden mellan vagnar i tåg. Normalplaner användes till mitten av 1970-talet.

OMFORMARE – anordning för att omvandla växelspänning med en given frekvens till växelspänning med en annan frekvens.

PERSONKILOMETER – en person fortskaffad en km.

REGISTRATUR – en samling kopior av viktigare utgående skrivelser.

RESOLUTION – en text som fastslår principer i en viss fråga.

RULLANDE MATERIEL – lok, motorvagnar, vagnar och andra järnvägsfordon.

SAK – ett ämne som till skillnad mot en sakgrupp inte väljs ur en färdig lista med ämnen.

SAKGRUPP – ett ämne som hämtas från en lista med fördefinierade ämnen.

SAKGRUPPSREGISTER – en sammanställning av ämnesord.

SAKNUMMER – en eller flera siffror (decimaler) som motsvarar en sak.

SAKORD – ämnesord, dels allmänt, dels speciellt ämnesord som finns upptagna i sakregister.

SAKREGISTER – ett register med vanligtvis alfabetiskt ordnade uppslagsord och med hänvisningar till diarier eller andra register.

SAMMANSÄTTNINGSPLAN – en plan som visar på den vanliga sammansättningen av vagnar i ett visst persontåg.

SEKUNDÄRBANA – järnväg som är enklare byggd och avsedd för mindre trafik än huvudbana.

SPÅRVIDD – avståndet mellan innerkanterna av rälerna. Normalspår har spårvidd 1435 mm. Smalspår syftar på spårvidder mindre än 1 435 mm.

SPÅRVÄG – vanligtvis kortare järnväg av stads- eller förortskaraktär.

STAMBANA – större statlig järnväg. Benämningen användes till de första statliga järnvägarna.

STATIONSINSPEKTOR (STINS) – chef på en station klass 1–4 som hade ansvar att se till att järnvägsstationens verksamhet fungerade. Stinsen hade ett ansvar för tågens ankomst och avgång. På mindre stationer var däremot stationsmästaren högsta chef.

STATIONSKARL – utförde flera arbetsuppgifter på stationen, bland annat växling av vagnar och i- och urlastning av gods.

STATIONSMÄSTARE – högsta chef på mindre stationer.

STATIONSSKRIVARE – kontorsarbetare som sysslade med biljett- och resgodstjänst, godsexpeditionstjänst, telegrafering, postgöromål, bokföring och redovisning.

STOMNÄT, STOMJÄRNVÄGAR – stomnätet bestod av de viktigare järnvägslinjerna tiden 1988–1996. SJ hade trafikeringsrätten till både person- och godstrafiken. Exempel: Ostkustbanan, Stambanan genom Övre Norrland, Kust-till-kustbanan, Sala-Eskilstuna-Oxelösund.

STRÖMAVTAGARE – mekanisk anordning för att hämta elström från en kontaktledning.

TENDER – vatten- och bränslevagn, vanligtvis kopplad till ånglok.

TERTIÄRBANA – järnvägslinje med främst lokal trafik.

TONKILOMETER – ett ton gods transporterat en kilometer.

TÅGKLARERARE – tjänsteman vid tåganmälningsstation som expedierar tåg. Även en fjärrtågklarerare vid trafikledningscentral.

TÅGPLAN – termen syftar enligt äldre språkbruk på en tidtabell för järnvägstrafik. Enligt nutida språkbruk avses information som underligger tidtabeller för tåg från alla operatörer på järnvägsnätet. Tågplanen innehåller såväl tidtabeller för persontåg och godståg som tidplaner för arbetståg, till exempel till banarbeten.

ÄGANDERÄTTSHANDLING – dokument som visar på ägandeförhållanden för en (järnvägs-) fastighet.

ÄMNESORD – en eller flera termer som används för att bestämma innehållet i ett dokument. Är synonymt med begreppet sakord.

ÄMNESORDNADE HANDLINGAR – volymer och serier som har ett ämnesmässigt enhetligt innehåll vilket kan indikeras genom serie- eller volymtitel eller genom serie- eller volymanmärkningar. Kan vara F-serier, men även exempelvis A- och Ö-serier.

Förkortningar

ALLMÄNT

BiSOS = Bidrag till Sveriges officiella statistik
Dnr = diarienummer
Ds = Departementsserien. Publicerade rapporter och betänkanden från regeringen.
GDG = Trafikförvaltningen Göteborg – Dalarne – Gävle
ICC = The Interstate Commerce Commission
NJSP = Nordiska järnvägarnas samarbetspresidium
NOJFU = Nordiska järnvägarnas forsknings- och utvecklingsråd
ORE = Office de Recherches et d'Essais
OSF = Offentlighets- och sekretessförordning (2009:641)
OSL = Offentlighets- och sekretesslag (2009:400)
Prop. = proposition
SCB = Statistiska centralbyrån
SFS = Svensk författningssamling
SJ = Statens järnvägar, Kungliga Järnvägsstyrelsen.
SOS = Sveriges officiella statistik
SOU = Statens offentliga utredningar
Str = särtryck (här: ur Statens järnvägars författningssamling)
SWB = Stockholm–Västerås–Bergslagens järnvägar
UIC = Union Internationale des Chemins de fer (Internationella järnvägsunionen)
VoV = Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen
YK = Yngre kommitté, 1901 och framåt
ÄK = Äldre kommitté, 1603–1900

FÖRKORTNINGAR I URVAL FÖR TJÄNSTEBEFATTNINGAR, ORGANISATORISKA ENHETER, TJÄNSTESTÄLLEN OCH TJÄNSTETERMER VID SJ

SJ använde ett stort antal förkortningar för namn på järnvägsstationer, för tjänstebeteckningar och för mycket annat. För en utförlig förkortningslista, se Signaturförteckning, SJF 40, 1937. Signaturförteckningen utgör en lista över signaturer för stationer och platser, förkortningar för tjänstehavare, tjänsteställen och tjänstetermer, förkortningar för särtryck, förkortningar för mått-, mål- och viktbeteckningar.

Här ges i urval några av de förkortningar som användes inom SJ:

Aa = Administrativa avdelningen
Abr = Administrativa byrån
AJ = Allmän service Juridik
Ba = Banavdelningen
Bd = bandirektör
Bdx = bandirektörsexpedition
Bbr = Bantekniska byrån
Bycf = byggnadscentralförråd
Cfv = Centralförvaltningen
Da = Driftavdelningen
Dbr = Drifttjänstbyrån
Dbrorg = Drifttjänstbyrån, Organisationsavdelningen
Dbrs = Drifttjänstbyrån, Säkerhetsavdelningen
Dbru = Drifttjänstbyrån, Utbildningsavdelningen
Dc = distriktschef
Df = distriktsförvaltning
E = Ekonomi- och planeringsavdelningen
Ea = Ekonomiavdelningen
Ebr = Elektrotekniska byrån
Ebrsi = Elektrotekniska byrån, Signalavdelningen
Eiö = elektroingenjör
Ekbr = Ekonomibyrån
Fsbr = Försvarsbyrån
Fvs = Förvaltningssekretariatet
G = Godstransportavdelningen; Godstransportdivisionen
Gbr = Godstrafikbyrån
Gd = generaldirektör
Insp = inspektör
IR = Internrevisionen
Kbr = Kanslibyrån
Kmbr = Kommersiella byrån
Kmk = Kammarkontoret
Ks = kontorsskrivare
M = Maskindivisionen
Ma = Maskinavdelningen
Mbr-nummer = nummer på ritning upprättad av Maskinbyrån
Mfd = Drifttjänstbyrån, Maskinförrådet
Miö = maskiningenjör
P = Persontrafikavdelningen; Persontrafikdivisionen/ Resedivisionen

Pa = Personalavdelningen
Pbr = Persontrafikbyrån
PD = Persontrafikdivision, Affärsområde försäljning
Rvk = Revisionskontoret
SD = Stab Juridik
SE = Stab Ekonomi och finans
Siiö = signalingenjör
Siö = sektionsingenjör
SJ = Statens järnvägar, även Kungliga Järnvägsstyrelsen. 'SJ' används i denna bok generellt som beteckning för Statens järnvägar och Kungliga Järnvägsstyrelsen.
SJF = SJ Föreskrifter
SJH = SJ Handbok
SJP = Statens järnvägars publikationer
SP = Stab Personal
Ssk = Statistiska kontoret
T = Tågdriftavdelningen
Ta = Trafikavdelningen
Tbr = Trafikbyrån
Tbrv = Trafikbyrån, Vagnavdelningen
Tibr = Tidtabellsbyrån
Tliö = telegrafingenjör
Uiö = underingenjör

Bildförteckning

s. 11 SJ:s logotyp 1945.
s. 12 Förarhytten till SJ ånglok litt. D år 1929. Foto: okänd. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.
s. 24 SJ:s centrala arkiv i Tomteboda. Foto: okänd. Digitalt museum. Licens: CC BY-SA.
s. 32 Andra kammaren i gamla riksdagshuset 1904. Foto: okänd. Wikimedia Commons. PDM.
s. 43 Järnvägsrådets första sammanträde 1902. Foto: Ferdinand Flodin. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.
s. 45 Tyska obligationer. Riksgäldsarkiven Riksgäldskontoret Järnvägslånen 1857–1899, {E3}, volym 9054 i löpande numrering. Licens: CC0. Foto: Jenny Odell, Riksarkivet.
s. 48 Järnvägsstyrelsens lokaler på 1930-talet. Foto: okänd. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.
s. 64 Arbete vid kortregister ca 1950. Foto: Eric Lundquist. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.
s. 66 Personalen vid Kontrollkontoret. Fotot är taget 1928. Foto: okänd. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.
s. 74 Årsrapport från 1930 med litterering för statsbanan Hällnäs–Stensele. Statens järnvägsbyggnader, Stambanor {F11:7}. Licens: CC0. Foto: Jenny Odell, Riksarkivet.
s. 78 Stationspersonal i Värnamo 1900. Foto: J. A. Kindblom. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.
s. 82 Statens järnvägars aflöningsstat 1908. Licens: CC0. Foto: Jenny Odell, Riksarkivet.
s. 91 Änke- och pupillkassan, bostadshus i Luleå 1916. Foto: okänd. Källa: Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.
s. 95 Lokförarkurs i Boden år 1900. Foto: okänd. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.
s. 96 Utbildning vid SJ-skolan i Ängelholm 1974. Foto: okänd. Källa: Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. Licens: CC BY-SA.
s. 104 Statistiska kontoret 1928. Foto: okänd. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.
s. 111 Rundtursbiljett 1973. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. Licens: CC BY-SA.
s. 112 Tågutställningen Din semester i Sverige 1953. Reklamavdelningen {F2:8}. Foto: okänd. PDM.
s. 116 Transiteringstrafiken under andra världskriget 1943). Foto: AKA (Wahlgren). Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.
s. 118 Militär lossning och lastning 1941. Foto: okänd. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.

s. 120 Övning med SJ Driftvärn 1949. Fotograf G:son. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.
s. 128 Avläsning av diagram 1956. Foto: Lennart Nilsson. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.
s. 130 Ett rälsläggarlag ca 1905. Foto: okänd. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.
s. 136 Karta över statliga järnvägar 1905. SJ 50 år, del 2, s. 12. Licens: CC0. Foto: Jenny Odell, Riksarkivet.
s. 144 Bandelsritning Glommersträsk. SJ:s ritningsarkiv, karta över bandel på sträckan Jörn – Arvidsjaur år 1922. Licens: CC0.
s. 151 Diesellok i Hammarbyhamnen 1976. Foto: okänd. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. Licens: CC BY-SA.
s. 152 Hamnspår vid Göta kanal i Söderköping i början av 1900-talet. SJ:s ritningssamling: Centralförvaltningen, Söderköping – Valdemarsviks jernvägsbyggnad 1904. Licens: CC0. Foto: Jenny Odell, Riksarkivet.
s. 154 Inspektion av järnvägsbro på 1930-talet. Foto: okänd. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.
s. 157 Järnvägsbro vid tunnel i Uddevalla, 1930-talet. Foto: okänd. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.
s. 159 Boställshus i Älvsjö ca 1930. Foto: okänd. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.
s. 164 Typritning på utvecklingsbart stationshus 1918. Statens järnvägars ritningssamling, Stationsbyggnader 1860–1970, Typritningar. Licens: CC0. Foto: Jenny Odell, Riksarkivet.
s. 172 Fjärrstyrd manövrering i elektriskt ställverk i Halmstad 1962. Foto: okänd. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.
s. 183 Planteringsförslag för banmästarstugan i Bjärka Säby. Karta signerad Joh. Nilsson ca 1930. SJ ritningssamling, Centralförvaltningen. Licens: CC0. Foto: Jenny Odell, Riksarkivet.
s. 186 Arbetståg i Arkösund 1960. Foto: okänd. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.
s. 190 Postkupé på Uddevalla–Vänersborg–Herrljunga Järnväg (UWHJ) 1928. Arkivet efter denna enskilda järnväg finns inom SJ:s arkiv. Foto: okänd. Digitalt museum, Bohusläns museum. PDM.
s. 193 Trafikbyrån ca år 1900. Foto: okänd. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.
s. 197 Dokumenthantering på Drifttjänstbyrån 1952. Fotografi: SJ Press. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.
s. 202 Bärgning vid Undersvik 1956. Foto: okänd. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.
s. 205 Godståg drivet av ackumulatorlok. Foto: Bo Gyllenberg. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. Licens: CC BY-SA.
s. 208 Posthantering i Älvsbyn 1966. Foto: okänd. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.

s. 211 Ilgodstransport av brevduvor. Trafikbyrån 1958 {C3B:149}, Dnr 81871, sakgrupp 62291 (levande djur). Licens: CC0. Foto: Jenny Odell, Riksarkivet.

s. 213 Försäljning av frukt och drycker till resenärer 1957. Foto: Seved Walther. PDM.

s. 216 Figur Statistik 1886 högersida Järnvägsstatistik 1886. Licens: CC0. Foto: Jenny Odell, Riksarkivet.

s. 221 Edmondsonsk biljett för resa 1963. Digitalt museum. Licens: CC BY-SA.

s. 222 Biljettmaskin för utskrift av färdbevis. Foto: okänd. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.

s. 224 Fribiljett från Statens järnvägar 1948. Digitalt museum. Licens: CC BY-SA.

s. 228 Ett brev med skadeståndsanspråk 1941. Rättsavdelningen, Dnr 75/41, E2:22. Licens: CC0. Foto: Jenny Odell, Riksarkivet.

s. 231 Tågklarerare vid SJ år 1950. Foto: G-son. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.

s. 232 Tåghem på Björklidens station 1956. Foto: okänd. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.

s. 234 Tidtabell för extrainsatt tåg 1947. Trafikbyråns arkiv {B1:365}. Licens: CC0. Foto: Jenny Odell, Riksarkivet.

s. 239 SJ:s resebyrå i Umeå, 1940-talet. Foto: okänd. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.

s. 240 Tågfärjan Malmöhus 1945. Licens: CC0. Foto: Jenny Odell, Riksarkivet.

s. 246 SJ:s huvudverkstad i Örebro 1962. Foto: Seved Walther. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.

s. 248 Bromsanordning till ånglok litt. S. SJ:s ritningsarkiv, maskinritningar, ritningsnummer Mbr 8135. Licens: CC0. Foto: Jenny Odell, Riksarkivet.

s. 251 Kontrakt från beställning av lokomotorer. Maskintekniska byråns arkiv {F2:1}, 1933. Licens: CC0. Foto: Jenny Odell, Riksarkivet.

s. 254 Ånglok litt. Da (1892) 1875. Foto: okänd. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.

s. 255 Ellok SJ litt. Da 1952 av ASEA. Foto: Seved Walther. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.

s. 256 Maskinbyråns ritkontor ca år 1900. Foto: okänd. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.

s. 263 Besiktningsprotokoll för restaurangvagn 1903. Maskinbyråns inspektionsavdelning {F2:17}. Licens: CC0. Foto: Jenny Odell, Riksarkivet.

s. 266 SJ:s huvudverkstad i Örebro på 1930-talet. Foto: okänd. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM. Foto: Jenny Odell, Riksarkivet.

s. 268 Örebro huvudverkstad med spårplan år 1924. Statens järnvägars ritningssamling, Bangårdar. Licens: CC0.

s. 274 UIC:s studiebesök i Kiruna 1971. Foto: okänd. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. Licens: CC BY-SA.

s. 278 Telegrafering med elektrisk morsetelegraf och telefonering 1920. Foto: okänd. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.

s. 281 Elektrifiering av linjen Ånge-Sundsvall 1942. Foto: okänd. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.

s. 288 Lokförare i elloket RA nr 846 år 1955. Foto: Seved Walther. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.

s. 298 Kontorspersonal vid Köping-Uttersbergs-Riddarhyttans järnväg (KURJ). Året är 1952. Foto: okänd. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.

s. 306 Ett aktiebrev i Kalmar-Torsås Järnvägs Aktiebolag. SJ, Enskilda järnvägar, Kalmar–Torsås jv AB 1897–1942. Licens: CC0. Foto: Jenny Odell, Riksarkivet.

s. 310 Godsmagasinet vid Hässleholms station 1917. Foto: okänd. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.

s. 314 Stationen i Tillberga på 1920-talet. Foto: okänd. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.

s. 316 Hälsingborgs Stads Spårvägar 1938. Foto: okänd. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.

s. 329 Rälsbuss på Lane station 1961 under SJ-tiden. Foto: Gösta Björe. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.

s. 334 Djursholmsbanan 1902. Foto: okänd. Digitalt museum, Järnvägsmuseets fotoarkiv. PDM.

s. 348 Diarium från 1919. Arkivering: Drifttjänstbyrån {C1A:46}. Licens: CC0. Foto: Jenny Odell, Riksarkivet.

s. 351 Två exempel från diariet till Trafikbyråns arkiv 1961 {C3a:103}. Licens: CC0. Foto: Jenny Odell, Riksarkivet.

s. 352 Ifylld blankett från Banbyggnadsbyrån. Bantekniska byrån/ Banavdelningen Dnr 435, år 1930, {B4:311}. Licens: CC0. Foto: Jenny Odell, Riksarkivet.

s. 355 Biljett- och blankettkontorets diarium 1954. Biljett- och blankettkontoret {C1A:6}. Licens: CC0. Foto: Jenny Odell, Riksarkivet.

s. 358 Diariekort dels från år 1953, dels från år 1954. Drifttjänstbyråns arkiv 1953 {C1A:177} och 1954 {C1A:178}. Licens: CC0. Foto: Jenny Odell, Riksarkivet.

s. 364 SJ:s organisation 1987. Grafen bygger på SJ:s årsredovisning 1987.

Digitala resurser

JÄRNVÄGSMUSEET

Skannat material ur Järnvägsmuseets samlingar finns tillgängligt via Järnvägsmuseets hemsida. Där finns inskannade:

- böcker och småskrifter,
- publikationer om rullande materiel, t.ex. Lokomotiv och tendrar vid Sveriges Statsbanor 1904,
- särtryck, t.ex. uppgifter om revision, reparation, ombyggnad, slopning för person- och godsvagnar,
- tidtabeller, t.ex. Sveriges kommunikationer,
- personalmatriklar, t.ex. information om ordinarie anställda vid Statens järnvägar 1869–1951,
- årsberättelser, t.ex. Trafikavdelningens berättelser 1915–1931.

DIGITALT MUSEUM

Digitalt museum har ett omfattande bildarkiv, där skannade järnvägsbilder görs tillgängliga via internet. Här finns bilder med järnvägsmotiv från Järnvägsmuseet, Nordiska museet och andra museer.

Skannade ritningar med järnvägsanknytning, t.ex. ritningar av järnvägsfordon, finns också tillgängliga via Digitalt museum.

ANDRA DIGITALA RESURSER

Digitala resurser finns tillgängliga via internet för tematisk information om järnvägshistoria, järnvägsbolag, bandelar, driftplatser, spårplaner, fordon, trafikstyrning, signaler, ställverk, banvaktsstugor och mycket annat som rör svenskt järnvägsväsende.

Litteratur i urval

SJ:s minnesskrifter med de förkortningar som används i denna bok:

(SJ 50 år) *Statens järnvägar 1856–1906. Historisk–teknisk–ekonomisk beskrivning*, del 1–4. (Stockholm, 1906).

(SJ 75 år) *Statens järnvägar 1906–1931. Minnesskrift i anledning av de svenska statsbanornas 75-åriga tillvaro,* del 1–2. (Stockholm, 1931).

(SJ 100 år) *Sveriges järnvägar hundra år.* (Stockholm, 1956).

(SJ 125 år) *Sveriges järnvägar 125 år.* (Stockholm, 1981).

(Järnvägen 150 år) *Järnvägen 150 år. 1856–2006.* Red. K. Rosander & B. Hermanson. (Stockholm, 2005).

Ahlberg, Sven Olof & Spade, Bengt. *Våra broar. En kulturskatt* (Borlänge, 2001).

Alström, Axel. »Personalens skydd och trivsel«, i S*J 100 år,* s. 328–330.

Alström, Axel, »Rullande materiel och tågfärjor«, i *SJ 100 år* (Stockholm, 1956), s. 246–350.

Alvfors, Karl-Gösta. *Järnvägsförstatligandet* (Stockholm, 1977).

Andersson, Ingvar & Arne Hällqvist, *Rälsbussar från Umeå och närbesläktade fordon* (Stockholm, 2013).

Andersson-Skog, Lena & Ottosson Jan, »Hela folkets järnväg och marknaden«, i *Järnvägen 150 år* (Stockholm, 2005), s. 12–23.

Andersson-Skog, Lena, *Såsom allmänna inrättningar till gagnet, men affärsföretag till namnet. SJ, järnvägspolitiken och den ekonomiska omvandlingen efter 1920* (Umeå, 1993).

Arvodesstat (från och med 1908 var titeln *Avlöningsstat*), Järnvägsstyrelsen. Cirka 1872–1962.

Arnell, Fred, »Traktering och härbärgering i järnvägarnas hägn«, i *SJ 100 år* (Stockholm, 1956), s. 644– 664.

Berg, Bo, »Militära kommunikationer i Krigsarkivet«, *Att resa i arkiv* (Stockholm, 2004), s. 198–214.

Berggrund, Lars & Bårström, Sven, *De första stambanorna. Nils Ericsons storverk* (Gävle, 2014).

Berggrund, Lars, »Järnvägen och miljön«, i *Järnvägen 150 år* (Stockholm, 2005), s. 299–311.

Bergkvist, Johan, *Spår i landskapet, hur järnvägen format stad och land* (Stockholm, 1999).

Bergsten, Jan, *Kryssningståg* (Stockholm, 2020).

Bergsten, Jan, *Malmtåg* (Stockholm, 2020).

Bergsten, Jan, *När kriget tog tåget* (Stockholm, 2021).

Betänkande rörande frivilliga sammanslutningar mellan enskilda järnvägar i Skåne m.m. Angivet av Järnvägsfusionssakkunniga. SOU 1932:5.
Bodstedt, Ivan August, *Historik över Sveriges småbanor 1802–1865* (Stockholm, 1945).
Brunius, Thor, *Svenska järnvägarnas arbetsgivareförening 1906–1945. Historik* (Stockholm, 1945).
Bäckström, Ulf, Carlsson, Gösta, Malmer, Björn & Spade, Bengt. *Ålhaga, En ånglokverkstad de sista åren* (Stockholm, 2022).
Carlsson, Magnus, *Det regionala särintresset och staten. En studie av beslutsprocesserna kring Mälarbanan och Svealandsbanan 1983–1992* (Uppsala, 2001).
Dunér, Mårten, *TR 1938–1988. Resandeservice i 50 år* (Stockholm, 1988).
Edelsvärd, A. V. & Zettervall F., »Husbyggnaderna vid Statens järnvägar«, *SJ 50 år* (Stockholm, 1906), del 2, s. 386–476.
Edman, Björn, *Kalmar-Torsås järnväg* (Stockholm, 2012).
Elander, Nils & Bouvin, Sven, *Svenska Järnvägsföreningen 1926–1945* (Stockholm, 1946).
Elander, Nils & Bouvin, Sven, »Förstatligandebeslutet och dess genomförande«, i *Svenska Järnvägsföreningen 1926–1945* (Stockholm, 1946), s. 129–152.
Elander, Nils & Bouvin, Sven »Reklamverksamheten«, i *Svenska Järnvägsföreningen 1926–1945* (Stockholm, 1946), s. 123–125.
Enqvist, Göran, *Uniformer i järnvägsnära verksamheter.* (Stockholm, 2021).
Fordonsförteckning. SJH särtryck 420, år 1904–1967.
Forsæus, Svante & Johannesson, Gösta, *Dal-Västra Värmlands järnväg* (Malmö, 1990).
Fröidh, Oskar, »Nytt liv med järnvägen«, *Järnvägen 150 år* (Stockholm, 2005), s. 167–187.
Geijerstam, Jan af & Kaijser, Arne, »En spårbunden historia«. *Järnvägen 150 år* (Stockholm, 2005), s. 25–43.
Granér, B.E.G., »Rullande materiel«, i *SJ 75 år* (Stockholm, 1931), del 2, s. 445–626.
Gustavsson, Eva, »Järnvägslandskapet«, i *Järnvägen 150 år* (Stockholm, 2005), s. 314–325.
Heckscher, Eli F., *Till belysning af järnvägarnas betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling* (Stockholm, 1907).
Heidenstam, G. von, »Statens järnvägars laboratorium«, i *SJ 50 år* (Stockholm, 1906), del 3, s. 526–530.
Jansson, Anders, *Statens järnvägar med föregångare. Organisation 1855–2000.* Opublicerad uppsats. Landsarkivet i Göteborg (Göteborg, 2005).
Jarder, Olov, »Trafikpolitiken och SJs ekonomi 1956–1981«, i *SJ 125 år* (Stockholm, 1981), s. 76–78.
Jarnhammar, Lennart (red.), *Järnvägsposten*. En r*esa med järnvägsposten genom seklen* (Stockholm, 1996).

Johansson, Henning & Bergsten, Jan (redaktör). *Järnvägsminnen 8. Minnen från malmhantering på Svartön i Luleå* (Stockholm, 2009).
Johansson, Lars-Eric, *Tillberga järnvägsverkstäder 1919–2004. Glimtar ur en industriepok* (Västerås, 2005).
Jonson, Ernst, »Transporttjänsten«, i *SJ 100 år* (Stockholm, 1956), s. 461–496.
Järnvägs- och automobiltrafik. En jämförande översikt utarbetad av 1932 års trafikutredning. SOU 1934:33.
Järnvägsdata med trafikplatser (Stockholm, 2009). Svenska Järnvägsklubben.
Karlsson, Lars Olov, *SJ:s ånglok* (Malmö, 2008), andra tryckningen 2010.
Karlsson, Lars Olov & Nilsson, Lennart, *Det elektriska snälltågsloket littera F* (Stockholm, 2022).
Kjellin, P.G., »Tjänstgöringsreglementen och instruktioner«, i *SJ 50 år* (Stockholm, 1906), del 4, s. 434–490.
Kjellvard, Henry, *Det bevingade hjulets folk*, del 1–2 (Stockholm, 1949).
Kjellvard, Henry, »SJ och personalens organisationer«, i *SJ 100 år* (Stockholm, 1956), s. 630–643.
Krantz, Olle, *Studier i svensk godstransportutveckling med särskild hänsyn till lastbilismens expansion efter 1920* (Lund, 1972).
Kritz, Lars, *Godstransporternas utveckling i Sverige 1950–66 med utblick mot 1980* (Stockholm, 1968).
Kungl. väg- och vattenbyggnadskåren 1851–1901. Minnesskrift med anledning af kårens femtioåriga tillvaro (Stockholm, 1904), s. 261–410.
Lagerberg Fogelberg, Charlotte & Fogelberg Fredrik, »Parker och planteringar– om Statens Järnvägars trädgårdsväsende under hundra år«, i *Gröna arkiv. Med Linnés ögon och andras* (Stockholm, 2007), s. 128–146.
Landgren, Kenneth, *Olyckshändelser och missöden vid Sveriges Järnvägar*, del 1, 1863–1899, del 2, 1900–1917 (Sollefteå 2013, 2015).
Landgren, Kenneth, *Järnvägarnas driftvärn under 50 år* (Borlänge, 1996).
Landström, K.G.B.. »Statens järnvägar 1906–30 i statistisk belysning«, i *SJ 75 år* (Stockholm, 1931), del 1.
Lilienberg, Anders, *Statens ställning till järnvägarna i Sverige med särskild hänsyn till inlösningsfrågan* (Stockholm, 1923).
Linde Bjur, Gunilla, »Järnvägsarkitektur«, i *Järnvägen 150 år* (Stockholm, 2005), s. 70–91.
Linde Bjur, Gunilla, *Stationshus. Järnvägsarkitektur i Sverige* (Stockholm, 2010).
Lindgren, Anna, *Planteringar vid järnvägen. Funktion och organisation under stambanornas första tid* (Göteborg, 2020).
Lundström, Anders, »Europa och järnvägarna«, i *Järnvägen 150 år* (Stockholm, 2005), s. 133–157.
Malmkvist, Erik, »Järnvägsnätets förstatligande«, i *SJ 100 år* (Stockholm, 1956), s. 159–202.

Med ånga och elektricitet. Minnesskrift med anledning av 25-årsdagen av Sveriges lokomotivmannaförbunds tillvaro 1908 24/1 1933.

Mårtensson, Torbjörn, *Bantågens gång. Järnvägens godstrafik och dess anpassning till näringslivets rumslighet, branschstruktur och transportefterfrågan 1890–1985* (Göteborg, 1994).

Mörner, H. E., »Verkstäder, deras maskinerier och verktyg, arbetsmetoder, arbetsledning m.m.«, i *SJ 50 år*, del 3, s. 376–505.

Nordin, Tore, *Svenska elmotorvagnar. Elektriska motorvagnar, konstruerade och byggda i Sverige* (Stockholm, 2003).

Norling, Siv. *Mora Venerns Jernväg, MVJ Persberg-Vansbro på Inlandsbanan 1890–1969* (Stockholm, 2020).

Nyström, Ulf, »Tågplanen«, i *Järnvägen 150 år* (Stockholm, 2005), s. 295–297.

Ohlsson, Thomas & Friman, Kent, *Skövde–Axvalls järnväg. Banan över berget och dess omgivningar 1904–1961* (Stockholm, 2015).

Olsson, J. E., »Det geotekniska arbetet«, i *SJ 75 år* (Stockholm, 1931), band 2, s. 368–382.

Oredsson, Sverker, *Järnvägarna och det allmänna. Svensk järnvägspolitik fram till 1890* (Lund, 1969).

Palander, Tord & Lindahl, Erik, *Kostnadsberäkningar och taxepolitik vid Statens järnvägar*, Statens järnvägars publikationer, 1941:1.

Ragnar, Martin, Kahl, Bertil & Svensson, Anders, *Statens järnvägar på Gotland. Historien om järnvägens nedgång och fall* (Malmö, 2013).

Ragnar, Martin, *Ångspårvägen Visby–Visborgs slätt–Hallvards. Historien om Kaffebrännar'n & Rone–Majen* (Stockholm, 1995).

Reuterswärd, G., »Riktlinjer för planteringen vid statens järnvägars stationer«, *Statsbaneingenjören*, 1940:2, s. 38–40.

Ring, Hans, »Säkerheten–det började år 1830«, i *Järnvägen 150 år* (Stockholm, 2005), s. 267–279.

Rudström, Bengt-Åke (red.), *Aktiebolaget Svenska järnvägsverkstäderna i Linköping 1907–1972. Hundra år sedan starten* (Saltsjöbaden, 2007).

Ruist, Gunnar, »Avlöningsförhållandena«, i *Statens järnvägars befälsförbund 1905–1955* (Stockholm, 1955), s. 270–296.

Rundblad, Per, *Uppsala-Enköpings järnväg* (Stockholm, 1986).

Sandberg, P.M., »Upphandlingsväsendet. Förrådsartiklars inköp, fluktuerande pris å viktigare artiklar m.m.«, i *SJ 50 år*, del 3, s. 506–525.

Sandhammar, Bengt, *Inlandsbanan* (Östersund, 2021).

Schött, C. Fr., »Statens järnvägars markförvärv 1906–1931«, i *SJ 75 år*, del 2, s. 429–442.

Sjöberg, Arne, »Ekonomi och taxor«, i *SJ 100 år* (Stockholm, 1956), s. 497–629.

Sjöberg, Arne, »Järnvägarna i svenskt samhällsliv«, i *SJ 100 år* (Stockholm, 1956), s. 1–158.

Skytt, J. P., »Säkerhetstjänsten«, i *SJ 75 år* (Stockholm, 1931), s. 547–617.
Smitt, E., »Stationerna och deras utveckling i afseende å spårsystem«, i *SJ 50 år* (Stockholm, 1906), del 2, s. 321–385.
Spade, Bengt, *SJ motorlok T43* (Saltsjöbaden, 2011).
Statens järnvägars befälsförbund 1905–1955. Minnesskrift utgiven av Förbundsstyrelsen för Statens järnvägars befälsförbund (Stockholm, 1955).
Statens jernvägars matrikel (senare titlar: *Matrikel öfver personalen vid Sveriges järnvägar*, *Svensk järnvägsmatrikel*). Cirka 1869–1948.
Statens järnvägars organisation. Betänkande i anslutning till 1947 års järnvägsutredning. SOU 1948:13.
Sten, Rolf, *Mellan Härnösand och Sollefteå. En återblick över Härnösand-Sollefteå järnvägsaktiebolag* (Sundsvall, 1994).
Stolpe, J. T., »Trafikräkenskapen och uppbördskontrollen«, i *SJ 75 år* (Stockholm, 1931), del 1, s. 200–208.
Sundius, A, »Planteringar«, i *SJ 50 år* (Stockholm, 1906), del 2, s. 584–609.
Sundström, Erik & Sundström, Jakob, *Ur en brobyggares fotoalbum* (Stockholm, 2007).
Svenska Järnvägsföreningen 1876–1926, del 1 Föreningens historia, del 2–4 De enskilda järnvägarnas historia (Stockholm, 1926).
Svenska Järnvägsföreningen 1926–1945 (Stockholm, 1946). Historik utarbetad av Nils Elander & Sven Bouvin.
Svenska Järnvägsföreningen 1926–1945 (Stockholm, 1946). »Verksamheten under kriget 1939–1945«, s. 116–122.
Svensk trafikpolitik I och II. Betänkande angivet av 1953 års trafikutredning. Riktlinjer och handlingsprogram, bilagor. SOU 1961:23–24.
Sveriges kommunikationer (Uppsala, 1867–1981).
Sveriges statskalender (Stockholm, 1876–2015).
Söderström, Elvy och Dickens, Tommy. Botniabanan, i *Järnvägen 150 år* (Stockholm, 2005), s. 159–165.
Teknisk–Ekonomisk redogörelse för Anläggningen av Statsbanan Boden–Morjärv. Utarb. genom Kungl. järnvägsstyrelsens försorg (Stockholm, 1903).
Thiel, Urban, *Järnvägen och försvaret. Järnvägsminnen 6* (Stockholm, 2008).
Trafikutveckling och trafikinvesteringar. SOU 1966:69.
Tångeberg, J. *Järnvägsreklam. Snabbt, bekvämt och billigt med hela folkets järnväg* (Stockholm, 2014).
Uggla, A. L., »Broar och viadukter«, i *SJ 50 år* (Stockholm, 1906), del 2, s. 219–298.
Uggla, A. L., »Linjeförvaltningen«, i *SJ 50 år* (Stockholm, 1906), del 2, s. 16–36.
Utbult, Mats, *Vägval och spårbyten. Historien om hur rallarna och deras arvtagare i 100 år har arbetat och kämpat för ett bättre liv* (Stockholm, 2009).
Utredning angående uppförande af boställshus vid Statens järnvägar af 1911 års byggnadskommission, Meddelanden från Kungl. Järnvägsstyrelsen 7 (Stockholm, 1911).

Waller, K. A., »Biljett- och blankettväsendet«, i *SJ 75 år* (Stockholm, 1931), del 1, s. 209–218.
Varenius, N., »Fribiljettsväsendet«, i *SJ 75 år* (Stockholm, 1931), del 1, s. 137–140.
Varenius, N., »Pensionsväsendet«, i *SJ 75 år* (Stockholm, 1931), del 1, s. 150–161.
Wiklund, Roine, *Riksgränsbanans elektrifiering. Stat och företag i samverkan: 1910–1917* (Luleå, 2012).

STATISTISKA PUBLIKATIONER

Lönestatistik m.m. Statens järnvägsbyggnader. 1920–1925. Statens järnvägars publikationer.
Statens järnvägars månadsstatistik. 1951–1960. Statens järnvägars publikationer.
Sveriges officiella statistik Statens järnvägar Vagnslastgodstrafik 1929 med flera år.
Allmän järnvägsstatistik: Rapport sur l'exploitation des chemins de fer suédois pour l'exercice... Stockholm: Kungl. Järnvägsstyrelsen, 1914–1954.
Separatredovisning av Statens järnvägars trafiksvaga bannät. 1966 med flera år.
1913–1954 (tryckår) avseende 1912–1953. »Statistiska meddelanden« (SM), ser. D »Järnvägsstatistiska meddelanden«. Angående olyckshändelser i tågdrift vid Sveriges järnvägar år 1936–1953.

Register

Ackumulatorlok 205, 283
Administration 58, 63–126, 167, 178, 314
Administrativa byrån 65, 67, 68, 79, 89, 103, 114, 201, 203
Affärsbanenät 49, 371
Aktie, aktiebrev 307
Aktiebolag 302, 312,
Allmänna arkivschemat 339
Allmänna järnvägslånefonden 45, 303, 305, 310
Allmänt index 285, 346, 371
Analysprotokoll 180
Anbud 71, 75, 162, 243, 273, 282, 283, 291
Arbetsgivare 27, 97, 100, 101
Arbetarskydd 88–90, 323
Arbetarskyddsstyrelsen 88–90, 204, 318, 323, 325
Arbetsplan 40, 133, 138, 141–143, 156, 169, 188, 300, 321, 322
Arbetsstation 77, 134, 139
Arkitektkontoret 158, 159, 161
Arkivförteckning 339
Arvodesstat 53, 83, 84, 366
Asea 18, 255, 259, 261, 282, 294, 333
Avlöning 59, 69, 78, 79–83, 85, 86, 98, 106, 138, 161
Avlöningsstat 80, 81, 83, 85
Avlöningsreglemente 59, 80, 81, 98
Avtal 42, 55, 68, 75–77, 97, 100, 146, 156, 161, 162, 170, 177, 226, 237, 238, 241, 251, 253, 267, 273, 299, 304, 308, 309, 312, 321, 330, 331, 340
Banavdelningen 37, 38, 76, 103, 135, 140, 146, 147, 149, 158, 160–163, 166, 169, 173–178, 182, 184, 185, 191, 284–287, 292, 295, 296, 313, 314, 336, 350, 352, 359
Banbyrån 140, 158, 161, 167, 171, 172, 174, 176, 177, 194, 282, 295, 296
Bandel 62, 105, 109, 133, 137, 139, 141, 142, 143, 145, 163, 169, 176, 187, 188, 192, 199, 200, 215, 224, 280, 286, 294, 309, 326, 332, 371
Bangård 61, 73, 77, 132, 135, 137, 140, 143, 146–151, 153, 166, 168, 174, 176, 185, 229, 282, 301, 302, 326, 332, 340
Bankonstruktionsbyrån 135, 137, 140, 141, 172, 173, 296
Banprofil 142, 143
Bantekniska byrån 137, 140, 146, 147, 149, 155, 159, 160–163, 167, 169, 171–177, 184, 185, 192, 250, 296, 350, 352, 354
Bantjänst 21, 88, 176, 188, 196, 197, 343, 344
Banverket 42, 49, 50, 58, 94, 121, 133, 155, 173, 177, 188, 285, 291
Begravningskassa 93
Beijer, Carl Gottreich 134, 138, 139
Besiktningsprotokoll 272, 300, 324, 326, 332
Betjänte 83, 87, 98
Biljett 53, 55, 66, 69, 71, 76, 77, 111, 125, 158, 178, 214, 221–227, 237, 242, 308, 319, 320, 354, 355

Bokföring 59, 60, 65, 68–73, 178, 243, 244, 265, 271, 283, 314, 373
Bokföringslittera 73
Bolagsordning 51, 300, 312, 320, 322, 332
Bro 53, 73, 129, 135, 137, 138, 141, 142, 143, 153–158, 174, 176, 260, 321, 322, 324–326, 332, 341
Brovakt 80
Bränsle 59, 104, 117, 123, 179, 180
Byggnadsbyrån 85, 114, 135, 137, 140, 146, 147, 149, 161, 169, 353

Censurkort 113
Chefen för statens järnvägsbyggnader – se Statens järnvägsbyggnader
Civildepartementet 51, 52–54, 76, 134, 187, 226, 280, 282, 301, 308, 320, 321
Civilförsvar 121

Databehandling 125
Decimalklassifikation 293, 342
Deweysystemet 292, 342
Diarium 347–352, 355, 356
Diesellok 151, 180, 247
Distrikt 25, 26, 33, 37–39, 41, 60, 54, 69, 70, 73, 77, 84, 89, 90, 114, 115, 134, 135, 148, 160, 170, 174, 178, 182–184, 187, 191, 196, 199, 223, 228, 230, 237, 238, 258, 264, 265, 267, 272, 287, 292, 295, 300, 302, 325, 326, 359, 371
Distriktsverkstad 265
Dossier 34, 55, 226, 229, 242, 305, 341, 346, 352
Driftavdelningen 38, 106, 110, 121, 192, 194, 195, 198, 199, 201, 205, 207, 210, 212, 229, 230, 235, 236, 238, 243, 267
Driftplats 146, 371
Drifttjänst 40, 88, 103, 196–198, 250
Drifttjänstbyrån 36, 39, 40, 61, 84, 87, 94, 96, 97, 123, 124, 146, 148, 176, 177, 180, 182–184, 192, 194, 196, 197–201, 203, 205–207, 209, 212, 215, 235, 241, 242, 259, 287, 312, 339–341, 343, 355–358
Driftvärn 113, 120–123
Drivmedel 88, 117, 197, 279

Edelsvärd, Adolf Wilhelm 159
Ekonomiavdelningen 65, 68–71, 103, 106, 107, 123–125, 178–180, 215, 225
Ekonomibyrån 44, 61, 65, 68, 69, 70, 72, 93, 103, 106, 140, 187, 220, 225, 244, 276, 283, 330
Ekonomisk redovisning 71, 140, 141, 184, 187, 340
Elektrifiering 20, 47, 51,167, 169, 176, 192, 230, 279–284, 291, 323, 332, 333, 336
Elektrotekniska byrån 17, 18, 38, 76, 173, 174, 177, 258–260, 282–286, 290–296, 340, 342, 343, 357
El-koncession 292
Elkraft 177, 280, 284, 285, 345, 346
Ellok 94, 253–255, 258, 261, 287, 290, 291, 342
Enskilda järnvägar 18, 21, 25, 27, 28, 33, 38, 39, 41, 45–47, 51–53, 55, 56, 61, 68, 69, 71–72, 75, 80, 83, 85, 86, 89, 90, 92, 93, 97–100, 103–105, 107–110, 120–123, 132, 133, 135, 141, 143, 146, 150, 155, 156, 158, 162, 163, 166–170, 185, 190, 196, 199, 200, 207–212, 214, 218, 224, 226, 243, 247, 258–261, 270, 271, 273, 276, 282, 287, 298, 299–305, 307, 312–315,

318, 330–333, 336, 339–342, 350, 357
Ericson, Nils 73, 133, 139
Ersättningsberättigat nät 49, 69, 371
Expertdelegation, 1947 års 39, 41, 59, 282
Expropriation 15, 53, 75, 143, 166–170, 303

Facklig organisation 28–30, 80, 97–100
Fastighet 158, 160, 161, 162, 166, 170, 177
Fjärrblockering 171, 371
Film 110, 111, 113
Fribiljett 66, 223–225
Fusion 187, 279, 327–330
Färja 38, 42, 86, 88, 99, 106, 108, 110, 113, 135, 150, 192, 208, 210, 211, 212, 220, 229, 237–243, 247, 250, 259, 270, 321, 341, 343, 344
Färdbevis 221, 222
Förening 27–30, 38, 47, 54, 56, 61, 77, 80, 89, 90, 93, 98–102, 117, 200, 219, 233, 243, 273, 276, 308, 309, 326, 328, 339, 341
Föreningsstation 75, 143, 196, 308, 312, 313, 371
Förråd 37–41, 61, 65, 68, 69, 75, 77, 105, 109, 139, 158, 163, 175, 178–180, 197, 198, 210, 221, 224, 250, 252, 265, 270, 290, 291, 323, 344
Förrådsbyrån 38, 68, 75, 178–180, 221, 224, 250, 290, 291
Förstatligande 47, 56, 98, 133, 143, 167, 168, 301, 304, 308, 327–331
Förstatligandeberedning 328, 330
Försvar 66, 115, 117, 120–121, 123, 178, 201, 267, 321, 341, 344
Försvarsbyrån 120–123, 341
Försäkring 89, 90, 92, 97, 101
Försäkringsbolag 89, 92
Förvaltningssekretariatet 42, 44, 65, 67, 86, 110, 111, 113, 223, 225

Gallring 184, 345, 356, 357
Gallringsutredning 287, 346, 357
Generaldirektör 34, 35, 37, 42–44, 66, 70, 110, 111, 114, 141, 191
Generalstaben 25, 117, 120, 122
Geoteknik 174, 175
Gifter 181
Godssamtrafik 214, 219, 237, 241, 309, 312
Godsstatistik 106
Godstonkilometer 214, 371
Godstrafik 21, 39, 49, 67, 73, 75, 103, 107, 109, 111, 115, 148, 185, 192, 194– 196, 204–207, 209, 212, 214, 215, 219, 220, 222, 225, 229, 230, 241, 243, 308, 309, 313, 315, 341
Godstrafikbyrån 88, 194, 195, 206, 209, 341
Godsvagn 42, 105, 115, 117, 196, 204–206, 229, 232, 237, 242, 247, 255, 261, 267, 268, 273, 276, 281
Grafisk tidtabell 231

Hamnar 19, 150–153, 158, 178, 220, 242, 312, 321, 325
Huvudförråd 38, 178, 179, 197
Huvudritning 258, 261
Huvudverkstad 37, 38, 94, 197, 246, 250, 253, 265–268

Industriminnen 30
Industrispår 73, 151, 156, 333
Industristatistik 105, 107
Ingenjör 20, 37, 62, 77, 88, 97–100, 129, 134, 155, 175, 179, 238, 250,

265, 271, 273, 276, 280, 284, 287, 302, 321, 325, 342
Ingivarregister 53, 54
Inlandsbanan 53, 129, 132, 133, 135, 142, 185, 188, 321, 327
Inlösningsklausul 299
Innehållssystem 342, 354, 371
Inskrivning 168, 169
Inspektion 33, 86, 88–90, 116, 121, 135, 154, 177, 179, 197, 198, 200, 250, 264, 265, 270–272, 322–326, 333
Inspektionsavdelningen 271
Inspektör 33, 37, 77, 86, 88, 89, 155, 198–200, 204, 260, 270, 271, 276, 299, 321–324
Intendentur 66, 123, 124
Internrevision 67–70, 72

Jonson, Birger 159
Järnvägsfullmäktige 35, 42
Järnvägsliggaren 53–55, 320
Järnvägslån 44–46, 305
Järnvägslånefonden 303, 305, 312
Järnvägsmannaförbundet 28–30, 77, 81, 98, 100, 101
Järnvägsrestaurang 210
Järnvägsrådet 41, 43, 219, 339
Järnvägsstyrelsen 33, 35, 36, 39, 43, 47, 48, 51, 56, 57, 59–61, 65, 77, 84, 91, 103, 109, 123, 133, 135, 137, 140, 159, 162, 179, 188, 200, 204, 209, 216, 219, 235, 253, 282, 291, 304, 309, 312, 328, 330, 371

Kartor 59, 108, 137, 138, 141–143, 151–153, 156, 163, 166–170, 181, 187, 301, 312, 325, 332, 339, 342, 351, 354
Kemikalier 181
Klagomål 227–229
Kommerskollegium 282, 291, 333, 336
Kommission 39, 41, 46, 56, 58–61, 73, 81, 86–88, 94, 96, 117, 123, 143, 146, 160, 162, 168, 174, 175, 201, 204, 219, 220, 227, 236, 244, 270, 273, 276, 312, 328, 330
Kommitté 25, 27, 38, 39, 41, 46, 49, 50, 55–62, 73, 81, 86, 87, 89, 96, 132, 133, 141, 143, 146, 148, 156, 162, 167–169, 173, 174, 199, 201, 218–220, 226, 227, 238, 244, 265, 270, 273, 276, 280, 282, 283, 299, 303, 308, 312, 327, 328, 330
Kommunikationsdepartementet 39, 51–54, 72, 76, 187, 226, 280, 301, 305, 318, 320, 321
Koncept 36, 53, 54, 115, 140, 169, 180, 206, 209, 224, 226, 318, 320, 322, 326, 352, 353
Koncession 51, 52, 68, 71, 133, 169, 221, 287, 291, 292, 299–304, 308, 315, 318–322, 324–326, 328, 333, 336, 371
Koncessionsansökan 291, 300
Koncessionsnummer 18, 108, 166, 260, 300, 301, 326, 332
Koncessionsritning 150, 158, 166, 301, 302, 332
Konkordans 262, 301
Konselj, konseljakt 51–54, 280, 301, 319, 320
Kontaktledning 94, 154, 181, 204, 205, 279, 281, 284, 285, 287, 291, 336, 371
Kontor 40, 64, 66, 77, 85, 98, 99, 121, 123, 124, 134, 160, 313
Kontrakt 59, 75, 76, 104, 107, 162, 168, 169, 176, 177, 212, 251–253, 262, 271, 272, 283, 290, 303, 308, 322, 324, 326

Korrespondenskurs 94, 97
Kulturbana 371
Kungl. Maj:t 35, 41, 46, 47, 50, 52, 103, 132, 133, 138, 166, 170, 187, 219, 221, 226, 270, 280, 299, 300, 302–304, 309, 312, 319, 327, 328, 331
Kungl. järnvägsstyrelsen – se Järnvägsstyrelsen
Kurser 94, 96, 97, 342
Kursverksamhet 94, 96

Liggare 46, 53–55, 81, 224, 226, 260, 262, 305, 320, 322, 339, 371
Linjeblockering 171, 371
Linjeförvaltning 371
Littera, ekonomiska 73, 138
Littera, fordon 105, 107, 138, 205, 254, 255, 260, 262, 351
Lokalvård 67, 123, 124
Lokförare 77, 78, 80, 94, 95, 98, 115, 287
Lokförarutbildning 94, 95
Lånegaranti 303
Länsjärnväg 49, 372

Malmbanan 48, 71, 79, 108, 207, 250, 280, 283
Marknadsföring 110, 113, 210, 239
Maskinavdelningen 37, 39, 41, 61, 87, 172, 174, 178–180, 191, 192, 243, 250, 252, 253, 258, 265, 267, 269–272, 284, 285, 290, 291
Maskindivisionen 69, 76, 179, 196, 252, 253, 267, 270, 290, 295, 296
Maskinritningar 25, 163, 166, 248, 258–262, 332
Maskinsektion 26, 87, 253
Maskintekniska byrån 87, 107, 206, 242, 247, 250, 252, 255, 262, 270, 271, 290, 325, 331, 333, 340, 341, 343
Maskinverkstaden i Åmål 85, 166, 258, 260, 261, 267, 332, 333
Medaljer 86
Mikrofilm 356, 357, 359
Militärbyrån 120–122
Militärmötesspår 115
Militärtåg 235
Miljö 181, 182
Milkontor 65, 103, 104, 107, 214, 215
Motorlok 253, 290
Motorvagn 61, 94, 117, 236, 247, 250, 253–255, 260, 261, 268, 272, 283, 290, 291, 315, 323, 332, 333, 357

Nattåg 210, 230
Nedläggning 61, 70, 185–188, 321
NOHAB 259, 261, 262
Nordiska järnvägsmannaunionen 98
Normalplan 233, 372
Nybyggnadsavdelningen 85, 137, 140, 147, 161, 169

Obligation 45, 46
Office de Recherches et d'Essais 42, 43, 276
Oktroj 303
Olyckor 55, 88–90, 92, 104, 108, 109, 114, 198, 199, 201–204, 220, 229, 272, 318, 324–326, 336, 351, 357, 359
Ombudsman 114, 137, 201, 203, 313
Ombyggnadsritning 262, 333
Omformare 284, 287, 293, 372
Omorganisation 37–42, 60, 65, 69, 70, 79, 114, 121, 124, 125, 179, 192, 193, 204, 221, 252, 265, 279, 284, 295, 323

Organisationsfrågor 34, 39, 40, 59, 66, 88, 94

Pensionskassa 92, 93
Permittenttrafik 123
Personaladministration 66, 77, 79, 83
Personalakt 79, 83–86, 92, 340
Personalbostad 159, 160
Personalutbildning 94, 96
Personkilometer 214, 372
Persontrafikavdelningen 193, 195, 198, 210, 212, 223, 225, 235, 241, 242, 352
Personvagn 105, 107, 150, 196, 202, 204, 214, 237, 247, 250, 253, 254, 258, 259, 261, 268, 270–272
Plankorsning 155
Planteringar 182–185
Planteringsritning 185
PM 175, 177, 180, 187, 235, 283, 285, 286
Post 54, 120, 123, 124, 148, 190, 196, 207–209, 220, 238, 250, 259
Prejudikatsamlingar 53, 318
Profil 138, 142, 143, 157, 301–303
Projektering 47, 75, 134
Publikationer 27, 61, 108, 229, 262, 366–370

Rallare 80, 130, 131
Redovisning (ekonomisk) 65, 68–73, 138, 140, 141, 184, 187, 188, 210, 215, 340
Regionala verkstäder 38, 179, 250, 252, 264–269
Registratur 51, 352, 354, 372
Reklam 110–113, 227
Reklamavdelningen 110, 113, 283, 340
Reparationer 106, 121, 206, 246, 247, 265–267, 270
Resebyrå 110, 111, 192–194, 196, 222, 223, 237–239, 241, 242
Resgods 105, 163, 194, 195, 208–210, 220, 229, 233, 237
Resolution 170, 300, 303, 320, 331, 372
Restaurangvagn 210–212, 263, 264,
Revision (ekonomisk) 65, 67–73, 109
Revision (av fordon) 105, 107, 246, 252, 265, 270, 271
Riksgäldskontoret 44–46, 304, 305
Ritningsförteckning 259–262, 333, 347
Ritningsliggare 260, 262
Ritningsnummer 259–262
Rullande materiel 20, 21, 75, 104, 105, 108, 109, 142, 149, 180, 193, 214, 247, 250, 252–254, 258–260, 262, 264, 265, 267, 270–273, 276, 284, 299, 303, 321–324, 326, 328, 333, 340, 357, 372
Rälsbuss 94, 117, 158, 230, 250, 253, 261, 325, 329, 351
Rättsavdelningen 55, 86, 114, 115, 169, 201, 203

Sak, sakgrupp, sakord 35, 40, 61, 71, 75, 97, 372
Sakgruppsregister, sakregister 35, 294, 342, 343, 345, 346, 352, 356, 372
Sakgruppssystem 150, 242, 285, 294, 343–347, 351, 352, 358
Saknummer 200, 285, 343, 356, 372
Sammansättningsplan 233, 236, 366, 372
Samtrafik 41, 47, 60, 75, 206, 212, 214, 219, 221, 227, 237, 241, 242, 273, 305, 308, 309, 312, 313, 315

Samtrafiksnämnden 309, 313
Samtrafiktaxa 219, 221, 237, 308
Sekundärbana 199, 372
Serviceenhet 67, 68, 71, 79, 85, 106, 111, 114, 124
Signal 20, 21, 38, 42, 60, 78, 80, 96, 98, 129, 135, 141, 142, 156, 171–174, 176, 178, 198–201, 231, 279, 290, 293–295, 318, 323, 340, 342–344, 347
Signum 17, 258, 354
SJ-skolan 94–97
Sjukkassa 93
Skadeersättning 89, 90, 93
Slipersfaktoriet i Piteå 76, 85, 162, 176, 177, 180
Sliprar 75, 109, 138, 176, 178–181, 196
Slopning 105, 250, 253, 272
Sovvagn 210, 223, 238, 247, 343
Spårvidd 134, 143, 313, 333, 336, 372
Spårväg 25, 27, 51, 53, 89, 90, 201, 315, 318, 319, 323, 325, 326, 333, 336, 372
Stab Försvar 121, 122
Stab Juridik 76, 114, 115, 202
Stab Personal 44, 67, 68, 71, 76, 79, 85, 93, 106, 111, 113, 124, 204, 340
Stambana 37, 38, 45, 51, 56, 57, 77, 83, 109, 132–134, 137–143, 180, 182, 191, 207, 208, 210, 230, 237, 264, 321, 327, 340, 372
Standardisering 42, 149, 163, 164, 273, 276, 332
Statens järnvägsbyggnader, Chefen för statens järnvägsbyggnader 17, 33–36, 67, 69, 70, 73, 76, 84, 92, 129, 133–135, 137, 139, 140, 159, 191
Station 25, 30, 48, 51, 60, 67, 68, 75, 77–81, 83–85, 87, 88, 94, 98–101, 105, 110, 112, 115, 124, 135, 137, 142, 143, 146–152, 158–164, 166, 171–173, 177, 182, 184, 185, 196, 198, 204, 208–213, 221–223, 231–233, 250, 264, 265, 278, 279, 286, 293–295, 308, 309, 312–314, 319, 320, 322, 326, 329, 332
Stationsinspektor (stins) 77, 78, 81, 98–100, 146, 159, 372
Stationskarl 77, 78, 80, 372
Stationsklass 146
Stationsmästare 79, 99, 146, 373
Stationsskrivare 77, 85, 87, 159, 373
Statistik 20, 65, 72, 103, 105–111, 113, 191, 206, 214, 216, 318, 323–325
Statsbana 74, 109, 132, 133, 135, 142, 145, 309
Statsbidrag 155, 300, 303, 357
Statslån 61, 103, 302–304, 322
Stockholm–Västerås–Bergslagens järnvägar 93, 107, 313, 314, 333
Stomjärnväg 49, 373
Strömavtagare 258, 284, 373
Styrelsen över statens järnvägsbyggnader 33, 36, 67, 70, 73, 76, 84, 92, 134, 137, 139
Städservice 85, 123, 124
Svenska järnvägsföreningen 47, 80, 89, 117, 243, 308, 309, 312, 326, 328
Svenska järnvägsmannaförbundet 28–30, 81, 98, 100, 101
Sveriges järnvägars tjänstemannaförbund 93, 98–100
Sveriges lokomotivmannaförbund 98
Säkerhetstjänst 88, 148, 173, 198, 200, 201
Säkerhetsordning 171, 199–201

Taxekommitté 60, 218–220, 226, 227, 312
Taxor 41, 47, 48, 51, 55, 56, 68, 103, 191, 192, 215, 218–221, 224, 226, 227, 244, 308, 309
Telegraf 17, 18, 77, 78, 80, 129, 142, 171, 193, 277–280, 283, 284, 286, 291, 294–296
Tender 258, 260, 261, 279, 373
Tertiärbana 373
Tidtabell 55, 120, 122, 194–196, 206, 209, 214, 229–231, 233–237, 308, 341, 344
Tjänstemän 29, 36, 83–85, 87, 91–94, 97–101, 162, 198, 223, 227, 250, 265, 271, 284, 324, 343
Tjänstemannaförteckning 36, 84, 85
Tjänstetidtabell 229, 231, 236
Tjänstepension 91, 92
Tjänstgöringsreglemente 78–80, 86, 87, 171, 199, 300, 312, 321, 326
Tonkilometer 373
Trafikavdelningen 36, 37, 61, 80, 87, 94, 97, 106, 191–195, 198, 199, 201, 204–207, 209, 210, 212, 223, 225, 229, 230, 235, 236
Trafikeringsavtal 75, 304, 330
Trafikplats 107, 146, 148, 151, 174, 194, 231
Trafikreglemente 47, 51
Trafiktjänst 21, 80, 88, 191, 192, 194, 196–198, 204, 206, 344
Transiteringstrafik 116, 117
Trädgårdsarbete 182–185
Tunnel 143, 157, 203, 273
Tunnelbana 273, 315, 318, 319, 333
Typritning 143, 149, 159, 160, 163, 164, 259, 333
Tågfärja – se färja
Tågklarerare 113, 231, 373
Tågplan 67, 192, 204, 229–231, 233, 235, 237, 241, 373

Underhåll 40, 49, 75, 79, 85, 88, 109, 115, 125, 129, 176–178, 180, 184, 191, 192, 199, 218, 247, 250, 252, 258, 264, 265, 267, 272, 279, 284, 295, 309, 321, 324
Uniformer 78, 87
Union Internationale des Chemins de fer 42–44, 241, 273, 276
Upphandling 59, 69, 75, 76, 162, 173, 176, 178–180, 196, 210, 226, 250, 252, 284, 290
Utbildning 20, 66, 79, 83, 94–97, 117, 121, 122, 172, 183, 267, 271
Utlandstrafik 49, 237, 241, 341

Vagnanvändning 192, 194, 206, 209
Vagnsnummer 105, 107, 262
Verksamhetsberättelse 72, 73, 174
Verkstadsbyrån 37, 38, 250, 252, 265, 269
Verkstäder 20, 27, 37–39, 41, 61, 77, 79, 85, 94, 101, 105, 109, 121, 163, 166, 179, 181, 191, 192, 196, 197, 245–247, 250, 252, 253, 258–261, 264–270, 272, 286, 293, 295, 323, 332, 333, 344
Volym 17
Väg- och vattenbyggnadskåren 25, 77, 122, 134, 138, 321
Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen 20, 25, 33, 36, 46, 57, 69, 71, 80, 86, 104, 108, 134, 135, 137, 139, 140, 150, 155, 156, 169, 187, 200, 260, 276, 299, 300, 302, 304, 308, 313, 315, 318, 321–325, 331, 332, 336, 342, 357
Vägport 129, 153, 155, 157, 324

Yrkesinspektion 88, 89, 322–324
Yrkeskategorier 77, 80, 81, 98, 264

Zettervall, Folke 91, 159

Ånglok 89, 96, 182, 247, 248, 253, 254, 258, 260, 261, 271, 287, 290
Årsredovisning 71, 72, 215
Äganderätt 75, 166–171, 176, 373
Ämnesord 53, 293, 341, 359, 373
Ämnesordnade handlingar 34, 150, 156, 174, 177, 235, 252, 285, 292, 313, 326, 340, 359, 373
Änke- och pupillkassa 91–93, 160

Överdirektör 35, 36, 41, 103, 178, 184, 295, 296
Överinspektör 88, 271
Översiktsritning 258

SKRIFTER UTGIVNA AV RIKSARKIVET (ISSN 1402–4705)

1 Jouni Saarinen, *Rötter i Sverige. En vägledning för släktforskning i svenskza arkiv* (1997). ISBN 91-88366-29-4
2 Jouni Saarinen, *Roots in Sweden. The genealogist's guide to the Swedish archives* (1997). ISBN 91-88366-30-8
3 Lars Rumar, red., *Helgonet i Nidaros. Olavskult och kristnande i Norden* (1997). ISBN 91-88366-31-6
4 Kerstin Abukhanfusa, red., *The Concept of Record. Report from the Second Stockholm Conference on Archival Science and the Concept of Record 30–31 May 1996* (1998). ISBN 91-88366-35-9
5 Helene Carlbäck-Isotalo & Lars Björlin, red., *Sverige i ryska arkiv. Guide till ryska källor om svensk historia under 1900-talet*, del I–II (1999). ISBN 91-88366-33-2 (1), ISBN 91-88366-48-0 (2)
6 Lars-Olof Welander, red., *Antidrogorganisationer*, Enskilda byråns handböcker (1998). ISBN 91-88366-36-7
7 Kerstin Abukhanfusa, red., *Vattenstäder. Sankt Petersburg – Stockholm*, Katalog till utställning på Arkitekturmuseet i Stockholm september–november 1998 (1998). ISBN 91-88366-40-5
8 Kerstin Abukhanfusa, red., *Water Cities. Saint Petersburg – Stockholm*, engelsk version av nr 7 (1998). ISBN 91-88366-41-3
9 Kerstin Abukhanfusa, red., *Vodogoroda. Sankt-Peterburg – Stokgol'm*, rysk version av nr 7, endast texterna (1999). ISBN 91-88366-42-1
10 Lars-Olof Welander, red., *Fackliga organisationer. LO-sektorn*, Enskilda byråns handböcker (1999). ISBN 91-88366-43-X
11 Börje Justrell, *What is this Thing We Call Archival Science? A Report on an international survey* (1999). ISBN 91-88366-44-8
12 *Minnenas trädgård. Om att skapa, sköta och använda arkiv* (1999). ISBN 91-88366-46-4
13 Kerstin Abukhanfusa, red., *Mare nostrum. Om Westfaliska freden och Östersjön som ett svenskt maktcentrum* (1999). ISBN 91-88366-49-9
14 Marie-Louise Rodén, red., *Ab Aquilone. Nordic Studies in Honour and Memory of Leonard E. Boyle, O.P.* (2000). ISBN 91-88366-50-2
15 Björn Lindh & Bodil Ulate Segura, red., *Sverige i franska arkiv. Guide till franska källor om svensk historia* (2000). ISBN 91-88366-52-9
16 Magnus & Aare R. Mörner, *Spanien i svenska arkiv/España en los archivos de Suecia* (2001). ISBN 91-88366-53-7
17 Lars Hallberg, *Källor till invandringens historia i statliga myndigheters arkiv 1840–1990* (2001). ISBN 91-88366-55-3
18 Claes Gejrot, Roger Andersson & Kerstin Abukhanfusa, red., *Ny väg till medeltidsbreven. Från ett medeltidssymposium i Svenska Riksarkivet 26–28 november 1999* (2002). ISBN 91-88366-56-1

19 Kerstin Abukhanfusa, red., *Access to Official Documents and Archives. Report from an EU-Conference on Access to Official Documents and Archives in Lund, Sweden, 5–6 April 2001* (2001). ISBN 91-88366-57-X

20 Kerstin Abukhanfusa, red., *Av kärlek till arkiv. Festskrift till Erik Norberg* (2002). ISBN 91-88366-60-X

21 Kerstin Abukhanfusa, red., *Handlingsoffentlighet utan handlingar?* Rapport från ett seminarium i Stockholm den 7 mars 2003 (2004). ISBN 91-88366-62-6

22 Kerstin Abukhanfusa, *Stympade böcker. Märkvärdiga blad ur svensk bokhistoria (*2004). ISBN 91-88366-64-2

23 Kerstin Abukhanfusa, *Mutilated books. Wondrous leaves from Swedish bibliographical history* (engelsk version av Stympade böcker) (2004). ISBN 91-88366-65-0

24 Kerstin Abukhanfusa, *En liten bok om boken* (2004). ISBN 91-88366-66-9

25 Elisabeth Löfstrand & Laila Nordquist; with contribution by Anatolij Turilov, *Accounts of an Occupied City. Catalogue of the Novgorod Occupation Archives 1611–1617,* Series 1 (2005). ISBN 91-88366-67-7

26 Karin Wikberg, *Alla dessa tullar – en arkivguide. En vägledning till tullarkiv och tullhandlingar i Riksarkivet* (2006). ISBN 91-88366-69-3

27 Björn Asker, *Hur riket styrdes – förvaltning, politik och arkiv 1520–1920* (2007). ISBN 978-91-88366-77-1

28 Erik Norberg, *Mellan tiden och evigheten – Riksarkivet 1846–1991* (2007). ISBN 978-91-88366-78-8

29 Mats Höglund, red., *1600-talets jordbrukslandskap. En introduktion till de äldre geometriska kartorna* (2008). ISBN 978-91-88366-79-5

30 Henrik Klackenberg, red., *Myndigheternas symboler. En undersökning gjord av Riksarkivet* (2008). ISBN 978-91-88366-81-8

31 Elisabeth Löfstrand & Laila Nordquist, *Accounts of an Occupied City. Catalogue of the Novgorod Occupation Archives 1611–1617,* Series 2 (2009). ISBN 978-91-88366-85-6

32 Jan Brunius, *Vasatidens samhälle. En vägledning till arkiven 1520–1620 i Riksarkivet* (2010). ISBN 978-91-88366-86-3

33 Lars Wickström, *Skolväsendets källor. En vägledning till skolforskning i Riksarkivet* (2011). ISBN 978-91-88366-93-1

34 Lars Jörwall m.fl. red., *Det globala minnet. Nedslag i den internationella arkivhistorien* (2012). ISBN 978-91-88366-97-9

35 Jan Brunius, *From Manuscripts to Wrappers. Medieval Book Fragments in the Swedish National Archives* (2013). ISBN 978-91-88366-99-3

36 Maria Gussarsson Wijk, Mats Höglund & Bo Lundström, *Med kartan i fokus. En vägledning till de civila och militära kartorna i Riksarkivet* (2013). ISBN 978-91-87491-00-9

37 Marie Lennersand, Åsa Karlsson & Henrik Klackenberg, red., *Fragment ur arkiven. Festskrift till Jan Brunius* (2013). ISBN 978-91-87491-01-6

38 Lars Hallberg, *Källor till invandringens historia 1840–2000* (2017). ISBN 978-91-87491-23-8

39 Örjan Romefors, *Utrikesförvaltningens källor 1520–2000* (2017). ISBN 978-91-87491-25-2

40 Christian Lovén, *Vårfruberga kloster, 1200-talsjordeboken och godspolitiken* (2017). ISBN 978-91-87491-26-9

41 Åke Norström, *Vården och staten. Källor till hälso- och sjukvårdens historia från medeltiden till 1967*, 1 (2020). ISBN 978-91-87491-32-0

42 Åke Norström, *Vården och staten. Källor till hälso- och sjukvårdens historia från medeltiden till 1967*, 2 (2020). ISBN 978-91-87491-34-4

43 Clas Tollin, *Sveriges kartor och lantmätare 1628 till 1680. Från idé till tolvtusen kartor* (2021). ISBN 978-91-88763-24-2

44 Carl Henrik Carlsson, *Källor till judarnas historia i Sverige* (2022). ISBN 978-91-87491-38-2

45 Mattias Karlsson, red., *Sigill i Norden* (2023). ISBN 978-91-87491-39-9

46 Ulf Berggren, *Riksarkivets teknikhistoriska källor. Järnvägsarkiven* (2023). ISBN 978-91-87491-40-5

MÅNGA STATLIGA MYNDIGHETERS verksamhet är teknikorienterad, vilket speglas i Riksarkivets arkivbestånd. Myndigheter med verksamhet inriktad på transporter har avsatt tiotusentals hyllmeter med teknikhistoriska arkiv.

Denna arkivguide är tänkt att visa på uppbyggnaden av järnvägarnas myndighetsarkiv, speciellt Statens järnvägars arkiv, vilket utgör en viktig del av Riksarkivets teknikhistoriska källmaterial. Här finns en resurs med information som bara har utforskats till en liten del. I arkivguiden placeras järnvägarna in i en kontext av ekonomisk historia, där beskrivningen av järnvägsmyndigheternas arkivbildning står i centrum.

Boken vänder sig till en vid läsekrets och bör vara till gagn för järnvägsforskare, akademiska forskare, hembygdsforskare, släktforskare och över huvud taget en intresserad allmänhet.



Denna sida är ett tillägg till den digitala utgåvan.

Rättelser

I den här digitala versionen av boken har CC0 licenserna under avsnittet ”Bildförteckning” rättats. I den tryckta upplagan står licensen angiven med bokstaven o istället för siffran noll (0).